

Riksdagens protokoll

1989/90:135

Torsdagen den 7 juni

Kl. 9.00–22.41



Protokoll
1989/90:135

Förhandlingarna leddes till en början av andre vice talmannen.

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 31 maj.

2 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

Proposition

1989/90:159 till lagutskottet

Förslag

1989/90:16 till kulturutskottet

3 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter

Finansutskottets betänkande 1989/90:FiU28

Justitieutskottets betänkande 1989/90:JuU29

Lagutskottets betänkande 1989/90:LU22

Utrikesutskottets betänkande 1989/90:UU20

Socialutskottets betänkande 1989/90:SoU19

Kulturutskottets betänkande 1989/90:KrU23

Utbildningsutskottets betänkande 1989/90:UbU25

Trafikutskottets betänkande 1989/90:TU26

Jordbruksutskottets betänkande 1989/90:JoU17

Näringsutskottets betänkande 1989/90:NU40

Arbetsmarknadsutskottets betänkande 1989/90:AU25

Bostadsutskottets betänkande 1989/90:BoU19

4 § Föredrogs

konstitutionsutskottets betänkande

1989/90:KU39 Uppskov till 1990/91 års riksmöte med behandlingen av vissa ärenden.

Utskottets hemställan bifölls.

5 § Trafikens infrastruktur

Föredrogs

trafikutskottets betänkande

1989/90:TU27 Trafikens infrastruktur (prop. 1989/90:88 delvis och 1989/90:100 delvis).

Anf. 1 ANDRE VICE TALMANNEN:

Debatten om trafikutskottets betänkande 27 kommer att delas upp i tre avsnitt, nämligen Resursbehov och finansieringsformer, Vägväsende samt Järnvägsfrågor. Varje avsnitt behandlas som ett självständigt ärende, och talarlistan för de olika avsnitten kan alltså utökas med ytterligare talare.

Då alla under ett avsnitt anmälda talare har haft ordet, övergår kammaren omedelbart till att debattera nästa avsnitt. Voteringarna äger rum i ett sammanhang sedan samtliga avsnitt har slutdebatterats.

Först upptas till behandling avsnittet Resursbehov och finansieringsformer.

Anf. 2 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! För trafikpolitiken i Sverige har 80-talet varit ett förlorat decennium. 1979 års trafikpolitiska beslut var huvudsakligen ett järnvägspolitiskt beslut, vars syfte var att än en gång ge SJ konstgjord andning, dvs. skriva ned och skriva av dess skulder och förräntningsskyldigheter. Därutöver skedde praktiskt taget ingenting. SJ fortsatte att gå med förlust, och för övriga delar av transportväsendet blev det ingen förändring. Socialdemokraternas tredje väg blev inte minst för trafikpolitiken en väg mot tredje världens: sjunkande anslag till vägar och järnvägar betydde en alltmer försummad infrastruktur och därmed sämre näringslivspolitik, sämre regionalpolitik, sämre politik på alla de områden som är beroende av goda och säkra kommunikationer.

Så kom då 1988 års trafikpolitiska beslut till stånd efter omfattande överläggningar mellan de politiska partierna och många hearings med berörda inom näringsliv och andra samhällssektorer som är involverade i transportsystemen. Återigen var riksdagens trafikpolitiska beslut i alla väsentliga delar ett järnvägsdominerat ställningstagande. SJ ålades att driva järnvägstrafik under lönsamhetskrav och skulle få tiden fram t.o.m. 1992 att omstruktureras utan inblandning från riksdagens sida.

I ett senare skede av dagens trafikpolitiska debatt om järnvägstrafiken ämnar jag återkomma till denna fråga. Dessförinnan kommer min kollega Görel Bohlin att företräda moderata samlingspartiet i det viktiga avsnittet om vägar.

80-talet har varit ett besvikelsens decennium för oss som vill gynna utveck-

lingen av goda kommunikationer i Sverige. Men även om det kan tyckas motsägelsefullt, har 80-talet varit ett framgångens decennium för trafikpolitiken som sådan – trafikpolitiken har kommit i rampljuset efter många års dväljande i en teknokratins slutna värld. Kommunikationernas negativa verkan på miljö och trafikanters väl och ve har parats med den växande insikten att utan goda, säkra och snabba transporter av människor och varor är samhällets fortsatta välbefinnande hotad.

Trafikpolitiken kommer under 90-talet att vara en av de mest betydelsefulla samhällsfrågorna. Vi har från moderata samlingspartiets sida i många år utan att vinna nämnvärt gehör hävdad just trafikpolitikens framtida tyngd i formandet av ett modernt och effektivt samhälle när det gäller att skapa goda resurser för alla de behov ett sådant samhälle ställer på olika områden.

De under hela 80-talet minskade anslagen till framför allt vägarna och de ouppfyllda löften om bättre satsningar på järnvägar har varit djupt oroande. När det varslades om en särskild infrastrukturproposition ställdes genast förväntningarna högt. Skulle regeringen äntligen börja återställa det som så grovt försumrats, nämligen vidmakthållandet av standarden på landets vägnät, och dessutom ge järnvägarna den satsning som utlovats i 1988 års trafikpolitiska beslut?

Besvikelsen blev enorm när propositionen äntligen kom. Regeringskrisen hade uppenbarligen tagit kál på alla goda föresatser. Efter långa beskrivningar av hur nödvändigt det var att bevara och utveckla vägar, järnvägar och kollektivtrafik kom ingenting. Förväntningarnas höga berg födde en råtta.

I detta läge trädde moderata samlingspartiet fram med realistiska krav på ökade anslag. Vi begärde anslagsökningar för olika vägar med 1 500 miljoner och för nybyggnad av stomjärnvägar med 500 miljoner. Framför allt de 1 500 miljonerna till vägar var i sig helt otillräckliga med tanke på den enorma kapitalförstöring som äger rum där.

Nu har regeringen sagt att statskassan aldrig kan räcka till för vad som behövs för satsningar på infrastruktur och har kallat Tony Hagström att utreda frågan om ökad näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering inom väg- och järnvägssektorerna. Vi önskar från moderat sida Tony Hagström lycka till; varje krona han kan få fram är guld värd. Näringslivet ser ju positivt på investeringar som är lönsamma, och när det gäller investeringar inom infrastrukturen har de flesta den egenskapen.

Investeringar i infrastruktur måste emellertid primärt vara samhällets sak. I en ansträngd statsbudget är det viktigt att spara. Ett gott råd kan man emellertid ge socialdemokraterna: Spara inte i första hand på anslag till de mycket lönsamma investeringarna i goda kommunikationer, såsom ni har gjort under hela 80-talet. Spara i stället på omkostnadssidan. Dessutom kan stora pengar hämtas in för investeringsverksamhet genom försäljning av alla de företag inom kommunikationssektorn som staten äger och som lika bra eller bättre skulle kunna drivas av privata ägare. Vi moderater anser att staten skall ställa upp med ramar och spelregler för företagsamheten men för övrigt inte själv delta i den.

Det är självfallet viktigt att landets infrastruktur byggs upp så att människor och företag ser sina behov väl tillgodosedda. Vi behöver högst standard

där trafikströmmarna är störst – då går transporterna snabbast och säkrast. Vi sparar på så sätt tid och framför allt människoliv.

I det trafiksystem vi moderater föredrar ingår motorvägstriangeln liksom en kombinerad bro mellan Malmö och Köpenhamn. Förutom en vitalisering av hela Sydsverige innebär en sådan bro också förbättrade transporter till den för svenskt näringsliv så viktiga EG-marknaden. Vi förordar samma triangelbyggnad för järnvägstrafiken. Dessa viktiga storskaliga lösningar är i och för sig kostsamma. De måste emellertid kombineras med satsningar även på de sekundära och tertiära näten. Kollektivtrafiken är en sektor, som likaledes kräver stora satsningar. Jag återkommer till detta i det senare avsnittet om järnvägar.

Till sist några ord om 5-miljarderssatsningen på kollektivtrafik. Regeringens förslag om en fond som skulle användas huvudsakligen när det är lämpligt ur stabiliseringspolitisk synpunkt var ett verkligt missfoster. Det insåg ju även utskottets socialdemokratiska grupp, men nyanseringen av regeringens förslag är fortfarande bara just en nyansering.

Behoven av infrastruktur på väg- och järnvägssidan är så stora och omedelbara att de inte kan täckas på annat sätt än genom skyndsamma finansieringsåtgärder. Dessutom talar all erfarenhet hittills för att regeringens löften om framtida satsningar till alltför stor del förblir löften.

Herr talman! Jag har tidigare nämnt att trafikpolitiken särskilt står i fokus under 90-talet. Detta bestyrks också av långtidsutredningen 90: mer än 580 000 personer i vårt land sysslar med kommunikationer eller transporter i någon form.

Resandét kommer att öka under 90-talet, varor kommer att produceras med allt högre varuvärde, och det medför att konkurrensen mellan olika transportslag kommer att öka. Flyg, bil- och järnvägar kommer att kämpa allt hårdare mot varandra, och det är samhällets ansvar att se till att denna konkurrens sker på lika villkor. Sjöfartens betydelse kommer också att öka i fråga om såväl inrikes som utrikes transporter.

Herr talman! Jag yrkar inte bifall till någon reservation i detta inledande skede av dagens trafikdebatt. I stället återkommer jag senare i mitt avsnitt och specificerar vilken reservation vi moderater kommer att ställa oss bakom och begära rösträkning för. För övrigt gäller den röstningen alla de reservationer moderaterna i någon form – ensamma eller tillsammans med andra partier – har ställt sig bakom.

Anf. 3 KENTH SKÅRVIK (fp):

Herr talman! Den debatt som nu har inletts beträffande transporter av olika slag i vårt land, är en mycket viktig debatt, för både nutiden och framtiden.

Hur skall våra transporter av människor och gods utföras i framtiden, framför allt på våra vägar och järnvägar? Vad kommer detta att kosta vårt samhälle och den enskilda människan som skall nyttja tjänsterna? Vad kommer det att finnas för resurser för att kunna bygga ut ett väl planerat och funktionellt transportnät över hela vårt land?

Det är vår uppgift som politiker att se till att banverket, SJ och vägverket får de ekonomiska möjligheter i form av ramar som behövs för att kunna

tillhandahålla ett väl fungerande järnvägs- och vägnät. Givetvis skall vi inte glömma de andra transportmöjligheterna, flyg- och sjötransporter, men det är inte dessa vi skall debattera i dag och i denna stund.

Jag är glad för att de olika politiska partierna i utskottet, trots en ganska stor skillnad från början, i väsentliga delar har kunnat ena sig om investeringsringarna, framför allt beträffande järnvägen, för budgetåret 1990/91. Men vi har också när det gäller anslagen till olika delar av vägnätet kunnat diskutera oss fram till en bred majoritet i utskottet. Detta känns betryggande och borgar för att det nu äntligen skall kunna skapas bra investeringar i järnvägar och vägar under de närmaste tio åren.

Vi har också kunnat bryta igenom den vall som innebar att det endast kunde användas statliga medel för att investera i dessa transportnät. Nu finns ordet alternativ finansiering med i diskussionerna när det gäller att bygga upp en god infrastruktur i Sverige.

Detta gläder oss speciellt i folkpartiet, eftersom vi har haft med dessa tankar i motioner, uttalanden och debatter under många år. Men vi har också lärt oss att det tar tid att få förståelse för vettiga och nödvändiga idéer. Men vi har sett det som en nödvändighet för att kunna klara av att bygga upp ett godtagbart infrastrukturnät i vårt land.

Riksdagen fastställde år 1988 grunderna för trafikpolitiken för 1990-talet. Det övergripande målet för trafikpolitiken är att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

Folkpartiet har sedan länge anlagt en samhällsekonomisk grundsyn på trafikpolitiken. Denna tar sig bl.a. uttryck i två huvuddelar. Den ena gäller investeringarna inom trafikområdet och den andra avgifterna.

Trafikinvesteringarna måste ske utifrån ett tillfredsställande samhällsekonomiskt beslutsunderlag, där alla intäkter och kostnader över tiden vägs samman. Detta gäller även svårsmåbara kostnader, som miljöpåverkan, trafiksäkerhet och regionala effekter. Varje trafikslag skall bära sina egna samhällsekonomiska kostnader, innefattande bl.a. miljöpåverkan och eventuellt ökade risker i trafiken.

Tyvärr har vi här i Sverige fått följa ett SJ som under många år har förslumats och nedrustats, vilket i sin tur lett till ett betydligt större resursbehov än vad som borde varit nödvändigt om SJ hade följt med i utvecklingen och gjort de investeringar som hade behövts göras på ett mycket tidigare stadium. Även de förut sittande regeringarna får här ta sitt ansvar för det läge som passiviteten har givit som resultat.

Sverige har i många stycken ett bra vägnät, men det är långt ifrån tillfredsställande. Byråkratin och oförmågan att se framåt när det gäller utbyggnaden av infrastrukturen i vårt land har hämmat utvecklingen och utbyggnaden av vägnätet, så att vägnätet ej kan anses vara acceptabelt jämfört med andra länders. Därför har vi t.ex. fortfarande stora trafikleder som passerar rakt igenom stora samhällen i stället för kringfartsleder som har många fördelar bl.a. ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt.

Nu har vi den situation vi själva har medverkat till att skapa, men vi har också tre verk i form av SJ, banverket och vägverket som är beredda att med mer resurser och friare möjligheter sätta till medel och resurser för att för-

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur.*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

bättra infrastrukturen och ge människorna bättre möjligheter att åka och näringslivet bättre möjligheter att transportera snabbare och säkrare på järnvägar och vägar.

Ansvar för samhällets infrastruktur bör åvila staten. Samtidigt är en större flexibilitet i fråga om finansiering och drift nödvändig. Vägverket har kalkylerat ett investeringsbehov om 67 miljarder kronor under de närmaste tio åren. Det är inte alltid möjligt eller önskvärt att via skatteintäkter finansiera i och för sig nödvändiga investeringar i infrastruktur. Olika alternativa former bör kunna prövas, t.ex. att företag och konsortier kan finansiera och bygga tidigare än planerat, medan staten sedan kan leasa vägprojektet under ett antal år.

Metoden förutsätter att vägverket bereder utrymme för leasingkostnaden inom väganslaget. De förslag till olika finansieringsformer som vägverket presenterat i vägavgiftsutredningen pekar på flera möjligheter och bör prövas förutsättningslöst. Även i fråga om drift och underhåll bör nya lösningar prövas. Ett större mått av entreprenadförfarande kan bidra till konkurrens och ökad effektivitet.

Riksdagens trafikpolitiska beslut år 1988 innebar att en ram på 10 miljarder kronor på tio år avsattes för investeringar i järnvägsnätet. Avsikten var då att en rad angelägna investeringsprojekt skulle komma till stånd under den närmaste tioårsperioden.

Om man blickar tillbaka på vad som har hänt och på samma gång tittar framåt förstår man att de beslutade investeringsramarna mot denna bakgrund är otillräckliga och att många nödvändiga investeringar i detta läge inte kan påbörjas eller projekteras. Folkpartiet anser inte att detta är acceptabelt, men det är också svårt att bedöma hur pass stora investeringar som skulle behövas för de mest angelägna behoven.

Både banverket och SJ har efter egna utredningar nämnt siffran 40 miljarder kronor, vilket bör vara den investeringsram vi bör arbeta efter. Inriktningen bör enligt folkpartiets förslag i motionen i januari 1990 vara att den nuvarande investeringsramen på 10 miljarder bör flerdubblas och har därför föreslagit att ytterligare 10 miljarder omgående bör tillskjutas investeringsramen.

En så stor expansion av investeringarna som upp till 40 miljarder kronor går inte att förverkliga inom ramen för statsbudgeten. Därför är det glädjande att det givits en öppning för andra finansiella möjligheter för att kunna nå upp till de 40 miljarder som anses behövas.

Banverket borde också få möjligheter att lånefinansiera sin investeringsverksamhet. Det innebär merkostnad för statsbudgeten endast i den utsträckning investeringarna inte är kommersiellt bärkraftiga. Den merkostnad som kan uppkomma genom lång återbetalningstid motiveras av de samhällsekonomiska vinster som ligger i bl.a. bättre miljö, energisnålare transportsystem och färre trafikolyckor. Därtill bör som tidigare framhållits alla möjligheter till privatfinansiering prövas.

Vi får därför hoppas att de utredningsmän som tillsatts snarast kommer fram med förslag till olika finansieringar av t.ex. Arlandabanan och Svealandsbanan. Förslag bör snarast framläggas om hur västkustbanans fortsatta

utbyggnad. Norgelänken och Bohusbanans upprustning skall finansieras i fortsättningen.

Beträffande den av regeringen föreslagna infrastrukturfonden som nu skall få ett engångsbelopp under nästa budgetår, så tar Hugo Bergdahl upp våra synpunkter angående detta anslag i samband med sitt anförande om järnvägarna.

Med detta, herr talman, hoppas jag att vi i framtiden skall få se en aktiv utbyggnad och upprustning av våra järnvägar och vägar och att regeringen skall visa uppslagsrikedom och initiativ till att lägga fram förslag till vettiga och funktionella finansieringar.

Herr talman! Jag kommer inte nu att yrka bifall till någon av de reservationer som folkpartiet medverkat till. Detta kommer resp. talare i de övriga avsnitten i detta betänkande att göra. Men jag vill ändå här deklarera att jag helt står bakom de reservationer folkpartiet har fogat till betänkandet.

Anf. 4 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Kommunikationer, och därmed infrastrukturens betydelse, ökar alltmer i vårt moderna samhälle, på gott och ont. Människor reser alltmer – arbetspendling, fritids- och serviceresor. Handeln ökar, både nationellt och internationellt, och därmed också transporterna av både råvaror och färdiga produkter.

Samhällets ansvar är att tillhandahålla en god infrastruktur, främst vägar och järnvägar, men också hamnar och flygplatser, liksom post- och teleförbindelser.

Under 1980-talet har satsningar på järnvägar och vägar minskat, både realt och relativt, trots att behoven ökar. Minskningen har varit så omfattande att inte bara utbyggnaden av nya kommunikationsleder begränsats i stor omfattning, utan resurstilldelningen har varit så knapp att även underhållet och vidmakthållandet av redan gjorda investeringar har kraftiga eftersläpningar.

Vägverkets generaldirektör skrev bl.a. apropå landsbygdens vägnät i ett pressmeddelande i samband med verkets anslagsframställan att "tillståndet på dessa vägar är nu så akut att om inte underhållsåtgärder kommer till stånd måste vi överväga att ta vissa vägsträckor och broar ur drift".

Om den här utvecklingen får fortsätta, vad kommer då att hända med människor och företag i de områden där man helt enkelt måste ta vägnätet ur drift?

Det bristande underhållet har nu gått så långt att stora delar av det s.k. vägkapitalet håller på att förödas. Vi förstör alltså i ganska stor omfattning redan gjorda investeringar.

Av vägverkets och banverkets beräkningar och äskanden framgår att resurstilldelningen till drift och underhåll samt behövliga nyinvesteringar i vägar och järnvägar behöver öka med i storleksordningen 10 miljarder kronor per år under den kommande tioårsperioden.

Detta är ingen hastigt uppkommen situation, den har funnits under hela 80-talet och har hela tiden förvärrats. Regeringen, med olika kommunikationsministrar i spetsen, har inte vidtagit några radikala åtgärder för att komma till rätta med dessa problem.

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

Efter snart tio års låt-gå-politik börjar regeringen nu utreda alternativa finansieringsmetoder för att få fram mer resurser. Det är i och för sig bra, men det är alldeles för sent.

När det t.ex. gäller investeringar i järnvägsutbyggnad har centern i flera år föreslagit att järnvägsobligationer bör ges ut, så att investeringarna kan komma upp i rimliga nivåer, vilket enligt vår uppfattning bör vara minst 4 miljarder kronor per år under den kommande tioårsperioden. Rune Thoren kommer närmare in på både utbyggnad och finansiering av järnvägsnätet i järnvägsavsnittet i denna debatt.

Vi i centern har inte motsatt oss utredningar om olika former av alternativ finansiering, utan tvärtom efterlyst detta. Dock vill vi redan nu slå fast vissa principer för t.ex. näringslivsmedverkan i utbyggnaden av vägar och järnvägar.

Nya finansieringsformer får inte leda till att andra än riksdag och regering lägger fast riktlinjerna för hur och i vilken omfattning som investeringar i infrastrukturen skall ske. Det får inte bli någon sorts "russinplockaraktivitet" där vissa lönsamma objekt med mycket trafik och bra underlag plockas ut och resten av landets trafikförsörjning lämnas åt sitt öde. Jag blir t.ex. litet bekymrad över en skrivning i en av moderaternas och folkpartiets reservationer, där man talar om att i princip skall bara lönsamma investeringar komma till stånd. Om en sådan princip får råda, hur går det då t.ex. med det s.k. lågtrafikerade vägnätet?

Från centerns sida har vi redovisat sex punkter som vi tycker skall vara vägledande i det fortsatta arbetet när det gäller att finna olika former av extern finansieringsmedverkan. Dessa sex punkter är:

För det första: Statsmakterna – riksdag, regering samt berörda verk – skall ha planerings-, utvecklings- och prioriteringsansvar vid utvecklingen av infrastrukturen. Därvid skall miljöaspekter, regional fördelning och sociala faktorer beaktas.

För det andra: Företag eller annan intressent som vill se ett visst projekt förverkligat med kraftig tidigareläggning i förhållande till den fastlagda prioriteringsordningen måste i så fall själv stå för kostnaderna.

För det tredje: Staten skall inte i några sammanhang kunna ställa ultimativa krav på finansieringsmedverkan från kommuner och företag.

För det fjärde: Finansiering med avgifter skall kunna ske. Avgiftsfinansiering skall dock inte ske om något avgiftsfritt alternativ finns att tillgå på någorlunda rimliga villkor.

För det femte: För avgifter som tas ut av miljöskäl skall särskilda villkor gälla.

För det sjätte, den sista punkten och grundprincipen: Infrastrukturprojekt, vägar eller järnvägar, som finansieras av någon annan än samhället skall övergå i det allmännas ägo vid en i förväg utsatt bortre tidsgräns.

Herr talman! Den s.k. infrastrukturfonden om 5 miljarder kronor var ett synnerligen illa genomtänkt förslag från regeringen. Den berördes på en knapp halvsida i propositionen. Bl.a. saknades uppgifter om fondens styrning, placeringsprinciper och vilken typ av projekt den skulle kunna användas till osv.

Det är därför bra att utskottet har lagt fast vissa riktlinjer som t.ex. att

medlen endast skall kunna användas till kollektivtrafiksatsningar och att medel från anslaget skall kunna användas i områden som i dagsläget inte har någon besvärande överhettning inom bygg- och anläggningsbranschen, vilket är förhållandet i stora delar av vårt land. Regeringen hade från början tänkt sig att inte någon del av pengarna i fonden skulle kunna användas förrän den nationella situationen inom bygg- och anläggningsbranschen motiverade detta.

Vi i centern tycker att denna satsning med 5 miljarder kronor är bra, och vi stödjer den. Vi har haft ett antal synpunkter på hur pengarna skall användas, och vi har delvis fått dem tillgodosedda i utskottets skrivningar. Vi har också gjort en begäran om att regeringen snarast skall komma tillbaka till riksdagen med ett förslag mer i detalj om hur dessa medel skall användas. Vi får då i centern i det skedet anledning att återkomma med ytterligare synpunkter.

I samband med det trafikpolitiska beslutet 1988 lades fem olika delmål för trafikpolitiken fast. Ett av dessa mål var att transportsystemet skulle utvecklas så att god miljö och hushållning med naturresurser främjades. Ett annat mål var att transportsystemet skulle byggas upp så att det bidrar till regional balans och en god trafikförsörjning i hela landet. Framför allt när det gäller dessa två mål, miljömålet och det regionalpolitiska målet, har riksdagsmajoriteten och regeringen svikit.

I och med de växande miljöproblemen har förutsättningarna för trafikpolitiken ändrats radikalt under senare år. Försurning, skogsskador och döende hav är talande exempel på den miljöförstöring som pågår. Trafiken svarar för en mycket stor del av de miljökadliga utsläppen. Det är framför allt biltrafiken och flyget som svarar för dessa. När det gäller t.ex. utsläppen av koloxid kommer hela 73 % från vägtrafiken. Motsvarande siffror för kväveoxider och kolväten är 57 resp. 50 %. Dessa fakta talar för en radikal omläggning av trafikpolitiken som måste innebära bl.a. en mycket kraftig satsning på järnvägen, eftersom just järnvägstransporter är det mest överlägsna transportsättet ur miljösynpunkt. Även energipolitiska och trafiksäkerhetsmässiga motiv talar för en kraftig satsning på järnvägstrafiken.

Just trafikpolitiken är en mycket viktig del av miljöpolitiken. Utan en miljöanpassad trafikpolitik kan inte samhällets totala miljöpolitik bli framgångsrik.

En kraftig satsning på järnvägen är helt klart samhällsekonomiskt motiverad. Ett av felen med den nuvarande politiken är att inte samhällsekonomin utan i första hand företagsekonomin får styra investeringarna. Vi måste lära oss att sätta en prislapp på miljön så att miljökostnader och miljövinster på ett relevant sätt vägs in i de trafikekonomiska kalkylerna.

Herr talman! Detta är något kortfattat de utgångspunkter som centern bygger sin trafikpolitik på. Senare under debatten kommer vi att mer konkret gå in på väg- resp. järnvägsfrågorna.

Jag vill dessutom deklarera att centerpartiet naturligtvis står bakom alla de reservationer där centerpartister finns med. Vi kommer dock, av omröstningstekniska skäl, inte att yrka bifall till alla. Detta för att spara tid. Jag vill dock i det här skedet yrka bifall till reservationerna nr 6 och nr 12.

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

Anf. 5 VIOLA CLAEISSON (v):

Herr talman! Inte på något annat område finns det samtidigt så stora miljö- och energivinster att hämta på relativt kort tid som på transportområdet. Därför har det känts som en uppmuntran varje gång jag i en debatt med Birgitta Dahl hört henne säga att det för miljöns skull behövs en helt ny transportstruktur. Energi- och miljöministerns löften inför förra valrörelsen var också att miljöhänsyn skulle komma att styra trafikpolitiken i Sverige.

Vi är många som insett att löftena inte gavs på regeringens vägnar utan byggde på Birgitta Dahls egna intentioner. Sedan dess har också energifrågorna lyfts över till industridepartementet och Kjell-Olof Feldt har utnämnts till ordförande i SJ, och dessutom tillhör han numera Gyllenhammars stall av avlönade ekonomiska rådgivare. Allt till bilismens och Volvos fromma, får man förmoda.

Det är därför inte förvånande att regeringen nu har börjat behandla kommunikationsdepartementet som en underavdelning till industridepartementet. Långtgående politiska ställningstaganden, som öppet ifrågasätter samhällets ägaransvar för järnvägar och vägar, har också helt sonika stoppats in i en bilaga till årets näringspolitiska proposition.

Är det då ett miljöperspektiv, med de akuta hoten med växthuseffekt, skogsdöd och ohälsa, som får regeringen att förändra rutinerna? Nej, det är i stället det s.k. näringspolitiska perspektivet, dvs. de stora privatbolagens och EGs önskemål, som i fortsättningen skall styra Sveriges transportpolitik.

Helt plötsligt tycks Sverige ha blivit så utarmat på resurser att staten inte längre kan svara för sina tidigare åtaganden. Georg Andersson påstår till och med "att statsbudgeten under överskådlig tid inte kan bära alla kostnader för nödvändiga åtgärder --- för att garantera driften och den fortsatta utbyggnaden av infrastrukturen under 1990-talet".

I motsats till Birgitta Dahls tidigare intentioner bortser regeringen från att det finns samhällsekonomiska vinster att göra på transportområdet den dag politiken radikaliserar på detta område.

Herr talman! Jag kräver att kommunikationsministern och trafikutskottets ordförande Birger Rosqvist här i debatten försöker klarlägga regeringens kategoriska och pessimistiska bild av det framtida statsfinansiella läget och varför det skulle påverka kommunikationsområdet så som det påstås i propositionen.

Vad budgeten "kan bära" beror ju bl.a. på hur mycket staten kan ta in från de områden där det finns ett överskott. Är Sverige så bankrutt, eller finns det resurser som kan användas till trafikpolitiska satsningar?

Regeringen vet att det finns resurser. Om inte, kanske f.d. finansministern kan sköta den verbala kommunikationen ner till regeringen om Volvos och kanske också andra företags förutsättningar. I dag för regeringen till torgs uppfattningen att staten är och förblir fattig. Men den vill ändå slå fast att infrastrukturen långsiktigt måste tryggas just i ett näringspolitiskt perspektiv. Därför vill Georg Andersson m.fl. öppna för en privatisering så att t.ex. ASEA Brown Boveri, ScanLink-konsortiet, Antonia Ax:son Johnson och Svenska vägföreningen kan äga och driva järnvägslinjer, riksvägar och broar. För det är i dessa koncerner överskotten finns, eller hur? Men detta är alltså resurser som enligt regeringen aldrig kan användas via statsbudgeten. Varför

då, Georg Andersson och Birger Rosqvist, när nu det näringspolitiska perspektivet är så viktigt?

Regeringen anser, i likhet med moderata samlingspartiet, att det är självklart att en bilist som t.ex. måste passera en vägtull på en riksväg eller bro skall kunna tvingas betala till ett privatbolag som vill tjäna pengar på den enskildes behov av fritids- och arbetsresor. Varför skulle det då inte gå för sig att beskatta de rikaste privatbolagen? De har under åren tjänat oerhört stora summor på samhällets gemensamma ansvar för den offentliga sektorn, infrastrukturen, vägar och järnvägar. Enbart de rullande lagren, just-in-time-transporterna på våra vägar, har betytt hundratals miljoner i besparingar för företagen, medan staten fått betala ett mycket högt pris i form av ett ökat antal olyckor och slitage på miljön och vägarna.

Så sent som i maj 1988 beslutade riksdagen hur 90-talets trafikpolitik skulle utformas. Då var det övergripande målet "att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad". Närmare bestämt handlade det om "tillgänglighet, effektivitet, säkerhet, god miljö och regional balans".

Mindre än två år därefter deklarerar nu regeringen att det är nödvändigt "att göra vissa förändringar av nuvarande förutsättningar för trafiken". Det är dessa nya signaler som jag alldeles nyss beskrivit. På punkt efter punkt har regeringen anammat de nyliberala argument som återfinns i de gångna årens högermotioner om "fri konkurrens", "avreglering", "utförsäljning" och "dynamiska effekter", m.m.

I det här sammanhanget vill jag citera en passus i den näringspolitiska propositionen, bil. 2 s. 231. Det vore bra om Birger Rosqvist och Georg Andersson lyssnade på denna passus.

"Sveriges utlandsberoende liksom utvecklingen inom EG kommer också att ställa krav på utvecklingen av infrastrukturen samt på formerna för driften av densamma." Detta sägs apropå den kommande privatiseringen av järnvägen. Jag måste fråga regeringens två språkrör i debatten:

Har EG verkligen framställt krav på att Sverige skall överlåta driften av nya järnvägslinjer på privata intressen? Jag vill veta om EG har gjort det.

Menar ni på fullt allvar att Sverige är så fattigt att samhället måste sälja ut vägar och järnvägar till privatkapitalet?

Tror ni att trafikförsörjningen och miljön blir bättre om Curt Nicolin, P G Gyllenhammar och Antonia Ax:son Johnson får ta över vägar och våra lönsammaste järnvägar?

Har regeringen utarbetat någon strategi för vad samhället skall göra den dag de privata intressena plockat sina russin ur banor och vägar i det här landet.

Vänsterpartiet har i sina motioner en positiv utgångspunkt som bygger på att miljöförnuftet skall segra över kortsiktighet och konservatism i trafikpolitiken. Vår politik bygger på en samhällelig helhetssyn där ekologiskt vettiga satsningar förändrar transportsystemet i grunden. Vi har tagit fasta på de järnvägsbehov som banverket redovisat, men som de tyvärr inte vägar propagera för. Det betyder nyinvesteringar på 60 miljarder fram till år 2000. Det betyder underhållsinsatser på 35 miljarder, och det betyder att vissa nya fi-

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

nansieringskällor måste till som regeringen hittills vägrat diskutera därför att den inte vågar stöta sig med storbolagen.

Vänsterpartiets finansieringsförslag handlar om att en infrastrukturfond kan byggas upp med hjälp av ett särskilt skatteuttag på de vinstrikaste företagen. Vi vill dessutom införa en flygbränsleskatt som skulle inbringa årliga miljarder till statskassan samt att möjligheten att utnyttja löntagarfonderna i miljö- och regionalpolitiskt syfte undersöks. I våra budgetpolitiska motionsförslag har vi visat hur järnvägssatsningarna på kort sikt skall betalas. Det innebär samtidigt att vi vill överföra pengar från olika vägprojekt till järnvägen och kollektivtrafiken.

Herr talman! Om vänsterpartiets trafikpolitiska motioner får riksdagsmajoritetens stöd skulle antalet trafikolyckor, energislöseriet, koldioxidutsläppen, kväveoxidhalterna och olika cancerframkallande utsläpp minskas radikalt. Ett genomslag för vår politik skulle innebära att i stort sett samtliga motionsförslag, även från enskilda ledamöter och grupper i andra partier som föreslår järnvägssatsningar, skulle kunna genomföras. Partiet står bakom alla de reservationer vi signerat, enskilt eller tillsammans med miljöpartiet och centern.

Jag ber avslutningsvis att få yrka bifall till reservationerna nr 7, 13, 14, 20, 31, 32, 33, 42, 49, 56, 59, 61, 62 och 65.

Herr talman! Jag lämnar dessa yrkanden skiftligt.

Anf. 6 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag kunde i går läsa i tidningarna att årets miljöplump från SSU för första gången gått till personer inom socialdemokratin. De två eminenta miljöförstörarna är enligt SSU kommunikationsminister Georg Andersson och dennes statssekreterare Gunnel Färm. Och undra på det! Efter att de genomdrivit beslutet att en bilbro över Öresund skall byggas har de synnerligen aktivt medverkat till en snabb och alltmer katastrofal miljöförstöring i den delen av landet. De har också i övrigt genomdrivit en alltmer miljövidrig trafikpolitik och är i väsentlig grad ansvariga för den snabba ökning av väg- och flygtrafiken som vi upplevt under senare år. Detta har lett till följande.

För det första kommer miljömålet att minska kväveoxidutsläppen med minst 30 % till 1995 sannolikt inte att uppnås. Det skulle betyda att Sverige inte klarar att uppfylla sina internationella åtaganden och att det vidlyftiga talet om Sverige som föregångsland inom miljöpolitiken definitivt måste fördömas som tomt prat och hyckleri. Det skulle också betyda att det blir långt svårare att klara naturens krav. Enligt expertisen skulle utsläppen av kväveoxider behöva minskas med 70–80 % om miljöskador av just den föreningen skall kunna undvikas i framtiden. Detta innebär ytterligare långtgående krav på trafiken, eftersom 70 % av de nuvarande kväveoxidutsläppen härrör från just trafiksektorn.

Det kan i sammanhanget vara värt att notera att de nyligen införda kraven på avgasrening för bilar främst är krav på minskade kväveoxidutsläpp. En katalysator kan bryta ner i storleksordningen 80 % av kväveoxiderna till vanlig kvävgas och syrgas. Detta till trots klarar vi alltså inte den redan helt otillräckliga målsättningen att minska kväveoxidutsläppen med 30 % till 1995!

*Trafikens
infrastruktur**Resursbehov och
finansierings-
former*

För det andra kommer miljömålet att inte öka koldioxidutsläppen att spräckas. Även när det gäller koldioxidutsläppen är bilismen och trafiken den största enskilda källan, och åtgärderna på trafikområdet kommer att vara helt avgörande för om man skall lyckas uppnå detta miljömål. Enligt forskarna behöver koldioxidutsläppen minskas med minst 50 %, kanske med 85 %, för att ytterligare växthuseffekter skall kunna undvikas i framtiden. Dessutom har företrädare för alla politiska partier här i riksdagen faktiskt ställt sig bakom kravet att minska koldioxidutsläppen med minst 20 % till år 2010. Det skedde på en interparlamentarisk miljökonferens i Washington i månadsskiftet april-maj i år. Man måste fråga sig vad socialdemokraterna, folkpartisterna och moderaterna har i bakfickan när de kan skriva på sådana dokument! Dessa partier står ju bakom en exempellös ökning av koldioxidutsläppen från trafiksektorn.

Trafikökningen på väg och med flyg motverkar dessutom andra miljöpolitiska mål, som att kolväteutsläppen skall minskas, men även energipolitiska mål, som att minska förbrukningen av oljeprodukter.

Även trafiksäkerhetsmässiga målsättningar saboteras av trafikökningen på väg. Målsättningen är ju att minska antalet olyckor, antalet skadade och döda, men trafikökningen leder till raka motsatsen. 904 dödsoffer blev resultatet för 1989, vilket betyder en ökning med 12 % jämfört med året innan. Samma höga nivå har hittills bibehållits i år. Nu kan vi läsa notiser i tidningarna om byalag som självsvalt spärrar av biltrafik för att skydda sina barn!

Vi i miljöpartiet de gröna kräver därför att trafikpolitiken i sin helhet omgående omprövas! Trafikpolitiken måste omformas och utformas så att alla miljö- och energimål uppnås, helst med god marginal, och så att trafiksäkerheten väsentligt förbättras!

En första hörnsten i en ny sådan trafikpolitik måste vara att kraftigt öka investeringarna i den miljövänliga trafikens infrastrukturer, dvs. främst i eldrivna järnvägar och annan miljövänlig kollektivtrafik i framför allt städerna. Genom att man skapar realistiska och bra alternativ till de miljöförstörande transportformerna kan en stor del av problemen lösas. Vi föreslår därför att staten totalt satsar 65 miljarder kronor i nyinvesteringar i järnvägar under 90-talet. Dessutom föreslår vi att staten stödjer utbyggnaden av miljövänlig kollektivtrafik i övrigt med totalt 15 miljarder kronor under samma tidsperiod.

Detta betyder sammantaget i genomsnitt 8 miljarder om året under tio år till en ny och miljövänlig infrastruktur för trafiken. Det är en väsentligt högre nivå än vad regeringen hittills vågat föreslå. Vår bedömning är att detta bör ses som en miniminivå och att därutöver ytterligare satsningar självfallet bör ske av landsting och kommuner.

En ljuspunkt i det socialdemokratiska regeringsmörkret är ändå engångsanslaget på 5 miljarder till kollektivtrafinvesteringar. Denna satsning var ett löfte som vi i miljöpartiet förhandlade fram under regeringskrisens dagar tidigare i år, och vi är naturligtvis glada över att regeringen och socialdemokratin står fast vid löftet, trots att det inte blev någon uppgörelse den gången. Det är dock viktigt att dessa pengar nu relativt snart används till att göra de många nödvändiga och akuta investeringarna i främst järnvägar, men också i kollektivtrafik, främst kring storstäderna. Ett första objekt borde vara

NKLJ-banan i Värmland – ett ämne som jag tänker återkomma till i en senare debatt i dag.

Jag blev dock litet oroad när jag fick se finansutskottets papper där femmiljardersanslaget var struket ur budgeten, som vi senare skall behandla här i riksdagen. Jag uppfattade trafikutskottets beslut så att dessa 5 miljarder skall anslås, men att regeringen skall återkomma med anvisningar om hur de skall användas. Jag måste fråga Bengt Rosqvist: Vad innebär egentligen den här strykningen av de 5 miljarderna i finansutskottets utkast till betänkande, dvs. det betänkande som skall behandlas nästa vecka?

Likaså anser vi i miljöpartiet att det är viktigt att storstadsförhandlingarna nu arbetar för att snabbt få fram miljövänliga trafiklösningar i storstäderna och att man då får del av femmiljardersanslaget. Jag vill peka på att bl.a. miljöprojekt i Göteborg har visat på en lång rad nödvändiga satsningar som bör genomföras i den regionen redan under 90-talet.

Annan finansiering från det privata näringslivet är naturligtvis också välkommen. Vi anser dock att det behövs klarare riktlinjer för näringslivets medverkan än vad som hittills föreslagits från regeringen. Grundprincipen måste vara att riksdagens möjligheter att styra såväl den totala investeringsnivån som investeringarnas inriktning inte får försämrats. Vi har därför såväl i vår partimotion som i en reservation tillsammans med centern krävt att regeringen återkommer med ett förslag till riktlinjer för näringslivets medverkan vid utbyggnad av det allmänna väg- och järnvägsnätet.

Ett annat sätt att omgående bättra på finansieringen är att ge ut särskilda järnvägsobligationer. En betydande stock av premie- och sparobligationer förfaller till inlösen de närmaste åren, varför det kan vara lämpligt att just nu introducera järnvägsobligationer.

För övrigt tål det att fundera över varför samhällets investeringar i trafikens infrastrukturer relativt sett har minskat under senare år. Det är möjligt att avskaffandet av investerings- och driftbudget och införandet av en budget där drift och underhåll likställs faktiskt har bidragit till att missgynna de långsiktiga investeringarna. Det kan vara på sin plats att överväga att återinföra, i en form eller annan, en särskild investeringsbudget.

Den andra hörnstenen i utvecklandet av ett miljöanpassat trafiksystem bör vara att utnyttja ekonomiska styrmedel, främst i form av skatter och avgifter. Trafikgrenarnas s.k. kostnadsansvar, dvs. att de skattevägen skall betala för kostnader som de orsakar samhället, bör vidgas. Ett vidare synsätt på hela skattesystemet bör tillämpas så, att de för samhället nödvändiga skatterna tas ut där det är bäst för samhället som helhet. Vi menar att skatter på arbete skall sänkas, samtidigt som beskattning av bl.a. fossila bränslen såsom bensin och diesel skall höjas. Därigenom ökar lönsamheten i att minska drivmedelsförbrukningen, och då minskar också de miljöfarliga utsläppen och den miljöfarliga trafiken. Vi får också en effektivare resursanvändning i samhället som helhet.

Direkt styrande skatter och avgifter bör dessutom införas på trafikområdet i syfte att snabbt minska de negativa effekterna på miljön, samtidigt som en viss finansiering av investeringar i miljövänlig kollektivtrafik kan uppnås.

Att miljöskatter på trafik verkligen har styreffekt har visat sig nu, när en blygsam koldioxidskatt och därtill moms lades på bensinen. Effekten hittills

*Trafikens
infrastruktur**Resursbehov och
finansierings-
former*

i år har varit, enligt de tidningsuppgifter jag har sett, 5 % mindre bensinförsäljning. Utan höjningarna skulle sannolikt bensinförsäljningen i stället ha ökat. Minskningen ligger helt inom miljöavgiftsutredningens och transportrådets prognos, men samtidigt är det viktigt att komma ihåg att en långt bättre styreffekt uppnås om man samtidigt förbättrar och bygger ut kollektivtrafiken. Det är ju också så att 5 % minskning är en för liten minskning, och dessutom riskerar den att bli kortvarig.

Såväl kommuner som landsting bör ges rätten att påföra särskilda miljöavgifter på bensen och diesel, liksom att införa biltullar och liknande, för att på det sättet klara finansieringen av utbyggnaden av kollektivtrafiken i städerna. För oss miljöpartister är det självklart att storstadstrafikkommitténs förslag i den här riktningen, liksom vad gäller bilavgifter i storstäder m.m., skyndsamt skall genomföras. Det var med stor förvåning som jag tog del av det oväntade motstånd som socialdemokraterna här i riksdagen uppvisade mot bilavgifter. Det visar, än en gång, att den bilfixerade betongpolitiken är synnerligen tungt förankrad inom regeringspartiet, vilket innebär att partiet måste anses vara djupt opålitligt i miljösammanhang – åtminstone när trafiken är inblandad.

Jag vill för de socialdemokrater och andra som fortfarande är tveksamma till bilavgifter i storstäderna peka på en notis i dagens Dagens Nyheter där det rapporteras att även EGs "miljöminister" Ripa di Meana uppmanar alla medlemsländer att satsa hårdare på kollektivtrafik och att införa biltullar för att sanera stadsmiljön. Detta med biltullar är alltså inte någon isolerad radikal svensk företeelse, utan snarare något alltmär självklart världen över. Det är snarare så att Sverige är ett internationellt sett ganska dåligt föredöme när det gäller åtgärder inom trafiksektorn för att förbättra miljön.

Den tredje hörnstenen måste vara bättre samordning, prövning och prioritering av investeringar och satsningar i de olika trafikslagen i landets olika delar. Den nuvarande ordningen, där varje trafikverk lever i sin egen värld och där en verkligt samordnande och sammanhållande myndighet saknas, är helt oacceptabel. De ansatser som nu görs för samordnad investeringsplanering är vällovliga men helt otillräckliga. Vi har ifrån miljöpartiets sida upprepade gånger krävt att en ny central myndighet för transporthushållning skall inrättas. Denna myndighet bör överta transportrådets uppgifter, och därmed kan transportrådet läggas ner. Dessutom bör denna myndighet överta en del uppgifter från vägverket och andra centrala trafikverk.

Jag vill också i det här sammanhanget peka på vikten av bra kommunikationer i alla delar av landet. Den nuvarande fixeringen vid motorvägsbyggen och flygplatser, vilka ju är relativt exklusiva anläggningar, förstärker koncentrationen av näringsliv, utbildningsmöjligheter och annan samhällsutveckling till de gynnade orterna. Lösningen heter då inte ännu fler motorvägar och flygplatser, utan en annan prioritering, som bättre gynnar järnvägar och vägar i landets alla delar. Vi som bor i Norrlands inland ser ju hur de mindre vägarna snabbt förstörs av de allt tyngre fordonen, samtidigt som underhållet ligger långt efter – och underhållet verkar bli längre efter för varje år som går. Samtidigt driver tillväxtfanatikerna i länsstyrelse och vägverk krav på ytterligare satsning på den bästa vägen i landsändan, i det här fallet E 4. Här krävs alltså ett omtänkande med regionalpolitiska förtecken!

En fjärde hörnsten måste vara att i samhällsplaneringen systematiskt gynna miljövänlig kollektivtrafik och att samtidigt undvika lokaliseringar som ger upphov till onödig trafik. Det är viktigt också från social synpunkt och jämlikhetssynpunkt att man kan klara sig utan bil.

Med dessa fyra hörnstenar, tillsammans med skärpta krav på utsläpp, buler, hastighet och trafiksäkerhet, kan en ny trafikpolitik utvecklas; en politik som säger nej till vansinnesprojekt som den planerade bilbron över Öresund, men som samtidigt säger ja till bättre miljövänlig kollektivtrafik för den tredjedel av landets befolkning som normalt är utan bil, samt en politik som gör det möjligt att hejda den fortgående kemiska förändringen av mark, vatten och luft – en kemisk förändring som faktiskt försämrar de grundläggande förutsättningarna för högre former av liv. När skogarna står och dör i delar av Europa och Sydsverige och när mördaralgen än en gång slår till i Östersjön är detta bara symptom på en storskalig och mycket långtgående miljöförstöring; en miljöförstöring som i hög grad har sitt ursprung i utsläppen från vägtrafik, luftfart och sjöfart.

Det är för mig obegripligt att detta tillåts fortgå, och t.o.m. försvaras med påhittade miljöargument av den nu sittande socialdemokratiska regeringen. Öresundsbron, Arlandas tredje bana, de fortgående motorvägsbyggena, det alltmer andtrutna försvaret för en överdriven bilism, oviljan att angripa sjöfartens miljöfarliga utsläpp – allt talar samma dumhetens och oförståelsens språk. Det kan kanske vara värt att påpeka att man inte kan prata bort miljöproblemen! Det räcker inte med att basunera ut i valrörelsen, att nu skall man minsann bli ett miljöparti i ordets bästa bemärkelse. Man måste lägga om bl.a. trafikpolitiken i miljövänlig riktning om vi alls skall ha någon chans att klara miljöproblemen.

Jag kan, dess värre, bara instämma i Naturskyddsföreningens utvärdering av regeringens miljöpolitik som stod att läsa på DN:s debattsida i tisdags. Där skriver föreningens ledande företrädare, mycket riktigt, att regeringens trafikpolitik är ett stort miljöpolitiskt misslyckande. Den socialdemokratiska trafikpolitiken är i praktiken ett av de största miljöhoten vi har i Sverige just nu!

Herr talman! Jag vill avslutningsvis särskilt kommentera några av de reservationer som vi har till trafikutskottets betänkande.

I reservation 1 pläderar vi tillsammans med moderaterna och folkpartiet för ökad konkurrens på SJs banor. Sådan konkurrens har vi redan för persontrafik på länsjärnvägarna, vilket i flera fall har visat sig ge mer trafik för pengarna. Det mesta talar för att samma positiva effekt bör kunna uppnås för godstrafiken på såväl länsjärnvägar som stomjärnvägar. Jag vill i sammanhanget peka på att vissa kommuner i södra Sverige aktivt arbetar för att få bedriva godstrafik på järnväg, där det statliga SJ inte längre vill bedriva trafik. Även persontrafiken på stomjärnvägar bör på sikt ske med konkurrens mellan olika trafikutövare. Naturligtvis måste då också SJ ges samma spelregler som sina konkurrenter.

Jag konstaterar att centerpartisterna i sin reservation 2, liksom även socialdemokraterna i utskottets skrivning, är positiva till en sådan utveckling – om än i långsammare takt. Jag har därför förhoppningar om att få bättre gehör för dessa krav under kommande år.

I reservation 9 pläderar vi för ett internationellt snabbtågsnät. I ett första steg bör detta, enligt vår åsikt, ske inom Norden för att sedan gälla hela Europa. Det är med en viss besvikelse som jag konstaterar att varken socialdemokraterna, folkpartiet eller moderaterna har varit beredda att stödja dessa ganska självklara krav. Vart har ert internationella engagemang tagit vägen nu då?

Herr talman! Miljöpartiet står naturligtvis bakom alla reservationer där miljöpartiet finns med som undertecknare. Jag yrkar dock bifall bara till dem som jag senare avser att begära votering på. Därför yrkar jag bifall till reservationerna 4, 8, 11 och 12.

Anf. 7 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! En väl utformad trafikpolitik skall tillgodose såväl näringslivets som allmänhetens behov av transporter. God kvalitet på transportsystemen när det gäller gods är en viktigt del i näringspolitiken.

När det gäller persontransporter i alla dess former aktualiseras alltmer kraven också på snabbhet, komfort och turtäthet.

Det var en bred politisk uppslutning för det trafikpolitiska beslutet 1979, som styrde mycket av trafikpolitiken under 1980-talet. 1980-talet har för trafikpolitikens del varit ett förlorat årtionde, sade trafikutskottets vice ordförande Rolf Clarkson anklagande, när han inledde debatten för ungefär en timme sedan.

Låt mig komma med en liten påminnelse. När 80-talet inleddes var Rolf Clarkson sakkunnig i kommunikationsdepartementet under en moderat kommunikationsministers ledning. Rolf Clarkson var alltså i ganska ansvarig position när det s.k. förlorade årtiondet inleddes. Det gällde ett beslut som Rolf Clarkson och hans parti stödde i väsentliga delar. Och Elving Anderssons parti, centern, var senare i början av årtiondet med och styrde beträffande kommunikationsfrågorna. Han stod nu här och underkände politiken även under dessa år. Ja, ärligt menad självkritik är värd att uppskattas, så låt oss nu i stället se framåt.

Grunderna för trafikpolitiken under 1990-talet fastställdes med bred uppslutning genom riksdagens trafikpolitiska beslut 1988. Det övergripande mål som då lades fast var: Medborgare och näringsliv i landets olika delar skulle erbjudas en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

Målet har vidareutvecklats i fem delmål: tillgänglighet, effektivitet, säkerhet, god miljö och regional balans.

Eftersom förutsättningar snabbt kan ändras både i stort och i smått, exempelvis omstrukturering av näringsliv, ändrade internationella förhållanden, ändrade behov och efterfrågan på persontransportsidan, kan det vara mindre lämpligt att i detalj för en lång tidsperiod framöver låsa fast utformningen av trafikpolitiken. Därför ingick i beslutet 1988 att en utvärdering skulle ske år 1992 av det då fyra år gamla beslutet.

För att utveckla ett konkurrenskraftigt näringsliv finns det starka skäl att förbättra transportinfrastrukturen. En sak står då redan klar: Underhålls- och investeringsbehoven i vad gäller infrastrukturen inom väg- och järnvägssektorn är fram till år 2000 mycket omfattande. Det är dock inte möjligt att

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

enbart över statsbudgeten anvisa medel till transportsektorn i tillräcklig omfattning för att avhjälpa de brister som finns. Huvudproblemet är av finansiell karaktär för sektorerna väg och järnväg. Även för lokal och regional kollektiv persontrafik är krav och anspråk betydligt större än de tillgängliga budgetmedel som har avsatts. Rakt igenom med andra ord: Behoven är angelägna, stora och växande, resurstillgången är också angelägen men knapp och krympt.

Vägverket anför som lägsta godtagbara resursnivå en ökning med 65 miljarder kronor fram till sekelskiftet. Banverket redovisar ett kraftigt ökat underhållsbehov om 600 miljoner per år och dessutom för enbart de starkast uttalade kraven på nyinvesteringar i stomjärnvägar ett belopp om 24 miljarder kronor för tioårsperioden framöver. Beslutet 1988 utgick från 10 miljarder kronor under tio år.

Trafikutskottet anser att de system för samordnad investeringsplanering som i dag gäller inte ger statsmakterna tillräckligt underlag för beslut om investeringarnas storlek och fördelning mellan olika trafikslag. Detta framgår också av propositionen. Den samordnade investeringsplaneringen måste skyndsamt vidareutvecklas.

Herr talman! Långt ifrån alla resursbehov för en väl fungerande infrastruktur inom väg-, järnvägs- och kollektivtrafikområdet kan klaras över statsbudgeten. Resurser måste till via näringslivet, och avgiftsfinansiering måste också övervägas för att möta behoven.

Den verksamhetsform och organisation som vägverket i dag arbetar under bör också ses över.

Trafikutskottet uttalade – utan reservationer – förra året i betänkandet om trafikpolitiken att ytterligare resurser behövde tillföras trafiksektorn för angelägna investeringar och underhåll. Den proposition som vi nu behandlar bekräftar riktigheten i detta och redovisar de stora resursbehov som finns inom väg-, järnvägs- och kollektivtrafiksektorerna. Behoven har redovisats av resp. verk. Det är nödvändigt med en genomgripande bedömning av vad som från samhällets synpunkt är en realistisk ambitionsnivå för resp. trafikslag. Bedömningen får komma till stånd i ett totalt ekonomiskt sammanhang, och som jag redan framhållit anser utskottet att den samordnade investeringsplanering som krävs skyndsamt färdigställs.

Här gäller det exempelvis bedömningar hur snabbtågssatsningen påverkar investeringsbehovet i vägar och flygplatser, hur utvecklingen av sjöfarten längs vår långa kusträcka påverkar behov av investeringar i järnväg och vägar. I en situation med så stort behov av men knapphet på resurser finns det inte utrymme för dubbelinvesteringar.

Därför kan det vara på sin plats att i detta sammanhang nämna något om sjöfarten, som också har berörts i propositionen. Det konstateras att statliga insatser är koncentrerade till diverse rörliga kostnader för farleder. Dessa kostnader täcks genom avgifter. Medlen för fasta anläggningar är begränsade, och även här är det fråga om avgifter. Sjöfartens infrastruktur är väl utbyggd. Kapacitetsbrist är det inte tal om. Det förtjänar att understrykas vad som sägs i propositionen: "Det är viktigt att peka på den infrastruktur som redan finns uppbyggd inom sjöfarten och som kan avlasta landtransporterna."

Sjöfarten och dess möjligheter, och att den verkligen existerar, glöms inte sällan bort i de trafikpolitiska övervägandena. Totalt drygt 100 miljoner ton passerade svenska hamnar för lastning eller lossning på fartyg 1989 efter att ha transporterats ut från eller längs med våra kuster. Det var ca 12 miljoner ton på färjor med lastbil och 7,5 miljoner ton på färjor med järnväg.

Befintlig kapacitet hade, som redan sagts, kunnat svälja ännu mer. Därför är det ur alla synpunkter nu bra om det i den fortsatta planeringen för infrastrukturen verkligen och äntligen observeras och tas i beaktande de möjligheter som sjöfartens infrastruktur kan erbjuda – utan kostnader över statsbudgeten.

Preciserade ramar för infrastrukturinvesteringar har presenterats av flera partier. Men ju vidare ramarna har gjorts och ju högre kraven har ställts, desto diffusare är lösningen av finansieringsfrågan. Det högsta budet ligger på 100 miljarder kronor under en tioårsperiod.

Folkpartiet, som inte är så anspråksfullt, föreslår ytterligare 10 miljarder kronor över budget för järnvägar och vägar och dessutom ytterligare satsning via lånefinansiering.

Centerpartiet föreslår 40 miljarder kronor mera fram till år 2000, företrädesvis i järnvägar, och nämner bl.a. Arlandabanan och dubbelspår längs hela västkustbanan och ett antal andra banor som skall komma till under de närmaste tio åren.

Miljöpartiet har funnit att 65 miljarder kronor skall nyinvesteras i järnväg under de kommande tio åren.

Vpk, som partiet hette vid justeringen av utskottsbetänkandet, anser att banverkets behov för tioårsperioden, 35 miljarder kronor för underhåll och 60 miljarder för nyinvesteringar, skall styra riksdagens beslut.

Ja visst, behoven är stora och överstiger den ram på 10 miljarder kronor som gavs 1988 men också de resurser som i varje fall kan tillföras över statsbudgeten. Hur det går att finna nya finansieringskällor, exempelvis näringslivsmedverkan resp. avgiftsfinansiering, kommer att påverka de ökade resurserna till landtransportsektorn, förutom det resultat som kan åstadkommas av den samordnade investeringsplaneringen som utskottet har understrukit behovet av.

Som framgår av debatten framförs en rad förslag på hur näringslivsmedverkan och avgifter från trafikanter kan och inte kan tillämpas. Det gäller både järnvägar och vägar. Det finns säkert en del att hämta ur dessa förslag, och den förutsättningslösa utredning om finansieringsformer för investeringarna som regeringen initierat får pröva också dessa presenterade förslag.

Storstädernas största problem vad gäller miljön är trafiken. Problemen kan åtgärdas genom bl.a. kraftigt förbättrade trafiksystem.

De förhandlare som har utsetts av regeringen för att skyndsamt tillsammans med kommuner, landsting, statliga organ, m.fl. lägga fram förslag för att öka tillgänglighet, förbättra miljön osv. har en stor uppgift. Utskottet hyser förhoppningen att de högt kvalificerade förhandlare som utsetts skall finna konkreta lösningar som förbättrar trafik- och miljösituationen.

Även härvidlag torde åtgärder som föreslagits i motioner och reservationer komma att övervägas av förhandlarna i tillämpliga delar.

Centern, vänsterpartiet och miljöpartiet vill ha satsningar omgående trots

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

att, som de säger, samordning och prioritering återstår. Det är inget särskilt bra råd.

För att åstadkomma snabbare utbyggnad av angelägna infrastrukturinvesteringar inom järnvägs- och kollektivtrafikområdena än vad som är möjligt inom ramen för anslag till vägverk och banverk, föreslår regeringen inrättande av en infrastrukturfond genom ett engångsanslag på 5 miljarder kronor.

Pengarna skulle enligt propositionen användas för att göra det möjligt att få till stånd sådana investeringar som annars inte skulle ske på grund av att projektens drift- och kapitalkostnader inte täcks fullt ut.

Pengar ur anslaget skulle ge förutsättningar för lånefinansierad utbyggnad av infrastruktur genom t.ex. samfinansiering med andra intressenter. Hänsyn skulle tas till sysselsättningsläget inom bygg- och anläggningssektorn vid igångsättning av objekt.

Moderaterna och folkpartiet stöder inte förslaget om engångsanslag. De vill i stället ha finansiering över budget. De anser även att det är anmärkningsvärt att bemyndiga regeringen att använda 5 miljarder kronor till ändamål som är knapphändigt beskrivna.

Trafikutskottets majoritet har tillstyrkt förslaget att anvisa 5 miljarder kronor som engångsanslag för infrastrukturinvesteringar. Detta beslut ligger fast. Roy Ottosson, förutsatt att utskottets förslag bifalles av kammaren vid den kommande voteringen. Sysselsättnings- och konjunkturpolitiska synpunkter bör avgöra när medlen används. Det behöver dock klarare anges till vilka ändamål anslaget skall användas.

Utskottet ger regeringen till känna vissa riktlinjer. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag till medelsanvisning och preciseringar om anslaget. Utskottet anför en rad viktiga punkter som regeringen i sitt förslag bör utgå från. Det gäller trafikens miljöpåverkan, effektiviteten inom transportsystemet, ökad trafiksäkerhet och tillfredsställande trafikförsörjning i alla delar av landet.

Det bör gälla investeringar i stomjärnvägar, länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar. Utskottet anser att anslaget även bör disponeras för investeringar i vägar som syftar till att förbättra kollektivtrafiken. Detta är viktigt, speciellt som järnväg saknas som alternativ inom inte så få områden i landet. Vägsektorn måste därför också finnas med rejält.

De 10 miljarder kronor som enligt 1988 års beslut skulle investeras i järnvägar under 90-talet skall, understryker utskottet, anvisas till banverket oavsett om riksdagen anvisar 5 miljarder kronor under ett nytt investeringsanslag för infrastruktur. Det är också väsentligt, understryker utskottet, att medlen kan komma till användning så snart som möjligt.

Konjunkturläget varierar i olika delar av landet. Därför bör hänsyn till överhettning i vissa områden inte få utgöra hinder för att man använder medel ur anslaget i delar av landet där sysselsättnings- och konjunkturläget inte är överhettat och där sysselsättningsläget inte kan utgöra hinder för angelägna anläggningsaktiviteter inom kommunikationssektorn.

Herr talman! Resursbehoven under 1990-talet inom trafiksektorn är stora. Anslaget på 5 miljarder kronor till infrastruktursatsningen inom kommunikationssektorn kan bli ett mycket väsentligt bidrag för att stärka effektivitet,

positiv trafikmiljö, trafiksäkerhet och regional balans inom transportsektorn.

Andra talare från socialdemokraterna kommer senare att ta upp mer direkta frågor som gäller vägväsende och järnvägar.

Jag yrkar bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande 27 med undantag från en punkt som gäller ett ärende som kommer att tas upp av Olle Östrand.

Anf. 8 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Det som besjalar oss alla i trafikutskottet, oavsett partitillhörighet, är att vi vill gynna en sund utveckling av kommunikationerna i landet. Jag tror att det är en inställning som även präglar kommunikationsministern och hans medarbetare i departementet.

Jag måste göra en historieskrivning. Under slutet av 70-talet och under den allra första början av 80-talet upplevde vi en internationell recession. De borgerliga regeringarna under den perioden hade att brottas med mycket stora underskott i statsbudgeten. Jag blir fortfarande frustrerad när jag tänker på vilka nedskärningar som hela tiden måste göras i anslagen till kommunikationer.

När den internationella och den svenska konjunkturen så småningom ändrade sig och blev gynnsam har den socialdemokratiska regeringen inte visat den realistiska syn på kommunikationernas utveckling i landet som jag hade efterlyst. Därför kallar jag 80-talet för ett förlorat decennium.

Vi kommer från trafikutskottets sida i samband med frågan om järnvägsanslagen att tala om för regeringen att anslagen till denna sektor är otillräckliga. Man anslår i en budget som går ihop och t.o.m. delvis går med överskott alldeles för låga anslag till kommunikationssektorn. Jag hoppas att den läxa som en majoritet i trafikutskottet vid behandlingen av anslagsfrågan gav regeringen skall bära frukt i framtiden. Men den frågan återkommer jag till. Jag anklagar den socialdemokratiska regeringen för att den under bra mycket gynnsammare omständigheter än vad de borgerliga regeringarna hade i slutet av 70-talet har försummat att realistiskt bedöma behovet av anslag på transportområdet i Sverige.

Anf. 9 VIOLA CLAEISSON (v) replik:

Herr talman! Jag förstår om Birger Rosqvist inte hinner med att besvara alla frågor som ställdes i de tidigare inläggen. Jag fick inte heller något svar på de frågor som jag ställde till både Georg Andersson och Birger Rosqvist. Men jag vill upprepa några av de frågor som jag menar är otroligt viktiga för den framtida transportpolitiken i Sverige.

Jag citerade ur bil. 2 i den näringspolitiska propositionen på s. 231. Där finns en väldigt kort passus men inte desto mindre viktig, där det talas om att både Sveriges utlandsberoende och utvecklingen inom EG kommer att ställa krav på utveckling av infrastrukturen samt formerna för att driva den samma. Det är skrivet apropå att man talar om privatiseringar i Sverige inom framför allt järnvägen.

Jag vill veta, Birger Rosqvist, mer exakt vad det är som åsyftas. Har EG ställt sådana krav på Sverige att Sverige skall privatisera, dvs. släppa in de

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

privata företagen att äga och driva t.ex. stomjärnvägsdelar? Jag ställde också frågan om ni anser att Sverige är så fattigt att samhället behöver ta till så drastiska metoder – särskilt drastiska för att vara förslag som kommer från en socialdemokratisk regering som tidigare har velat kalla sig för en arbetar-regering – att vi måste sälja ut vägar och järnvägar till privata intressen. Så ställde jag även en fråga om ni tror att trafikförsörjningen och miljön skulle bli bättre om sådana privata intressen som jag nämnde skulle få ta över inom en nära framtid.

Vänsterpartiet har i den stora partimotionen, som jag har skrivit, och i andra sammanhang därefter undrat när det blir en sådan privatisering, där olika bolag kan plocka russen ur kakan – det är tveklöst detta som det handlar om. Det är inte för att ta ett samhällsansvar på transportområdet som det privata näringslivet vill gå in och investera, utan naturligtvis i första hand för att göra vinster. Men vad händer när de har plockat dessa russin och det inte längre är lika intressant med en järnväg som är privatiserad eller en väg som t.ex. ägs av Svenska vägföreningen? Jag tycker att det är otroligt viktigt att få svar på dessa frågor.

Birger Rosqvist höll ett ganska ödmjukt anförande. Det är bra. Han raljerade inte heller över vänsterpartiets förslag till väldigt stora anslag. Jag vet att Birger Rosqvist vet att pengarna behövs.

Anf. 10 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Det var bra besked när det gäller engångsanslaget. Jag får väl lita på det, även om man kan fråga sig varför det var struket i finansutskottets handlingar. Det här är en oerhört viktig satsning. Jag vill än en gång betona vikten av just investeringar i samhällets infrastruktur för att skapa ett samhälle där man använder resurserna på ett effektivare och på ett mera miljövänligt sätt. Det skapar också resurser för framtiden. Det är så man bygger upp välstånd. Det är oerhört viktigt att skilja på just pengar som går till investeringar av den här arten och pengar som bara går till konsumtion. Jag menar alltså att samhället bör satsa betydligt mer av sina samlade resurser på den här typen av investeringar.

Jag vill även ta upp frågan om internationalisering. Jag fick inte svar på frågan varför socialdemokraterna inte vill ställa upp för att vi skall arbeta aktivt för en internationalisering av snabbtågsnätet i Norden och Europa. Anledningen till att man trycker på just denna fråga är att EGs miljöutredning om att ta bort gränserna 1993 visar på en kraftigt ökad framför allt vägtrafik, som i sin tur kommer att leda till kraftigt ökad miljöförstöring. Sveriges EG-harmonisering går precis i samma riktning, alltså en ökad vägtrafik i första hand men också ökad flygtrafik. Det leder till en kraftigt ökad miljöförstöring och ett ökat resursslöseri. Det är oacceptabelt. Ett sätt att dämpa detta och vända utvecklingen till någonting positivt är att satsa på ett gemensamt snabbtågsnät. Det måste vara en första rangens prioritet på detta. Det vore bra om Birger Rosqvist ville uttala sig i denna fråga, för det är en stor framtidsfråga på 90-talet.

Birger Rosqvist sade att det var viktigt med ett förbättrat trafiksystem i städerna. Det är litet aningslöst. Vi vet att vissa trafiksystem skapar nya problem, som blir ännu allvarligare. Andra trafiksystem kan lösa problemen

även på längre sikt. Jag tänker t.ex. på att kringfartsleder kan ge upphov till ökad biltrafik, ökad trafikosäkerhet och ökade utsläpp totalt sett, fast kanske inte just på den sträckan man har byggt. Där behövs en precisering.

Anf. 11 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Låt mig först instämma i vad Birger Rosqvist sade om sjöfarten och dess stora betydelse som en del i den totala infrastrukturen. När det sedan gäller hur de olika partierna har bedömt resursbehovet under 90-talet redovisade Birger Rosqvist de olika partiernas ambitioner. Han konstaterade att behoven klart överstiger de 10 miljarder som man talade om i 1988 års trafikpolitiska beslut. Vi var många som redan 1988 insåg att det var alldeles för blygsamt, att det var alldeles för knappt tilltaget, och hävdade att väsentligt större resurser måste fram.

Jag fick den uppfattningen av Birger Rosqvists inlägg, att den här frågan skall man tackla på det viset att man först ser hur mycket pengar som det går att få fram på olika sätt och utifrån det bestämmer sig för hur mycket som skall investeras i olika vägar, järnvägar osv. Det måste väl ändå vara fel utgångspunkt. Det måste väl vara de reella behoven som styr vilken investeringsnivå vi skall ha.

Människorna ställer krav, företagen ställer krav och har behov, och framför allt har miljön behov och ställer oavvisliga krav på investeringar i infrastrukturen. Det är naturligtvis dessa väldokumenterade och välkända behov som måste vara utgångspunkten. Sedan får vi se till att få fram resurser för att klara dessa investeringar. Då kan vi diskutera olika vägar: budgetanslag, olika former av extern finansiering, avgiftsfinansiering osv. Men det måste som sagt ändå vara behoven som avgör vilken nivå som investeringarna skall ligga på.

I dag finns det, kanske framför allt på järnvägsområdet, ett flertal stora projekt som kommer att vara direkt lönsamma enligt de beräkningar som framför allt SJ och i viss mån banverket har gjort men som inte kommer till stånd på grund av den handlingsförlamning som för närvarande präglar regeringspolitiken på detta område.

Anf. 12 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Herr talman! Viola Claesson tog upp frågan om våra kommunikationer och vårt förhållande till EG. Jag vet att frågan om EG är mycket kontroversiell och het för Viola Claesson. Hon spinner här på ungefär samma tema som när hon nämner namnet på en stor industriledare i Sverige.

Viola Claesson frågade om EG ställt detaljerade krav på vilket järnvägsäggande vi i framtiden skall ha i Sverige. Jag känner ju inte till allt som sagts i överläggningarna med företrädare för EG, men det förefaller mig främmande att man i det stadium som dessa överläggningar för närvarande befinner sig i skulle ha gått in på denna fråga, som väl i sammanhanget ändå får anses vara en detalj. Det har ju över huvud taget inte varit på tal i Sverige att i någon större omfattning privatisera järnvägarna. Det är ju bara enstaka sträckor som vi talar om i detta sammanhang.

Vidare frågade Viola Claesson vad som kommer att hända om vi säljer ut vägar och järnvägar och låter näringslivet plocka russin ur kakan och ut-

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

nyttja dessa delar av infrastrukturen ett antal år. Vem skall sedan, när det hela är nedslitet, betala? frågade Viola Claesson. Jag tycker inte heller att ett sådant resonemang behöver föras i en seriös debatt. Detta är inte på något sätt aktuellt, och jag tror att Viola Claesson lugnt kan bida tiden. Jag kan inte tänka mig att vi i detta sammanhang kommer att få några som helst problem i framtiden.

Roy Ottosson frågade varför vi inte är med på att införa snabbtåg i Norden. Ett enkelt svar på den frågan är att en svårighet är att Finland har en annan spårvidd än vad vi har i Sverige. Vi har inte heller ännu några förbindelser över Öresund som möjliggör snabbtåg. Av den anledningen håller vi oss avvaktande i den frågan.

Elving Andersson berörde min kritik av centern för att ligga väldigt högt i sina anspråk och krav. Han säger att vi först skall redovisa behoven och att resurserna får komma därefter. Jag tycker att det är ett litet farligt resonemang att vi först skulle besluta att göra investeringar på en mycket hög nivå – det brukar sägas att man skjuter en bra bit ovanför horisonten – och i ett senare skede anvisa de resurser som behövs för att betala kalaset. Jag tror att det är bra om det finns någon balans i detta sammanhang.

Anf. 13 VIOLA CLAESSION (v) replik:

Herr talman! Birger Rosqvist tycks göra gällande att jag och mina partikamrater är de enda som anser att frågan om EG är kontroversiell. Jag undrar var Birger Rosqvist hållit hus de senaste veckorna för att inte säga det senaste året. Om han noggrant hade läst de mest intressanta debattinläggen, hade han upptäckt att frågan om Sveriges relationer till EG är en av de största frågor som debatterats på politisk nivå i Sverige. Är det inte så, Birger Rosqvist? Kontroversiell är den sannerligen.

Regeringen har särskilt velat visa att Sverige har haft ambitionen att gå i spetsen och t.o.m. före EG-länderna i fråga om trafik- och transportpolitiken. Detta har redan fått allvarliga konsekvenser för Sverige. En sådan anpassning kan vi diskutera litet mer ingående senare i dag, då vi skall behandla frågan om anpassning av vikter på tunga fordon. Jag vet att regeringen inser att detta kommer att leda till mycket stora ekonomiska bekymmer för Sveriges del.

Jag läser inte vad som står i propositioner och andra handlingar för att uppfatta som klander. Det jag citerade, Birger Rosqvist, och ville ha ett klargörande av när det gäller EG och Sveriges utlandsberoende har jag tagit på allvar, och jag undrade vad som ligger bakom påståendet att formerna för driften och skötseln av infrastrukturen i Sverige har samband med relationerna till EG. Georg Andersson kanske kan svara på den frågan senare, eftersom Birger Rosqvist inte gjorde det.

Det är bra att Birger Rosqvist har förhoppningar på framtiden för de privata företagens inträde på t.ex. järnvägsarenan. Jag hoppas att han kommer att hjälpa regeringen att se till att vi inte hamnar i en situation där samhället får ta över det som blir kvar när det privata näringslivet sett till att ta ut de bästa russinerna ur kakan på denna viktiga samhällssektor.

Anf. 14 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Jag tyckte att Birger Rosqvists svar om det internationella snabbtågsnätet var tråkigt. Han ansåg att man skulle avvakta, eftersom Finland har en annan spårvidd än vi, osv. Det här samarbetet handlar ju om att integrera systemen, så att man får järnvägstransporter som fungerar och går fort hela vägen. Medelhastigheten i Europa är 30 km/tim för godstransporter på järnväg. Det är inte acceptabelt. Det Birger Rosqvist sade innebär att han accepterar en ökning av avgasutsläppen från bil- och flygtrafiken under de närmaste 10–15 åren med 30, 40 eller 50 %. Det är precis vad EG räknar med, och det är därför som detta är så viktigt. Jag tycker att det är direkt oansvarigt av trafikutskottets ordförande att bara vifta bort en så här viktig internationell prioriterings- och samordningsfråga.

Birger Rosqvist ville också ge sken av att det finns en motsättning mellan kraven på samordning inom olika trafiksektorer och kraven på direkta insatser på sådant som vi vet är bra ur resurshushållnings- och miljösynpunkt. Vi vet att det är nödvändigt att snabbt komma i gång med sådana satsningar, t.ex. på järnvägstrafiken och kollektivtrafiken i storstäderna. I sinnevärlden finns naturligtvis inga sådana motsättningar. Tvärtom är avsikten med den samordning som jag pläderat för att få en bättre prioritering. Birger Rosqvist erkänner själv att vi inte kan hålla på och dubbelinvestera utan på en gång måste göra de riktiga investeringarna. Slänger man ut pengar på att bygga en motorväg, undergräver man möjligheterna att bygga en bra järnväg på samma sträcka. Det är sanningen. Bygger man ut E 4 längs Norrlandskusten för flera miljarder under 1990-talet och 2000-talets början saboterar man möjligheterna att bygga Bothniabanan, som naturligtvis är mycket bättre ur resurshushållningssynpunkt och för att vi skall klara miljöfrågorna.

Vidare vill Birger Rosqvist öppna 5-miljardersanslaget för väginvesteringar. Han gör det med en allmän hänvisning till kollektivtrafiken någons i landet. Detta är naturligtvis direkt otillständigt. Detta anslag är ju till för att få fart på investeringarna just på den miljövänliga kollektivtrafiken. Att socialdemokraterna här i riksdagen försöker luckra upp detta är det tragiskt att se. Det visar ännu en gång att betongpolitiken är mycket djupt förankrad hos socialdemokraterna. Jag hoppas att väljarna kommer att inse det framöver.

Anf. 15 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Självklart, Birger Rosqvist, skall vi inte först besluta om investeringar och sedan besluta om pengar till detta i andra hand. Min frågeställning är: Vad skall vara styrande för ambitionsnivån när det gäller investeringar i infrastrukturen under 1990-talet? Är det de behov som finns, de mycket väl uttalade och dokumenterade behoven från människorna, näringslivet, miljön osv., eller är det i första hand tillgången till pengar?

Jag menar att behoven måste vara vägledande för ambitionsnivån.

Gå tillbaka till 1988 års trafikpolitiska beslut om de 10 miljarderna. Det var ett uttryck för riksdagsmajoritetens ambitionsnivå, men vi anvisade inte dessa pengar samtidigt, utan plockade fram dem efter hand i budgetarbetet.

I det skedet tyckte vi att det var en för låg ambitionsnivå.

För övrigt har vi från centrens sida anvisat metoder för att klara finansie-

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

ringen av den 40-miljardersnivå som vi har sagt skall vara den ambitionsnivå som vi skall satsa på när det gäller järnvägsutbyggnad under 90-talet.

Anf. 16 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Herr talman! Viola Claesson anar konspirationer så fort man nämner EG. Hon frågar: Är det ett krav från EGs sida att man i Sverige skall sälja ut vägar och järnvägar för att få ett eventuellt samarbete eller någon form av avtal med EG? Jag tycker den frågan går för långt och har fått det svar den kan få från min sida.

Roy Ottosson tog upp en rad frågor igen i sin replik. Låt mig säga något om infrastrukturfonden och att pengar bör användas för kollektivtrafik. I stora delar av vårt land finns inte möjligheter att åka på spår, utan man måste åka på väg. Vi har sagt att denna fond skall användas för investeringar i transportmedel som gynnar kollektivtrafik.

Skulle då de delar av landet som inte har spår lämnas helt utanför? Det anser jag skulle vara oriktigt. Om det går en buss kanske den behöver bättre väg och bättre utrymme för att komma fram. Då är det också en kollektivtrafikanläggning. Det kanske finns en dieselmotor i tåget på spår och en annan i bussen, men kanske dieselmotorn i bussen ur miljösynpunkt är bättre än den som sitter i tåget.

För att jag säger detta blir jag utnämnd till miljöbov. Det tycker jag tyder på en viss aggression från Roy Ottossons sida. Han vill hela tiden framställa andra partier, som inte tycker som hans parti i miljöfrågor, som miljömarodörer.

Elving Andersson hade en fråga om de höga kraven på investeringar. Jag tycker ni har spänt bågen mycket högt i detta fall. Då bör ni också ha någon form av täckning ur finansiell synpunkt för de krav ni ställer.

Jag minns hur det var när vi var framme vid 10-miljardersanslaget 1988. Mitt parti var inne på att ta ut en 25-öring på bensen, och centern hängde med ett tag i det resonemanget. Men när det kom till kritan och beslutet skulle fattas var inte centern med på att klara den finansieringen på de 10 miljarder som det då var tal om. Nu rör ni er med betydligt större siffror, men ni har fortfarande inte nämnt hur pengarna skall plockas fram.

Andre vice talmannen anmälde att Viola Claesson, Elving Andersson och Roy Ottosson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 17 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag har i snart två timmar lyssnat med stort intresse till den debatt som pågått här. Det finns väl inte så starka motsättningar i debatten, bortsett ifrån att olika oppositionspartier uttrycker ambitioner på olika sätt om ökade satsningar, ambitioner som dess värre inte täcks genom motsvarande vilja att vara med och betala de löften man vill ställa ut, vilket Birger Rosqvist alldeles nyss påpekade.

Det får vi väl leva med. Regeringen är inte ovan vid att oppositionen undrar sig att lova mer än man kan hålla.

Låt mig säga att trafikpolitik är ett fascinerande område. Jag tycker att

debatten borde kunna präglas litet mera av engagemang och glädje över vad vi håller på med. Jag tycker att vissa debattörer andas för mycket pessimism och vecklagan och oro. Man har svårt att se att detta är en mycket spännande sektor och att vi befinner oss i ett strategiskt och spännande skede av trafikpolitikens utveckling.

Trafikpolitiken befinner sig mitt i samhällsutvecklingen. Den påverkar samhällsutvecklingen i en rad olika hänseenden. Den är ett viktigt instrument för att bygga landet.

I det perspektivet tycker jag det är spännande att arbeta med trafikpolitik.

Kommunikationsdepartementet firade i går sitt 70-års jubileum. Det bildades 1920. Detta gav mig anledning att titta på utvecklingen under de gångna åren. Det slog mig att det under de senaste 20 åren hänt så väldigt mycket på olika transportområden.

Vi vet att antalet personbilar har ökat kraftigt, från 2,3 till 3,6 miljoner. Antalet lastbilar har fördubblats, till över 300 000.

Vi har också byggt en hel del på infrastrukturen. Just nu diskuteras broar, i varje fall en bro, eller kanske två. Man kan notera att det har byggts över 3 000 statliga broar under denna period.

Antalet körkort har ökat med ca 2 miljoner. Antalet flygpassagerare i landet har fyrdubblats under denna period. Vi har alltså en dramatisk utveckling. Den har naturligtvis haft mycket gott med sig. Den har gett mycket av välfärdsutveckling i landet. Men den har samtidigt skapat vissa problem som vi brottas med och skall attackera med all den kraft vi förmår.

Det finns ett samband mellan ökad rörlighet och hög sysselsättning. Den ökade internationalisering som vi upplever och som jag hoppas att vi bejakar från olika utgångspunkter leder också till ökade transporter. Antalet fritidsresor ökar. Det är naturligtvis för många en del av välfärden. Jag såg i dagens tidning att miljöpartiet i någon rapport antyder en vilja att ransonera charterresor till främmande länder. Jag vet inte om jag skall ta det på allvar eller om det är ett vanligt uttryck för miljöpartisternas ambition att reglera enskilda människors privatliv.

Får jag också berätta att europeiska transportministerkonferensen var samlad här i Stockholm förra veckan. Vi hade en mycket intressant överläggning. Där fanns 23 OECD-länders transportministerier representerade. En del öststater kommer nu med i detta arbete. Man kan notera att i hela området arbetar man med en motsvarande situation som vi så starkt känner också här: behov av stora investeringar på järnvägar och vägar och annan infrastruktur. Å andra sidan har man överallt otillräckliga resurser och behov att finna nya finansieringsvägar. Samma debatt förs i alla dessa länder. Man måste öka effektiviteten i transportsystemet, utveckla kombitrafiken, minska tomtransporterna, utnyttja data- och telekommunikationer för att effektivisera transportapparaten.

Vi befinner oss mitt inne i ett sådant samarbete. Det är viktigt att se detta perspektiv. Sverige är ändå ett ganska litet land, visserligen med en stor yta, men med en ganska begränsad befolkning. Vår trafikapparat är också i förhållande till Europas utomordentligt begränsad. Vi har bara 4 miljoner fordon på våra vägar mot 150 miljoner i Västeuropa. Det ger litet av perspektivet.

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

Vi är alltså inne i ett intensivt samarbete i Europa, oavsett vilken inställning vi intar till EG-frågan. Miljökraven tränger sig på med stor kraft och måste tas med stort allvar av oss allihopa. Därför är det viktigt att vi utvecklar järnvägstrafiken. Ett instrument i det arbetet är regeringens ambition att utveckla kollektivtrafiken. Vi har gjort en utfästelse om 5 miljarder extra.

Jag tycker att detta är någonting ganska fantastiskt i en budgetsituation där vi i olika departement arbetar med mycket små marginaler och diskuterar åtstramningspaket i riksdagen som leder till att regeringen röstas ned och avgår med stor dramatik, att vi ändå lyckas få fram ett förslag till riksdagen om en extra satsning på 5 miljarder till järnvägar och kollektivtrafik. Det tycker jag är ett genombrott.

Till min stora besvikelse har detta mötts av sura reaktioner ifrån en del av oppositionspartierna. De tycker detta var dåligt genomarbetat. Ja, det finns alla möjliga skäl att hitta på om man inte vill applådera. Man kan alltid klaga och beklaga.

Men, som Birger Rosqvist påpekade detta ligger fast och utgör en väldigt viktig del i framflyttningen av positionerna när det gäller kollektivtrafik och järnvägar.

Men trafikpolitiken har också andra mål. De regionalpolitiska målen får inte glömmas bort. I denna proposition har vi ställt trafikens infrastrukturfrågor i ett näringspolitiskt perspektiv. Vi är starkt medvetna om att skall vi få en utveckling av näringslivet, effektiva företag, ökad konkurrenskraft, ökad tillväxt, så måste vi ha en effektiv trafikapparat. Vi måste investera rätt, använda pengarna på ett bra sätt när det gäller trafiken.

Det betraktas av vissa debattörer närmast som fult, har jag förstått. Vänsterpartiet och miljöpartiet vill inte riktigt erkänna och se detta sammanhang. Men om vi inte klarar att öka tillväxten, vad skall vi då finansiera med i fortsättningen? Det är den avgörande frågan.

Vi kan naturligtvis omprioritera. Men viljan att minska på olika sektorer är ju inte påfallande stor i riksdagen – och inte annorstädes i samhället heller.

Trafiken och transporterna är en viktig del i våra möjligheter att öka tillväxten och konkurrenskraften. Sverige är ett land med långa avstånd. Vi befinner oss i ytterkanten av Europa. Därvid har vi en konkurrensnackdel. Den måste vi så långt möjligt kompensera med ett effektivt transportsystem. Det är därför vi har velat ställa in trafikpolitiken och infrastrukturfrågorna i ett näringspolitiskt perspektiv.

När vi då konstaterar att vi inte har möjlighet att över statsbudgeten klara dessa stora och växande behov, har vi sagt att vi måste finna nya finansieringsformer. Till min glädje bejakas detta av en bred majoritet i riksdagen. En utredning är tillsatt och skall redovisa resultat redan i oktober. Vi har alltså inget långhalande med frågorna.

Vi har beslutat ge ett uppdrag att se över kostnadsansvaret för olika trafiksektorer för att få ett rättvisande kostnadsansvar. Det måste av och till göras sådana analyser.

Regeringen har gett transportrådet i uppdrag att se över och lämna en rapport beträffande samordnad investeringsplanering. Även denna rapport vill vi ha fram inom kort.

Vi är involverade i ett mycket intensivt internationellt samarbete i euro-

peiska transportministerkonferensen. Vi har inbjudit denna, tillsammans med östeuropeiska transportministrar, till ett möte i Stockholm den 1 oktober för att diskutera trafik- och miljöfrågor.

Vi kommer att ha en hearing med ledande bil- och oljeproducenter i världen i Paris den 21 november för att diskutera utvecklingen av bilarna och få fram miljövänligare bilar. Detta är en avgörande fråga om vi skall klara bättre trafikmiljö. Vi behöver renare fordon och renare bränsle. Jag är optimistisk i det avseendet.

Storstadsförhandlare är tillsatta för att ge underlag till lösning av transport- och kollektivtrafikfrågorna i de tre storstadsregionerna.

Det är således ett brett batteri av åtgärder som nu vidtas från regeringens sida. Detta arbete vi är involverade i skall ge oss – det är jag övertygad om – instrument att arbeta offensivt och kraftfullt när det gäller att utveckla transportapparaten och att tillgodose höga miljökrav på detta område.

Av det som sagts i debatten skall jag inte nu kommentera så mycket. Jag vill konstatera att Rolf Clarkson har fått svar på sitt påstående om den försummade trafikpolitiken. Där är det kanske inte så mycket att tillägga.

Kenth Skårvik talade om att det tar tid att få förståelse. Vi tycks vara ganska eniga. Det är väl bra på många områden.

Trafikpolitik är ett arbete med mycket långsiktiga verkningar. Vi får ikläda oss ett ganska stort mått av tålamod. De insatser vi gör i dag ser vi inte alltid resultatet av omgående. Om vi kan börja bygga Arlandabanan nästa år, kan vi kanske trafikera den 1995–1996 i bästa fall.

Viola Claesson beklagar sig som vanligt i olika hänseenden över regeringen, framför allt miljöarbetet. Inget nytt har framkommit i Viola Claessons inlägg i dag, tycker jag.

Miljövinster finns att hämta på kort sikt, säger Viola Claesson. Om det vore så lätt! De snabbaste miljövinsterna, tror jag man kan säga att vi har vunnit genom införandet av bestämmelser om katalytisk avgasrening och bestämmelser när det gäller tunga fordon. Låt mig bara påminna om att den kostnad vi tagit på oss i det svenska hushållet när det gäller katalytisk avgasrening kan uppskattas till ca 4 miljarder, som vi tagit ut genom ökade kostnader på bilismen.

Roy Ottosson tar naturligtvis in det han kallar en bilbro i resonemanget och använder beteckningen en vidrig miljöpolitik. Finns det inte skäl att erkänna att bron i första hand skall betjäna järnvägstrafiken och att den bilism som blir möjlig på Öresundsförbindelsen i hög grad kommer att göra det möjligt att bedriva en konkurrenskraftig järnvägstrafik i förbindelse med det europeiska järnvägssystemet? Det tycker jag är en mycket viktig aspekt på denna fråga. Därmed är det också ett svar på begäran om att satsa på ett internationellt järnvägssamarbete. Det är i det perspektivet en fast förbindelse med Danmark skall ses.

Elving Andersson gjorde ett märkligt påstående. Han sade i en replik att vissa projekt på järnvägsområdet är lönsamma, men de förhindras på grund av regeringens handlingsförklaring. Jag vill fråga: Vilka då? Om Elving Andersson kan ge exempel på sådana projekt skall jag omgående gå hem till departementet och vidta åtgärder för att sätta fart på arbetet kring de projek-

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

Problemet är att flertalet av de järnvägsprojekt som är motiverade och önskvärda inte är företagsekonomiskt så lönsamma att finansiärer finns att plocka på hyllan. När man talar om att sälja obligationer för att göra projekten möjliga, måste man komma ihåg att de som skall köpa dessa obligationer vill ha en avkastning. Då är vi tillbaka till utgångspunkten att det till sådant som är företagsekonomiskt lönsamt finns pengar att sätta in, det går lätt att låna pengar till det. Men med sådant som inte är företagsekonomiskt lönsamt blir det problem. Det är i de fallen vi måste föra in statsmedel. Det är där de begränsade resurserna på ett sådant påtagligt sätt gör sig gällande även i den här diskussionen. Låt oss erkänna dessa fakta. Finns det, Elving Andersson, exempel på lönsamma järnvägsprojekt som inte har kunnat komma till stånd vill jag gärna ha besked om vilka de är.

Anf. 18 VIOLA CLAESSION (v) replik:

Herr talman! Det fanns en enda ny del i Georg Anderssons debattinlägg som jag inte har hört förut. Jag hoppas att det kan komma att betyda någonting i praktiken också.

Georg Andersson säger att han har upptäckt att transportpolitiken är ett mycket fascinerande område. Det är spännande. Vi är inne i ett strategiskt skede, såväl nationellt som internationellt. Bra, Georg Andersson.

I förra årets debatt kände jag precis detsamma. Jag gör det nu också. Jag är mycket glad över att jag får arbeta med partiets trafikpolitik. Jag ville visa en del av den framtidsvision som var min och stora delar av miljörörelsens. Bl.a. lät det så här:

"Tänk er alternativet att SJ ligger i hela svenska folkets händer, Georg Andersson!" Detta var i maj förra året. "När alla avgångar är röda och krassa lönsamhetsprinciper döda, när SAS- och Indevoskolade direktörer är ett minne blott, när regeringen inte vågar svika ingångna löften och det järnvägserfarna SJ-folket får släppa loss sitt engagemang och allt sitt kunnande!

Låt oss göra en tur in i en framtid som många längtar efter! Följande har hänt – hur pass realistiskt det är beror på oss allesammans."

En del av det jag tog upp i den beskrivning som gällde för 80-talet handlade om att många i Sverige hade rest till andra järnvägsinriktade länder för att lära mer och för att föra hem nya friska idéer på detta fascinerande område.

Det gamla regeringsdokumentet Trafikpolitiken inför 90-talet gick snart samma väg som SJ-direktörerna. Ett nytt program såg dagens ljus. Kraven på en ledning med politiskt ansvar och erfaret järnvägsfolk drevs igenom, för nu hade socialdemokrater runt om i landet äntligen insett vems frihet den fria konkurrensen egentligen handlade om. Plötsligt blev det ute att vara Feldt och inne att rensa bort alla nyliberala idéer ur svensk politik. I det nya projektet för framtiden skulle spårbunden trafik alltså bli transportsystemets viktigaste pulsåder. Den skulle komma att kompletteras med en mängd olika flexibla kollektiva transporter, anpassade efter människornas behov. Jag menar att det var en nära nog heltäckande framtidsvision på detta fascinerande område som jag presenterade.

Vad sade Georg Andersson då?

"Låt mig bara under den sista svindlande minuten kortfattat kommentera

Viola Claessons uttalanden. Hon gjorde eskatologiska utflykter. Vpk:s trafikpolitik passar nog bäst långt bortifrån verklighetens domäner.”

Tack för utvecklingen, Georg Andersson! Det bådär gott för framtiden.

Anf. 19 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Det är bra att kommunikationsministern går upp och tar debatt. Det behövs en del klargöranden. Men på en punkt avvek han skarpt från det Birger Rosqvist sade. Det gällde de högre ambitionerna inom trafiksektorn hos flera oppositionspartier, däribland miljöpartiet. Georg Andersson sade att ambitionerna inte täcks finansieringsmässigt av oppositionspartierna. Så sade inte Birger Rosqvist. Jag kan för miljöpartiets del påpeka att vi har full tackning för de förslag vi lägger fram. Det är oerhört viktigt att man är beredd att göra de prioriteringar det handlar om. Det innebär naturligtvis att vi får hålla igen mycket hårt på många andra områden. Det innebär också att vi har fått acceptera att utnyttja miljöavgifter och att använda dem till sådana här satsningar. Det gäller högre miljöavgifter än regeringen hittills har varit beredd att ta ut. Finansieringen finns. Jag rekommenderar ministern att läsa vår budgetmotion i detta ärende – då kommer han att se att det är på det sättet.

Visst är trafikområdet ett mycket spännande område. Därför är det otroligt viktigt att man följer upp hur investeringarna görs. De investeringar som nu görs i väg- och järnvägssystemen samt inom trafiksektorn över huvud taget spelar en mycket stor roll för det som kommer att hända i framtiden, inte minst på miljöområdet. Här konstaterar jag att kommunikationsministern gled över miljöfrågorna mycket lättvindigt. Det är ett mycket stort problem hur man skall klara reduktionen av kväveoxidutsläppen till den nivå som naturen kräver, vilket betyder 50, kanske upp till 70 % av utsläppen. Likadant är det med koldioxidutsläppen. De skall också ned i samma storleksordning. I regeringens förslag finns inte ett spår av hur det skall gå till. Tvärtom – när man analyserar de sammantagna förslagen upptäcker man att utsläppen snarare tenderar att öka, trots ökade reningsinsatser när det gäller kväveoxider. Koldioxider går inte att rena.

Det vore bra om kommunikationsministern ville ta upp denna fråga litet mer seriöst, annars tror vi inte mycket på er miljöpolitik. Det gör uppenbarligen inte SSU heller, för övrigt.

Även den flygrapport som miljöpartiet lade fram i går kan jag rekommendera kommunikationsministern och övriga på departementet att läsa. Den visar på just hur man kan klara flygtrafikens miljöproblem. Bl.a. charterflyget tas upp som ett exempel på flygverksamhet som kan ifrågasättas ur resurshushållningssynpunkt. Däremot har vi inte föreslagit någon detaljreglering av människors privatliv. Det har vi inte gjort på något område under de år som jag har suttit med i riksdagen och i miljöpartiets ledning. Det är sex år nu. Detta är ett fullkomligt befängt påstående. Jag kan bara peka på att vi faktiskt redan har en charterskatt, att man kan laborera med flygtillstånd. Man kan flytta charterflyg till Göteborg osv. för att dämpa utvecklingen.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

Anf. 20 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Herr talman! Georg Andersson, liksom Birger Rosqvist, tog upp engångsanslaget på 5 miljarder och ansåg att vi från oppositionen hade varit både griniga och sura i det sammanhanget. Jag hade inte tänkt beröra detta, för det skall Hugo Bergdahl göra senare, men jag vill nämna att jag inte alls tror att vi var sura och griniga när det gäller de tankarna. Framför allt för oss i folkpartiet, som har föreslagit ytterligare 10 miljarder, vore de här 5 miljarderna angelägna, men på det sätt som de föreslogs från början var det inte bra.

Inte ens Gunnel Färm, Georg Anderssons statssekreterare, kunde inför utskottet ge en riktig förklaring till vad det ursprungliga förslaget innebar. Att det inte var bra bevisas också av att ni sedan ändrade det till att i stället bli ett engångsanslag. Men vi tycker fortfarande inte att vi har fått någon vettig förklaring till hur pengarna skall användas. Vi hoppas att ni kommer tillbaka med ett förslag i nästa års budget där det sägs vad pengarna skall användas till.

Från vår sida anser vi att det inte funnits någon vettig förklaring från början till hur pengarna skulle användas, och det tror-jag att regeringen och även utskottets socialdemokratiska ledamöter var helt överens med oss om.

Georg Andersson sade också i sitt inledningsanförande här att oppositionspartierna har lagt fram förslag om höjningar av anslagen, en del mer och en del något mindre, men betydligt högre än vad socialdemokraterna har gjort. Han tillade att det kunde man tillåta partierna att få leka med – jag kommer inte ihåg om det var exakt det uttrycket han använde, men det var någonting åt det hållet. Jag vill då bara deklarera att från folkpartiets sida är det inte någon lek med siffror eller nojs på något sätt, utan det är mycket allvarligt menade siffror vi lägger fram sedan vi tittat tillbaka på vad som hänt med infrastrukturen förut och den utbyggnad som skett av järnvägarna.

Vi anser att det behövs mer pengar, och jag vet att kommunikationsministern och socialdemokraterna i det fallet har samma uppfattning som vi. Det behövs mer pengar, och jag hoppas att det skall komma.

Jag sade också i mitt huvudanförande att vi ser det som angeläget att det blir breda lösningar i fråga om infrastrukturen, och det sade även kommunikationsministern. Jag hoppas nu att vi verkligen skall kunna stå på en bred plattform när det gäller infrastrukturens utbyggnad i framtiden. Det är något som alla partier har ett ansvar för.

Anf. 21 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Det var en intressant exposé som kommunikationsministern gav om en del av utvecklingen de senaste 20 åren: flyget hade fyrdubblats, bilarna hade blivit väsentligt många fler, likaså körkortsinnehavarna, osv. Men det fanns inga uppgifter om t.ex. järnvägstrafikens utveckling. Det kanske hade varit intressant att sätta in i det perspektivet.

Kommunikationsministern menar att vi var litet gnällspikar när vi klagade på underlaget för beslutet om den s.k. infrastrukturfonden. Men kommunikationsministern måste väl ändå hålla med om att det var ett oerhört magert beslutsunderlag som riksdagen fick. 5 miljarder är trots allt en rejäl summa

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

pengar, som avhandlades på mindre än en halv sida i propositionen. Det framgick inte efter vilka principer pengarna skulle användas och vem som skulle administrera dem. Det sades egentligen inte vad de skulle användas till, vilka begränsningar som fanns, om beloppet skulle vara en del av de tidigare beslutade 10 miljarderna eller om det var extra pengar, osv.

Det här föranledde då att majoriteten i utskottet, inkl. kommunikationsministerns partikamrater, fann sig föranlåten att dels direkt i utskottstexten ge ett antal riktlinjer, dels begära att regeringen måste återkomma med väsentligt klarare riktlinjer i fråga om hur de här resurserna skall användas.

Vi har ställt upp på anslaget, men vi har varit kritiska mot det underlag som fanns, och det är inte något uttryck för att vi är sura eller griniga, utan det är för att vi tycker att det är viktigt att verkligen veta vad vi beslutar om. Det måste finnas rejäla beslutsunderlag, rejäla riktlinjer, osv.

Georg Andersson frågade mig vilka projekt som är lönsamma. Man måste naturligtvis till att börja med skilja mellan det företagsekonomiskt lönsamma och det samhällsekonomiskt lönsamma. Jag pratar om lönsamma projekt i största allmänhet. Ett exempel på projekt som är företagsekonomiskt lönsamma är Arlandabanan. Där har det nu äntligen givits klartecken i princip för att man skall försöka få till stånd en bolagsbildning eller på annat sätt få fram en finansiering. Det är naturligtvis sådant som borde ha gjorts långt tidigare.

Väldigt många av övriga projekt som redovisas av framför allt SJ och också av banverket är klart samhällsekonomiskt lönsamma, med de beräkningsmetoder som i dag finns. Då är det min uppfattning att i de nuvarande beräkningsmetoderna undervärderas dessutom miljökostnader och miljövinster. De väger inte tillräckligt tungt i dagens beräkningsmodeller. Därför hävdar jag att det finns ett stort antal projekt som är lönsamma men som inte kommer till stånd, såvitt vi kan se ännu.

Sedan pratas det om ambitionsnivåer och vilken ambition man har. Vi har från de olika oppositionspartierna redovisat vår ambition på det här området. Men vilken ambition har egentligen regeringen inför 90-talet när det gäller att satsa på infrastrukturen och satsa på järnvägar? Är det de 10 miljarderna som det talades om i 1988 års trafikpolitiska beslut plus de 5 miljarder som nu kommer i form av ett engångsanslag? Stannar regeringens ambitioner vid det? Eller vilken är egentligen regeringens ambitionsnivå på det här området?

Anf. 22 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag väntade tills kommunikationsministern var färdig med sitt anförande innan jag begärde replik, för jag tycker att en debatt inte skall hållas för debattens egen skull utan bara om man upptäcker verkliga meningsskiljaktigheter. Det gjorde jag egentligen inte mer än på två områden, och dem skall jag nu beröra.

Georg Andersson sade att trafikpolitik är långsiktig politik. Ja, det var just från det perspektivet som jag angrep den socialdemokratiska regeringen för att ha gjort 80-talet, då det ju övervägande har varit en socialdemokratisk regim, till ett förlorat decennium. När statsfinanserna har förbättrats har re-

geringen inte gett anslagen den storlek som de borde ha fått, och det är detta som vi i dag diskuterar i två delavsnitt, en järnvägsdebatt och en vägdebatt.

Min partikollega Görel Bohlin kommer senare att svänga färlan över kommunikationsministern, hoppas jag, när det gäller att fördöma den allvarliga kapitalförstöring som ni medverkar till när det gäller vägnätet, och jag kommer att kritisera regeringen för det sätt varpå den betraktar utformandet av järnvägspolitiken.

Men vad är vi överens om? Såvitt jag förstår, är de gamla "normala" partierna här i riksdagen, socialdemokraterna och de borgerliga, överens om att det skall vara mer konkurrens och mer avreglering, för detta gynnar de enskilda medborgarna och näringslivet. De får lägre kostnader, och vi får bättre service.

Vad som skiljer oss i trafikpolitiken i dessa avseenden är den takt varmed detta skall ske och i vilken utsträckning. Där är vi inte alls överens med socialdemokraterna, men det är fråga om en realistisk inställning, och det har i påtagligt många delfrågor varit en samsyn mellan vårt parti och regeringen också i de här avseendena.

Däremot är det ju, som man utan vidare kan konstatera i dagens debatt, herr kommunikationsminister, en väldig skillnad mellan å ena sidan oss fyra partier, som jag nämnde, och å andra sidan vänsterpartiet och miljöpartiet, som ju vill ha en helt annan sorts reglering och styrning av trafiksystemen och transportsystemen i landet. Därför blir en debatt snedvriden när man inte kan gå i direkt kamp med dem om deras synpunkter.

Jag menar att om inte vi får en mera realistisk syn på hur vi skall stärka infrastrukturen i landet, förlorar vi i långa loppet den goodwill som trafikpolitiken kommer att ha i det allmänna medvetandet under 90-talet och tills vidare. Trafikpolitiken är, som kommunikationsministern sade, en av 90-talets stora samhällsfrågor, och det ansvaret måste vi leva upp till.

Anf. 23 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Viola Claesson hittade en nyhet i mitt inlägg. Tyvärr kan jag inte säga detsamma när det gäller hennes inlägg. Viola Claesson påstår att hon visst har varit glad. Jag noterar att hon har en eminent förmåga att dölja sin glädje, i varje fall i debatter om trafikpolitiken.

Roy Ottosson sade: Visst har miljöpartiet en finansiering i detta avseende. Jag skall dock inte gå in i en detaljdiskussion om den saken. Vad jag kan konstatera är att det inte finns någon samlad opposition bakom ett finansieringsalternativ. Det är ganska meningslöst att lägga fram olika bud när det gäller ökade insatser, om det samtidigt finns lika många bud om hur insatserna skall finansieras. Det kan inte bli något riksdagsbeslut på den grunden. Nu överlåter riksdagen så att säga med varm hand till regeringen att återkomma med förslag till finansiering. Vi får naturligtvis, som vanligt, ta på oss den uppgiften. Den är inte lätt. Men det här skall ju genomföras.

Jag glädjer mig minsann inte beträffande miljöfrågorna, Roy Ottosson. Jag tycker att jag ganska kraftfullt betonade dessa. Särskilt pekade jag ju på det internationella ansvaret men också på vad vi faktiskt har gjort och som är av stor betydelse när det gäller reningen av utsläppen från bilarna.

Sedan kan jag tillägga att vi är i full färd med att arbeta fram en miljöpro-

position. Denna skall presenteras under nästa riksmöte, och där kommer trafik- och miljöfrågorna att utgöra en väldigt viktig del.

Slutligen något om charterresorna, Roy Ottosson. Jag skall inte bråka om den saken. Men av ett tidningsreferat som jag läste i morse fick jag ett intryck av att ni på något sätt vill hindra människor att på sin semester till varmare länder ta flyget. Nu säger Roy Ottosson att detta kan i frågasättas. Ja, men vad är det då som gäller? Vad avser ni alltså att göra för att begränsa flyget i det sammanhanget och därmed också människors frihet? Detta är ett dilemma. Ni i miljöpartiet vill alltså begränsa trafiken. Ändå vill ni ge ett intryck av att alla friheter och alla utvecklingsmöjligheter för näringsliv och sysselsättning behålls. Men det är ju det dilemma som vi arbetar med och som gör att vi måste gå i clinch i diskussionen.

Det finns otvivelaktigt en motsättning mellan å ena sidan vårt tillväxtnål, den utvecklingspotential som vi vill utveckla, och å andra sidan de restriktioner som vissa nödvändiga miljökrav förmed sig när det gäller trafiksystemet. Jag tror att det enda sättet för oss att gemensamt komma fram till en lösning är att vi erkänner denna konflikt.

Så något om de 5 miljarderna, Kenth Skårvik! Det finns ingen anledning att bråka om den saken. Det är ganska klart att det här är ett engångsanslag. Att det är extrapengar tycker jag också har framstått helt klart. Nu har utskottet, som sig bör, diskuterat frågan och anlagt vissa synpunkter på inriktningen i detta sammanhang. Man har bett regeringen att återkomma till detta. Det skall vi självfallet göra – det var ju också utgångspunkten.

Elving Andersson tycker att jag missade att beskriva järnvägens utveckling när jag lämnade min exposé över vad som hänt under de senaste 20 åren. Ja, det är riktigt. Det är att beklaga att järnvägen inte har haft en utveckling motsvarande den som varit på andra områden. Jag tänker då på landsvägs- trafiken och flyget. Men under nämnda år har det ju varit olika regeringar. Vi har väl ett gemensamt ansvar för försummelsen på detta område. Men det gäller för den delen också övriga Eurpa. Nu händer dock saker. Vi investerar ju på järnvägens område. Vi bygger nya järnvägar för första gången på decennier. Vi gör satsningar och utvecklar nya system beträffande befintliga spår. Det handlar om nya vagnar. Dessutom är trafiken med snabbtåg till Göteborg snart i gång. Stationshus rustas upp.

Det är alltså en ganska fascinerande utveckling på järnvägens område. Men det dröjer naturligtvis en viss tid innan vidtagna åtgärder får fullt genomslag. Vidare har vi för första gången på mycket länge kunnat konstatera att järnvägstrafiken faktiskt redovisar ett visst överskott.

Vi har inte förhalat arbetet med Arlandabanan. Tvärtom har vi mycket energiskt tryckt på för att få fram en finansiell lösning. Det här är inte så enkelt. Det är inte självklart att det är en företagsekonomiskt lönsam investering. Om så vore fallet skulle det ha gått mycket snabbare för banverket att hitta en finansiell uppläggnings beträffande insatsen.

Vilken ambitionsnivå har då regeringen? Riksdagen har lagt fast en ambitionsnivå när det gäller järnvägssatsningar på stomjärnvägar. Det blir nu en höjning med de 5 miljarderna från regeringens sida. Dessutom söker vi nya finansieringsformer för att klara väsentligt utökade insatser i fråga om järnvägar och vägarnas infrastruktur.

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

Mycket stora behov föreligger. Men det är inte särskilt meningsfullt att bara lägga fast en ambitionsnivå och säga att det och det skall göras om det inte samtidigt går att redovisa hur det hela skall finansieras. I och med utredningen om alternativa nya finansieringsformer får vi, menar jag, ett bättre underlag när det gäller att ange realistiska ambitionsnivåer för de närmaste åren på de här områdena.

Slutligen vänder jag mig till Rolf Clarkson, som klagar över det förlorade 80-talet. Men kom ihåg, Rolf Clarkson – det kan verka litet tjatigt, men det behövs tydligen en påminnelse – att vi fick påbörja 80-talet med att betala de nära 90 miljarder i budgetunderskott som de borgerliga regeringarna hade dragit på oss. Hade vi haft de pengarna att röra oss med, skulle vi ha kunnat göra ganska så mycket mer t.ex. när det gäller infrastruktursatsningar. Att tala om att mycket litet har gjorts efter 1982 är nog att kasta sten i glashus. Vi har faktiskt gjort fantastiskt mycket i och med att vi har återställt balansen i budgeten. Nu kan vi betala för vad vi gör i framtiden, och så skall det vara. Vi skall inte lova mer än vi kan hålla.

Anf. 24 VIOLA CLAESSION (v) replik:

Herr talman! Jag måste börja med ett klarläggande. Jag avslutade mitt förra inlägg med att tacka Georg Andersson för utvecklingen. Jag syftade då på den förändring hos kommunikationsministern som jag har lagt märke till. Jag jämförde tidigare debatter med den debatt som vi för i dag. Men nu tar jag tillbaka allt som jag sade. Det gäller faktiskt inte ens på det personliga planet, för kommunikationsministern är lika arrogant i år som förra året. Det har han väl rätt att vara. Det är ingen idé att diskutera vars och ens beteende. Men det skulle vara mera förlåtligt om Georg Andersson åtminstone gav sig in i sakdiskussioner.

Jag skall ge Georg Andersson en chans att utveckla detta i sitt slutinlägg. Men då har jag inte rätt till ytterligare replik. I och för sig kan det komma något nytt sarkastiskt – men strunt i det!

Vad är realistiskt när det gäller järnvägens behov? Är det de 40 miljarder i nyinvesteringar som, kan man väl säga, SJ och Stig Larsson först av alla gick ut med på detta område? Det gäller de statliga verken och de inblandade parterna.

Eller är det den summa som egentligen låg bakom Stig Larssons utspel, alltså de 92 miljarder som han hade i bakfickan men som han inte vågade ta fram förrän på senare tid? Är det alltså 92 miljarder som behövs för nyinvesteringar fram till år 2000?

Eller är det de tre mycket märkliga alternativ som banverket har presenterat? Man lyder regeringens order. Regeringen har ju sagt att det inte blir mer än 10 miljarder på tio år. 10 miljarder är ett alternativ. Sedan är det 20 miljarder och 30 miljarder.

Men sedan gäller det också den behovsinventering som banverket har gjort på beställning av regeringen. Man säger ju att det behövs 60 nya miljarder för nyinvesteringar fram till år 2000 och 35 miljarder på underhållssidan, eftersom underhållet redan nu visar sig vara så otroligt eftersatt.

Sammantaget blir det 95 miljarder som måste till. Såvitt jag förstår, efter att ha tagit del av de socialdemokratiska inläggen i den här debatten, är Sve-

ringe inte så fruktansvärt fattigt att det inte skulle gå att frambringa de här pengarna. Problemet är i stället att näringslivet vill vara med och tjäna pengar på bl.a. järnvägen. Men pengarna till investeringar kan inte gå via statsbudgeten. Det är tydligen inte tänkbart ens för regeringen. Detta måste ske på ett helt annat sätt. Det är – för att använda Rolf Clarksons ord – de gamla normala partierna som har den här synen. Det ni tillsammans med socialdemokraterna har framfört tycker jag vittnar om ett otroligt konservativt tänkande.

Vidare tycker jag inte att ni skall kivas om de 5 miljarderna. Visa i stället bl.a. mig litet tacksamhet! Jag var ju en av de första som i debatten påpekade – och därmed chockerade jag också Birgitta Dahl – att de 5 miljarderna från början inte var ett nytillskott utan att de var avsedda för att fylla luckor när det gäller den miljard per år som regeringen inte hade satsat.

Anf. 25 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! I mitt inledningsanförande klargjorde jag hur vi i miljöpartiet avser att begränsa trafiken på vägar och i luften med hänsyn till de miljömål som vi anser att det är helt nödvändigt att uppnå. Det är då fråga om ganska omfattande åtgärder. Det gäller t.ex. de investeringar som det talas så mycket om. Investerar man i en infrastruktur som är miljövänlig, som syftar till en miljövänlig trafik, stimulerar man samtidigt en positiv utveckling. Jag nämnde detta med miljöavgifter och gröna skatter. Genom att utnyttja marknadsekonomin kan man den vägen stimulera framväxten av ett miljövänligare och energieffektivare transportsystem.

Den mycket begränsade höjning av bensinskatten som genomfördes i vint-ras har fått positiva effekter så till vida att bensinförbrukningen har minskat med 5 %. Det här är bara ett konkret exempel på att det som jag har framfört är realistiskt. Vidare har ju miljöavgiftsutredningen lagt fram en lång rad förslag på det här området, och dessa bör tas till vara och utvecklas.

Jag har också pekat på samhällsplaneringens roll när det gäller att samordna bostäder, arbetsplatser, kollektivtrafikanläggningar etc. på ett sådant sätt att människor t.ex. inte behöver ta bilen för att fara till jobbet eller för att åka och handla. I stället kan en miljövänlig kollektivtrafik utnyttjas. Det skulle man självfallet vinna mycket på i ett område som t.ex. Stockholm. Det behövs alltså en samordning av investeringar, miljökonsekvenser och annat.

Jag har aldrig föreslagit en detaljreglering när det gäller enskilda personer. Det är ett påhitt av våra politiska motståndare. Självfallet gör vi också konsekvensanalyser av våra egna förslag vad gäller ekonomi, effekter på miljön etc. Det är utifrån de konsekvensanalyser av våra förslag som vi har låtit experter göra som vi påstår att sådana här åtgärder kan ge vissa effekter. Vi tycker att det är så man måste jobba om man tar ansvar för sin politik.

Kommunikationsministern hänvisade till kommande miljöproposition. Det är klart att det blir väldigt intressant att ta del av den. Det är ju väldigt många och mycket stora miljöproblem som måste lösas och som man redan under förra valrörelsen lovade att lösa. Men jag kan bara konstatera att regeringen hittills inte har gjort särskilt mycket för att lösa de miljöproblem som trafiken förorsakar.

Ett beslut om en Öresundsbro skulle medföra en kraftigt ökad vägtrafik. Men redan nu är vägtrafiken ett av de största problemen såväl på Själland som i Skåne och stora delar av södra Sverige. Att genomföra ett sådant här projekt skulle vara fullständigt bakvänt. Dessutom handlar det om 13 miljarder. Det hjälper inte att en järnväg samtidigt dras över Sundet. Det är ändå biltrafiken som växer snabbast.

De som är engagerade i miljöprojektet för sydvästra Skåne och även andra – t.ex. Svenska naturskyddsföreningen och SSU – har påpekat detta. Det borde regeringen vid det här laget känna till.

Anf. 26 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Kommunikationsministerns sista släng till mig var väl magstark. Under de sex borgerliga regeringsåren hade regeringarna att kämpa med stora budgetunderskott. Detta skedde med i stort sett oförändrat skattetryck. Sedan 1982, under större delen av 80-talet, har den socialdemokratiska regeringen dels kraftigt höjt skatterna och skattetrycket, dels kunnat njuta av en stark ekonomisk uppgång både i Sverige och utomlands. Saken är därmed återställd i sin rätta nivå, allting är nämligen relativt. Under de borgerliga åren med svåra ekonomiska förhållanden var anslagen till infrastrukturen i förhållande till bruttonationalprodukten större än under de socialdemokratiska regeringsåren under resten av 80-talet.

Anf. 27 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Faktum kvarstår dock, Rolf Clarkson, att när den socialdemokratiska regeringen tog vid hade vi att klara ett budgetunderskott på nära 90 miljarder. Jag sade att det är litet tjatigt att behöva påminna om det, men det kan vara nödvändigt eftersom vi nu angrips för att vi inte har satsat ännu mera på infrastrukturen under dessa år. Det var en gigantisk uppgift att klara den ekonomiska situation som vi befann oss i.

Man kan tycka mer eller mindre synd om de borgerliga som hade att hantera de sex åren. Jag skall nu inte involvera mig i en diskussion om varför det var så synd om dem under dessa år och varför den ekonomiska utvecklingen blev som den blev. Det kvarstår att vi hade att täcka upp ett gigantiskt budgetunderskott med mycket stora skuldräntor under dessa år. Därför tycker jag inte att vi har anledning att acceptera kritik för att vi inte har satsat mycket stora belopp på investeringar, som i och för sig hade varit önskvärda.

Viola Claessons erkännande till mig överlevde inte en replik, men det får jag väl leva med. Jag vill notera att Viola Claesson med nästan litet förakt i rösten sade att banverket lyder order och presenterar en mycket lägre ambitionsnivå än vad SJ gör. Banverket har faktiskt i uppdrag att lägga fram planer utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv och en samhällsekonomisk bedömning. Det är ett viktigt uppdrag. Jag har ett intryck av att verket hanterar detta på ett mycket seriöst och kunnigt sätt. SJ har en annan roll som trafikföretag och kan ställa krav utifrån den rollen. Åkerinäringen ställer enorma krav när det gäller utveckling av väganslagen, vilket kan nämnas i detta sammanhang.

Roy Ottosson blir naturligtvis aldrig nöjd med vad vi gör på miljöområdet. Låt mig ändå konstatera att införandet av katalytisk avgasrening var och är

ett mycket viktigt inslag. Jag noterar att Roy Ottosson erkänner den kraftiga effekt som denna åtgärd har haft på kväveutsläppen och annat. Vi har 3,6–3,7 miljoner personbilar i detta land. Alla nya bilar sedan 1989 är försedda med katalytisk avgasrening. Detta innebär att vi har taxerat ut ca 4 miljarder ifrån det svenska folkhushållet på den miljöinsatsen.

Vi kan samtidigt konstatera att motsvarande regler inte existerar i vår omvärld, än. I Östeuropa åker det omkring 40–45 miljoner bilar utan någon som helst reningsutrustning. Det internationella arbetet är naturligtvis av helt avgörande betydelse för om vi skall kunna lösa dessa frågor. Jag är i och för sig optimist.

Vi har skärpt avgaskraven för lätta lastbilar och bussar. Vi tidigare lägger skärpningar i avgaskraven för de tunga fordonen, vilket Roy Ottosson är väl medveten om. Vi stimulerar till att man frivilligt skaffar bussar och lastbilar som fyller dessa krav i förtid, med en insats på 450 miljoner. Det är en icke föraktfull insats. 85 milj. kr. per år satsas inom länstrafikanslagen för energieffektivare och mer miljöanpassade fordon.

Vi har vidare utrett storstadstrafikfrågorna. Vi förbereder förslag till bilavgifter som kan prövas i Stockholm. Samtliga trafikverk har fått i uppdrag att ta fram planer för hur de inom sina resp. områden skulle kunna begränsa miljöproblemen. Vi har infört miljöskatter på inrikesflyget. Det är en rad av åtgärder som har genomförts, andra arbeten går vidare. Det är naturligtvis mycket viktigt att vi gemensamt kan arbeta i den riktningen. Trafikmiljöproblemen måste självfallet lösas. De kan dock inte lösas genom att vi sätter upp bommar och hinder, så att vi förhindrar människor och transporter att ta sig fram.

Talmannen anmälde att Rolf Clarkson, Viola Claesson och Roy Ottosson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 28 ÅKE WICTORSSON (s):

Herr talman! De vanliga stockholmarna varken passerar förbi eller står i kön till Café Opera. De bär möjligen omkring drinkarna och de tunga brickorna. Nej, för den stora mängden stockholmare ser dagen och kvällen helt annorlunda ut än för dem som vistas vid stans vattenhåll. För den vanlige stockholmaren är vardagen en ständig kamp med arbetstider, restider och barn- och familjeliv. Vanligen är arbetsdagen inkl. resor nio till tio timmar lång. Väldigt många arbetar skift och på obekväma arbetstider. Efter trängsel i överfyllda pendeltåg, tunnelbanor och bussar gäller det att hämta barnen på dagis, laga middag, läsa godnattsaga och finna en stund av gemenskap framför TVn.

De flesta är pendlare. Det är ytterst få som har gång- eller cykelavstånd mellan bostad och arbetsplats. Den stora mängden arbetsplatser finns i centrum och på stråken mot norr. Marknadskrafternas centrifugalkraft gör att vanliga löntagare i bästa fall i allt större utsträckning finner bostäder till överkomliga priser först i allt avlägsnare trakter av regionen. Detta gäller de unga, de nya familjerna, barnfamiljerna och invandrarna. För dem blir livet tyngre, tillvaron tristare och livskvaliteten sämre.

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

Detta förstärks av att regionen fungerar allt sämre. Verksamheter inom service och vård, som är av avgörande betydelse för så många livskvalitet, kämpar med stora personalproblem, frånvaron ökar och tjänsterna går inte att besätta. Människorna revolterar mot den tunga vardagen i form av frånvaro och sjukskrivningar. Familjerelationer kollapsar.

I en pendlares liv betyder minuterna så mycket. Fem minuters försening gör kanske att man missar anslutningsbussen och kommer tjugo minuter senare. En halvtimme blir en katastrof om det gäller att hämta barn på dagis. För kollektivtrafikens konkurrensförmåga gentemot privatbilen är trafiknätets funktion av avgörande betydelse.

I en storstadsregion blir därför kollektivtrafiken och dess effektivitet en utomordentligt viktig fråga när det gäller sociala relationer och liv. Det är en betydelse som inte alla observerar i de delar av landet där skalan är betydligt mindre. Det kan finnas skäl att påpeka dessa sociala konsekvenser i en trafikpolitisk debatt som så mycket hitills har handlat om samhällsekonomi, företagsekonomi, regional politik och miljöaspekter.

Storstadens nerver är trafiknäten i järnvägar, tunnelbanor och vägar. Allt behövs för att trafiken skall flyta så snabbt och miljövänligt som möjligt.

Ser man på Stockholmsregionen finner man att vissa omfattande investeringsobjekt därför är oundgängliga i både vägnätet och spårnätet. Enbart i regionens centrala delar finns finansieringsbehov på nästan 8 miljarder kronor för investeringar av typen snabbspårväg Gullmarsplan—Alvik—Värtan och modernisering och upprustning av befintlig tunnelbana, södra länkarna Lugnet—Årsta och norra länkarna Norrtull—Värtan.

Dessa åtgärder måste anses så omfattande att deras finansiering inte kan klaras utan att de normala investeringarna i de enskilda kommunerna samt hos trafikhuvudmännen förskjuts orimligt långt bort i tiden. Dessa projekt måste därför bli föremål för lösningar i särskild ordning.

Stockholmsregionen skiljer sig från andra regioner bl.a. genom det förhållandevis stora spårbundna kollektivtrafiksystemet. Den spårbundna kollektivtrafikens linjelängd är totalt 500 km. Den utgör 6 % av Stockholms lokaltrafikens hela linjenät men svarar för nästan 60 % av alla resor. Trafiksituationen skulle vara helt omöjlig utan tunnelbana och lokaltåg. Omkring 175 000 människor kommer varje morgon in till centralstationsområdet med pendeltåg och tunnelbana. Utan spårtrafiken skulle det exempelvis behövas 2 800 bussar för att transportera dessa människor. Att de inte skulle kunna åka bil är helt uppenbart. Det finns genom tidigare beslut möjligheter i regionen att samordna investeringarna i spår och vägar.

Dessa förhållanden och problem i Stockholmsregionen tar vi socialdemokrater i länet upp i motion T44. Vi redovisar att investeringsbehoven i regionen för trafikanläggningar totalt beräknas uppgå till 30 miljarder under de kommande tio åren. Stockholmsregionens bilister betalar årligen in 4,5 miljarder kronor i fordons- och bensinskatter till staten. Under en lång följd av år har av detta belopp 400 milj. kr. årligen gått tillbaka till länet för trafikanläggningar. Detta är orimligt.

Vi har i Stockholms län 20 % av befolkningen och minst så stor andel av trafikmängden i landet. Detta motsvaras bara av investeringar på 10 % i trafikanläggningar. Detta innebär att framöver för de närmaste tio åren skulle

*Trafikens
infrastruktur*

*Resursbehov och
finansierings-
former*

ca 4 miljarder erhållas från staten till ett investeringsbehov på 30 miljarder. En rimligare tilldelning vore, som sägs i vår motion, att 15–30 % av från länet inlevererad fordons- och bensinskatt gå tillbaka för investeringar.

Märkligt nog har utskottet inget att säga om detta. Sedan en lång tid tillbaka har Stockholmsregionen endast fått en mindre del av anslagen än vad som motiveras av folkmängden och trafikbehovet. Detta förhållande sätter en tvångströja på regionens utveckling när det gäller välfärd, livskvalitet och miljö. Detta föranleder ingen kommentar från trafikutskottet.

Vi behöver tillskott av de medel som i dag finns för trafikinvesteringar. Vi säger dock i motionen att vi förstår att även med en uppräkningslista av de ordinarie anslagen behövs det nya finansieringsvägar för att klara de jättelika trafikinvesteringarna. Vi ställer där vårt hopp till de särskilda s.k. storstadsförhandlingarna. På den punkten får vi gehör från utskottet. Jag noterar också att utskottets ordförande här i debatten i dag har antytt att storstadsförhandlingarna även skall kunna se som sin uppgift att bedöma de totala medelsbehoven i storstäderna på sikt. Jag vill gärna fråga Birger Rosqvist om det är en riktig tolkning av utskottets inställning på den här punkten.

Vi är medvetna om att det förutom de statliga insatserna fordras omfattande insatser från Stockholmsregionens invånare för att klara trafikbehoven. Redan i dag satsas åtskilliga miljarder till kollektivtrafiken via landstingsskatten, som därmed är en av de högre i landet. För de närmaste 15–20 åren räknar landstinget med att kostnaderna för en önskvärd trafikpolitik uppgår till ca 40 miljarder kronor. Detta kräver en insats från statens sida på 20 miljarder kronor, vilket är drygt en fördubbling av nuvarande statliga trafikinvesteringar. Sedan återstår 20 miljarder kronor som måste täckas av landstinget eller genom annan, exempelvis privat, finansiering.

Regionens beslut om regional bilskatt är ett exempel på att regionen inser sitt ansvar och också är beredd att leva upp till det. Denna skatt beräknas ge ca 500 milj.kr., dvs. mer än det nuvarande statliga anslaget till trafikinvesteringar i länet. Nu väntar vi på att också staten skall öka sina insatser.

Herr talman! Jag förutsätter att den opinionsyttring som görs i motionen och med vad jag här har sagt kommer att beaktas av regeringen i det fortsatta arbetet med trafikinvesteringarna. I annat fall kommer 90-talet att innebära en fortsatt och fördjupad kris i trafiken i Stockholmsregionen. Av arbetstekniska skäl avstår jag från att yrka bifall till motionen i den här debatten.

I detta anförande instämde Sylvia Pettersson, Anita Johansson, Sören Lekberg, Hans Göran Franck, Aina Westin, Christina Pettersson, Eva Johansson och Björn Ericson (alla s).

Anf. 29 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Åke Wictorsson ställde till mig en direkt fråga som gällde storstadsregionerna. Det är utskottets klara uppfattning att trafiksituationen i storstadsområdena är svår och att det behövs åtgärder för att öka tillgängligheten och förbättra miljön. Det är detta som storstadsförhandlingarna skall se på och lägga fram förslag om. Självfallet krävs ekonomiska insatser. Inom

ramen för vad som kan anses tillgängligt tror jag att det skall kunna gå att finna en lösning som i varje fall kan förbättra situationen avsevärt.

Kammaren övergick till att debattera avsnittet Vägväsende.

Anf. 30 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Vägnätet är utan tvivel stommen i landets kommunikationer. Det är så att säga det blodomloppssystem som fint förgrenat förser kroppen/landet med näring och liv. Att inte sköta detta ädersystem är som att låta delar av människokroppen förtvina.

Sedan en lång följd av år är det vad som håller på att ske i Sverige. Väganslagen har reallt sett minskat, när de i stället borde ha ökat. Trafik av olika slag har nämligen ökat kontinuerligt. Inte minst gäller det näringslivets transporter. Lagerhantering är dyr och tidsödande. Speditionsföretag och andra försöker därför minimera lagerhållningen. Just-in-time-systemet är svaret dels på ett tryck på näringarna att sänka kostnaderna för att kunna hålla konkurrenskraftiga priser, dels på köparnas allt bestämdare krav på snabba och säkra transporter. Vi är beroende av vägar – och industrin är beroende av vägar. Den svenska industrin har ett betydande transporthandikapp på grund av den spridda lokaliseringen och vårt perifera läge i förhållande till de stora leverantörs- och exportmarknaderna. Det svenska näringslivets konkurrensmöjligheter är en förutsättning för vår välfärd. Detta betonade också kommunikationsministern för en liten stund sedan.

Även om järnvägssystemet byggs ut och förbättras – och det skall ju ske nu – så är en del av godsbefordran inte lämpad för järnvägstransporter. Dels gäller det de korta sträckorna under 50 mil, dels kan det gälla överföring av gods till flygfrakt. Och även i sådana sammanhang där flera omlastningar försenar och fördyrar är godsbefordran per långtradare att föredra.

För transporter av skogsvirke, och för alla de hushåll som trots allt inte befinner sig i anslutning till enbart stora leder, är ofta de enskilda vägarna av enorm betydelse. Om man menar någonting med sin slogan Hela Sverige skall leva, så borde man ställa upp på de moderata kraven om mer pengar inte bara till enskilda vägar utan också till statskommunvägar, till länstrafikanläggningar och till drift och underhåll av det statliga vägnätet.

Den mest effektiva regionalpolitiska satsningen är en satsning på kommunikationer. Sammantaget har moderata samlingspartiet föreslagit ett 2 miljarder högre anslag än regeringen, varav 1,5 miljarder till vägnätet. Eftersom kommunerna nu i större utsträckning skall vara väghållare i tätort – det är en omläggning av ansvaret som pågår – är det helt oacceptabelt att, som regeringen föreslår i propositionen, kräva att kommunerna skall klara vägarna på anslag som är mycket mindre än tidigare och som skulle medge endast ett ca 40-procentigt bidrag. Utskottet har på denna punkt korrigerat regeringen och föreslår riksdagen att besluta dels att ett högre anslag skall utgå, dels att tidigare gällande 60-procentiga bidragsandel skall gälla. Utskottet föreslår också ett anslag till enskilda vägar som med 100 milj. kr. överstiger vad regeringen föreslagit.

Vi har i flera år framhållit att det behövs ytterligare och nya finansieringsformer när det gäller vägnätet. Regeringen ställer sig också positiv till nä-

ringslivsmedverkan, leasing, lånefinansiering m.m. Emellertid tror vi att detta innebär endast begränsade finansieringsmöjligheter. Det är inte en framkomlig väg, om vägnätets standard skall kunna upprätthållas och om de utbyggnader som är alldeles nödvändiga för bl.a. näringslivets behov skall kunna göras. Mer av till staten från bilisterna inlevererade medel borde användas till vägnätet. För närvarande betalar bilisterna 30 miljarder till statskassan, medan endast ca 9 miljarder går ut till vägnätet. Vägverkets prioritering av angelägna projekt borde dessutom i större utsträckning inriktas på lönsammare projekt. Enligt vägverkets egna uppgifter är endast ungefär hälften av det statliga vägnätet företagsekonomiskt lönsam.

Till de lönsamma och angelägna projekten hör motorvägssystemet. E 6-an är den kanske mest olycksdrabbade vägen i Sverige, samtidigt som den är hårt belastad av angelägna näringstransporter. Standarden är mycket ojämn över vägens hela utsträckning, vilket givetvis leder till ryckig trafikrytm. Flera av sträckorna är synnerligen trafikfarliga – kurviga och skymda sträckor på grund av topografins utformning. Trafikintensitetens ojämnheter över året och dessutom över dygnet är ytterligare problem. E 6 är ett ur både trafik- och lönsamhetssynpunkt angeläget objekt.

Den s.k. motorvägstriangeln har stor betydelse för varuförsörjningen i hela Mellansverige. En uträtning och förbättring av de tre stora vägar som bildar denna triangel kan innebära att liv sparas och också att tid sparas för enskilda och företag. Vissa sträckor är både trafikfarliga och miljöfarliga, detta senare på grund av att trafiken på sina håll går genom tätorter.

Jag vill också nämna behovet av kringfartsleder och förbifarter, kanske främst i anslutning till huvudstaden. E 4-an, som nu går så långt in i Stockholm att byggnader och skulpturer förstörs av bilavgaserna, behöver avlastning. Finns avlastande kringfartsleder kommer dessa att föredras framför en led som trasslar sig delvis inom tättrafikerad stadsmiljö. I fråga om vissa kringfartsleder, t.ex. Österleden i Stockholm, är det inte pengar som fattas. Det är politiskt mod. Här finns hos näringslivet en beredvillighet att finansiera och bygga leden mot att avgift får tas ut. Vissa klart avgränsade, nya projekt, som Österleden, är enligt vår uppfattning lämpliga för avgiftsuttag.

Däremot, herr talman, är det helt förkastligt att som nu diskuteras införa bilavgifter – eller vad det nu blir – för att folk skall få använda och köra inom ett område där det tidigare har varit helt avgiftsfritt. Det påstås att Stockholms centrala delar skall skyddas från ytterligare belastning av biltrafik, och därför diskuteras en avgift eller en skatt som skall belasta bilägarna i länet. Om det blir en skatt slår den jämnt utan hänsyn till hur mycket bilägaren kör inom staden. När skatten väl är betald spelar det ju ingen roll om man kör extra mycket.

Denna avgift eller skatt kommer därför inte att få någon som helst miljöeffekt utan blir endast ytterligare en pålaga, ytterligare ett sätt att pungslå bilister, bilister som dessutom är invånare i Stockholms län och därigenom drabbas orättvist av extrapålagor i form av Robin Hood-skatt, investeringsskatt, fastighetsskatt och höga levnadskostnader över huvud taget.

Den vanlige invånaren i Stockholms län drabbas. Som vi har hört tidigare i debatten finns det faktiskt väldigt många pendlare i Stockholms län, och de pendlarna pendlar både kollektivt och med bil. Men vägar, herr talman,

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Vägväsende

behövs också för busstrafik, för kollektivtrafik. I en reservation har vi från moderat sida föreslagit ett ökat anslag till länstrafiken, vilket skulle kunna innebära en förbättring av kollektivtrafiken i länen.

Vi kräver från moderat håll att en fast andel av till staten inleverade skattemedel återförs till regionerna. Det är nödvändigt att man lokalt och regionalt långsiktigt kan överblicka sina planerings- och genomförandemöjligheter.

Det är också, med hänsyn till de behov av förbättringar och investeringar som finns, nödvändigt att vägverket får redskap för att fullgöra det som ju hela samhället önskar. Det är helt enkelt nödvändigt med ett system som gör det möjligt för vägverket att överblicka medelstillgången flera år framåt och utifrån detta planera för underhåll och byggande.

Det är också enligt vår mening önskvärt att det finns ett samband mellan nyttjandet av vägarna och de avgifter man betalar samt mellan vad bilisterna totalt betalar in och vad de får ut i form av goda vägar. En del av de skatter och avgifter som nu betalas till staten borde kunna gå direkt till vägverket, och detta, liksom även andra tillkommande finansieringsformer skulle, om de genomförs, leda till ett förslag om att vägverket ombildas till affärsverk. Detta föreslås av oss i en motion och en reservation till betänkandet.

Vi vänder oss med skärpa mot ett införande av automatisk hastighetsövervakning. Stora integritetsproblem uppstår vid bildregistrering, och i samband med det föreslagna s.k. ägaransvaret kommer ytterligare problem att uppstå. Skall t.ex. angivelseplikt finnas? Inget land i världen tillämpar ett sådant ägaransvar, inte heller de som har automatisk hastighetskontroll. Jag vill påminna om att rikspolisstyrelsen avrått från automatisk hastighetsövervakning.

I förhållande till regeringsförslaget innebär trafikutskottets förslag på flera punkter klara förbättringar. Det gäller som nämnts anslag och bidragsnivå till statskommunvägar. Det gäller också anslaget storlek i fråga om enskilda vägar.

Även regeringens förslag om en fond på 5 miljarder för infrastruktuursatsningar blev underkänt av utskottet. Det visade sig, vilket vi även påpekade från moderat håll, att det varken var klart varifrån pengarna skulle tas, hur de skulle användas, vem som skulle fatta beslut om utnyttjandet av medlen eller hur de skulle placeras och administreras. Utskottets majoritet avvisar förslaget om en fond men anmodar regeringen att återkomma med ett mer genomarbetat förslag och ett anslag.

Herr talman! Från moderata samlingspartiet menar vi att om det visar sig att 5 miljarder kan frigöras för infrastrukturinvesteringar, bör dessa anvisas över budgeten på ordinarie anslag. I vart fall, herr talman, avser vi avvakta vad utskottets begäran till regeringen kan leda till.

Herr talman! Jag yrkar bifall till och kommer att begära rösträkning på reservationerna 15 och 34. I övrigt står givetvis moderata samlingspartiet bakom även övriga reservationer från vårt parti, men vi kommer inte att begära votering på dessa.

Anf. 31 ANDERS CASTBERGER (fp):

Herr talman! Att människor och gods kan färdas effektivt och snabbt mellan olika landsdelar är närmast en självklarhet i en välfärdsstat och även en

förutsättning för en fortsatt positiv utveckling och tillväxt. De moderna synsätten vad gäller materialhantering och lagerhållning, system med sista-minuten-leveranser, osv. ställer stora krav på snabba och säkra transporter. Samtidigt utgör trafik och transporter en av de moderna samhällets största källor till miljöförstöring.

Vi får samtidigt inte glömma att bilen är en av de uppfinningar som betydligt mest för enskilda människors frihet. Bilen ger flexibilitet, den löser en mängd problem, den spar tid. Den är ofta det enda realistiska färdmedlet för våra resor i arbetet och under fritiden. Bilen är alltså mycket mångsidig. Det är således inte underligt att personbilen står för den allt övervägande delen av persontransportarbetet i Sverige. Även med omfattande stimulanser och de kvalitativa förbättringar som är nödvändiga när det gäller kollektivtrafiken kommer personbilen också i framtiden att utgöra ett väsentligt inslag i trafikbilden.

Personbilarna orsakar även genom sitt antal de största utsläppen från trafiken; det är också en sanning. Men då uppstår naturligtvis frågan: Skall detta miljöproblem åtgärdas genom att man renar bilen och stimulerar till alternativ där det kan vara och bli lönsamt? Eller skall detta miljöproblem tacklas genom förbud, inskränkningar, regleringar, genom att man medvetet blundar för investeringsbehov i vägarna och hävdar, att för miljövänlig trafik behövs inga motorvägar och inga kringfartsleder? Här går en skarp gräns mellan liberal politik och icke liberal politik, draperad i vänsterkläder – i klartext en politik företrädd av kommunister och miljöpartister.

Vi som politiska företrädare har ett ansvar för att bygga och underhålla ett vägnät av god standard. Men ytterst har också varje trafikant ett personligt ansvar för bilens användning och dess påverkan på miljön.

Jag vill, herr talman, här ta upp också den ovanliga åtgärden att i en reservation argumentera emot en motion som dess värre inte vunnit gehör och inte heller har fått stöd av en majoritet i utskottet. Denna argumentation kan inte få stå oemotsagd, allra helst som det som vänsterpartiet, med sina kommunister, och miljöpartiet påstår i detta sammanhang i sak är fel.

Det är nämligen så att kringfartsleder förbi såväl större städer som mindre orter ökar effektiviteten i trafikföringen. Det är samtidigt en god miljöinvestering. Säkerheten för främst oskyddade trafikanter förbättras avsevärt. Det kraftiga buller som uppkommer i tätorter i och med reflekterande ljud och i samband med ständiga accelerationer, kan avskärmats och minskas genom väginvesteringar i kringfartsleder. Utsläppen minskar därför att fordon som kan framföras i jämn hastighet förorenar väsentligt mindre än fordon som står stilla och framförs med ryckig fart. Även bränsleförbrukningen minskar i allmänhet vid jämn fart.

Vägar med från trafiksäkerhetssynpunkt bra kvalitet och vägar som är dimensionerade för den aktuella trafikmängden – förhoppningsvis får vi också någon gång råd med den prognosticerade trafikmängden – innebär en möjlighet till en jämn hastighet för trafiken.

Jämn hastighet innebär inte nödvändigtvis en hög hastighet. Däremot leder vägar som är konstant underdimensionerade, med många hinder och upprepade hastighetsnedsättningar för att tillgodose trafiksäkerheten, till en ojämn trafikrytm.

Den ojämna trafikrytmen leder till fler skadliga utsläpp, ökad energiförbrukning och störande buller. Att avstå från att bygga bra vägar i syfte att hindra trafiken är att skapa ökad irritation och minskad framkomlighet. I praktiken innebär det – och det vet de flesta människor – att miljön försämras. Till detta kommer ökade kostnader för transporter, vilket är en mycket viktig faktor, minskad samhällsekonomisk effektivitet, som är ytterligare en mycket viktig faktor, och ökade trafikskador. I stället måste slutsatsen självfallet bli: bra vägar är bra för miljön, och dåliga vägar är dåliga för miljön.

Jag vill med detta som bakgrund yrka bifall till reservationerna 15 och 43.

Herr talman! Jag vill i detta sammanhang nämna det faktum att handikappades möjligheter att färdas i trafiken måste tillgodoses i en trafikpolitik som fyller kraven att låta alla människor kunna färdas såväl på fritiden som till och från det arbete de har eller kan skaffa. Det är en självklarhet att handikappade i så stor utsträckning som möjligt skall kunna utnyttja trafikmedlen. Men det finns betydande hinder för detta.

Riksdagen antog år 1979 en lag om handikappanpassning i trafiken. I samband med detta uttalade riksdagen att anpassningen borde genomföras under en tioårsperiod. Men sedan dess har inte mycket hänt för att öka tillgängligheten i trafiken för de handikappade. Det är därför motiverat att yrka bifall till reservation nr 35.

Jag vill slutligen också notera en sak som vi i folkpartiet hittills nöjt oss med att ta upp i ett särskilt yttrande, men det är en faktor som är värd att ta upp i det sammanhang som har med vägar och trafiksäkerhet att göra. Det handlar om den automatiska hastighetsövervakning som nu pågår, som med rätta utsatts för en hårdhänt granskning i massmedia och som delvis är föremål för en upprörd debatt bland allmänheten.

För att komma till rätta med hastighetsöverträdelser är det ur både trafiksäkerhetssynpunkt och miljösynpunkt viktigt att också beivra de överträdelser som sker. Vi hävdar att automatiserad hastighetsövervakning ökar sannolikheten för att upptäcka hastighetsöverträdelser. Därav skulle man kunna dra den slutsatsen att det är bra att automatisera hastighetsövervakningen. Men vi måste naturligtvis ur allmän resursförbrukningssynpunkt ställa kravet att denna hastighetsövervakning, som innebär investeringar, koncentreras till sträckor som är särskilt olycksdrabbade, där miljön är särskild drabbad eller till sträckor där det är särskilt viktigt att överträdelser av hastighetsbestämmelserna faktiskt beivras.

Men det sätt på vilket systemen för automatisk hastighetsövervakning nu är utformade – med slumpvis uppsatta apparater litet här och där runt om i landet – uppfyller inte de kriterier vi ställer. Dessutom kommer detta enligt vår uppfattning i konflikt med rättssäkerhets- och integritetsintressen. Den nuvarande utformningen är inte tillfyllest.

Vi krävde från folkpartiets sida att noggranna utredningar skulle göras från början, dvs. innan försöksverksamheten startade. Nu har regeringen låtit försöksverksamheten starta, och rättssäkerhets- och integritetsfrågorna prövas vid själva försöket. Detta är enligt vår uppfattning mycket betänkligt. Jag vill särskilt noga poängtera detta i det här sammanhanget.

Herr talman! Jag noterar att kammaren har en stor arbetsbelastning, vilket gör att vi av formella skäl avser att inte belasta kammaren med att full-

följa övriga reservationer – förutom de tre som jag har yrkat bifall till här och de som Hugo Bergdahl senare kommer att yrka bifall till – med någon votering. Folkpartiet står självfallet bakom också de ståndpunkter vi gett uttryck för i dessa övriga av oss undertecknade reservationer.

Prot. 1989/90:135

7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Anf. 32 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Som jag konstaterade i föregående debattomgång är resurserna till drift, underhåll och byggande av vägar alldeles för små. I den situation som råder, med knappa ekonomiska resurser, tror jag det är viktigt att i första hand använda de tillgängliga medlen till att upprätthålla de nuvarande vägarnas tekniska standard samt att återföra kraftigt förslitna delar av vägnätet till en godtagbar standard. Det gäller med andra ord att i första hand slå vakt om redan investerat vägkapital.

Vägväsende

Det är angeläget att den svenska trafikpolitiken, särskilt vägpolitiken, bygger på en realistisk uppfattning om bilens betydelse och funktion i vårt samhälle. Omkring 75 % av allt persontransportarbete sker med bil. Denna andel varierar kraftigt mellan olika regioner i landet. Andelen varierar också kraftigt mellan olika typer av ändamål med resandet.

I stora delar av vårt land är bil det enda realistiska alternativet för att man skall kunna ta sig till och från arbetet, liksom för att nå dagligvaruhandel, sjukvård, kultur- och fritidsutbud. Det är bara där resandeunderlaget är någorlunda stort som det finns möjlighet att erbjuda kollektivtrafik på acceptabla ekonomiska villkor. Även för fritidsresor och släktbesök, kanske framför allt för barnfamiljer, kommer bilen att spela en framträdande roll under överskådlig tid.

Biltrafikens omfattning är till stor del en följd av den samhällsplanering som har bedrivits under de senaste decennierna och som bl.a. medfört att avstånden mellan bostad, arbete och service hela tiden ökat. Det är angeläget att den framtida samhällsplaneringen får en annan inriktning. Det är också viktigt att miljökraven på bilarna successivt skärps.

Herr talman! En mycket betydande del av det statliga vägnätet består av grusvägar. Det är framför allt länsvägnätet som saknar beläggning. Hela 3 000 mil av sammanlagt 8 000 mil länsvägar saknar beläggning.

För utvecklingen av glesbygden spelar vägstandarden en avgörande roll. En kraftfull satsning på upprustning av vägnätet genom att belägga grusvägarna och förstärka deras bärighet är därför en angelägen regionalpolitisk satsning. Det är också ett lämpligt sätt att i konkret handling visa att statsmakterna tagit intryck av kampanjen Hela Sverige skall leva, som drivits under några år.

Det finns också viktiga näringspolitiska skäl att göra en kraftfull satsning på upprustning av grusvägarna. Dessa vägar har t.ex. ofta en stor betydelse för skogsindustrin. Denna är en av våra i särklass främsta exportnäringar och tillför oss för varje år handelsintäkter på i storleksordningen 50 miljarder kronor.

Jag var för egen del i Västernorrland för ett par veckor sedan och tittade på vägar och talade med åkare som i första hand arbetade med virkestransporter. Det var ingen uppmuntrande syn. Ungefär 100 mil av vägnätet i Väs-

ternorrland var stängt för tung trafik – samtidigt som virket skall ut ur skogen.

Detta är fallet trots att det i år har varit en ovanligt skonsam vinter.

Det är därför av nationellt ekonomiskt intresse att de delar av landets infrastruktur som utgör en betydande förutsättning för verksamheten i skogsnäringen har en god standard. Det är i och för sig inte bara för skogsbruket som vägarna spelar en stor roll. Lantbruket är på liknande sätt beroende av transporter på dessa vägar.

För flera områden i vårt land som har växande betydelse, t.ex. som mål för semester- och rekreationsresor, spelar också dessa vägar en viktig roll. Det är angeläget att dessa regioners möjligheter att utveckla ny sysselsättning, exempelvis genom utbyggd turism, inte hämmas av låg vägstandard.

Centern har därför krävt ett tioårsprogram för upprustning och beläggning av grusvägar, och vi anslår i vårt budgetalternativ 1 miljard kronor för det ändamålet för det kommande budgetåret.

Herr talman! De enskilda vägarna utgör landets i särklass längsta vägnät. Det är en mycket viktig del av det integrerade vägnätet. En mycket stor del av alla transporter börjar eller slutar just på enskilda vägar. Det finns inom vägverket planer på att föra över delar av det som i dag är allmänt vägnät till enskild väghållning.

Statsbidragen till de enskilda vägarna har under ett stort antal år varit för knappt tilltagna, vilket har inneburit att ett stort antal enskilda vägar som i och för sig uppfyller kraven för att få statsbidrag inte har kunnat ta sig in i statsbidragssystemet. Vägverket har nu fått gå ut till de enskilda väghållare som är inne i systemet och avisera att bidragsprocenten kommer att sänkas. Det är därför glädjande att en majoritet i utskottet har lyckats enas om att öka anslaget till driften av enskilda vägar med 100 milj.kr. Det är bara att beklaga att socialdemokraterna har reserverat sig på den punkten.

Höjningen med 100 milj.kr. innebär att den aviserade sänkningen av statsbidragsprocenten inte behöver genomföras. Det innebär också att de flesta av de enskilda vägar som uppfyller kraven också kan tas in i statsbidragssystemet.

Herr talman! Vidare finns det s.k. LTA-anslaget, dvs. anslag till länstrafikanläggningar. Från centerens sida har vi hela tiden hävdad att denna anslagskonstruktion inte är särskilt bra. Vi tycker att man i stället direkt på den centrala politiska nivån skall dela upp anslaget på ett antal underanslag. Det handlar om länsvägar, länsjärnvägar, statskommunvägar, kollektivtrafikanläggningar, miljövänliga trafikmedel och cykelleder. Många gånger är det viktiga centrala politiska frågeställningar huruvida resurser skall styras t.ex. till länsjärnvägar. Den möjligheten avhänder vi oss från riksdagens sida med den anslagskonstruktion som för närvarande finns. Det är därför som vi från centerens sida har dels krav på en annan anslagskonstruktion, dels krav på ytterligare resurser till olika delområden, framför allt till länsjärnvägar, kollektivtrafikanläggningar och till övriga miljövänliga trafikmedel.

Samtliga oppositionspartier har på denna anslagspost olika yrkanden på hur mycket medel som skall anvisas över det s.k. LTA-anslaget. Vi får väl se i den votering som följer om det går att finna en minsta gemensamma näm-

nare mellan oppositionspartierna för att åtminstone åstadkomma någon förbättring.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag säga några få ord om riksvägarna. Det finns redovisat ett stort uppdämt behov av att komma i kapp med eftersläpande underhåll och också nyinvestera i nya vägsträckningar, t.ex. att förlägga de stora riksvägarna utanför tätorter. Med nuvarande anslagsnivåer, och även om de höjs litet grand, kommer det att ta något hundratal år innan behoven kan tillgodoses. Även om det går att för vissa objekt finna andra finansieringsformer – som vi har talat om tidigare – torde ändå inte alla de önskvärda projekten kunna genomföras. Jag tror därför att det är viktigt att i stället satsa på att försöka uppgradera det nuvarande vägsystemet, stora delar av de nuvarande riksvägarna, genom att t.ex. anlägga stigningsfiler, trafiksäkrare korsningar och särskilda omkörningssträckor. På så sätt kan standarden höjas på de vägar som redan finns så att de kan användas – eftersom det kommer att ta så lång tid innan nyanläggningarna kan ske.

Herr talman! I detta avsnitt i trafikutskottets betänkande vill jag yrka bifall till reservationerna 27, 28 och 36.

Anf. 33 VIOLA CLAESSION (v):

Herr talman! Det finns en fråga som ingen av de tre föregående talarna har berört. Om denna debatt är sig lik kommer inte heller Olle Östrand att beröra denna fråga. Det gäller de problem som sammanhänger med att biltrafiken ständigt har ökat, inte bara i Sverige utan även i resten av Europa. Det är en sådan enorm trafikökning att t.o.m. den miljöansvarige inom EG, enligt en kort artikel i Dagens Nyheter i dag, fruktar att dessa problem kommer att leda fram till fullständigt kaos.

Trots att detta förhållande råder, reser de flesta av er som har talat inga invändningar mot att prognoserna för tiden fram till år 2000 ser ännu värre ut. Tala om låt-gå-politik, Elving Andersson! Jag anklagar inte framför allt centern, för ni vill ju satsa på järnvägar så att bilismen även på det sättet kan minskas. Men er övriga anklagar jag för att inte med ett enda konkret förslag visa att ni anser att bilismen måste minska. Ni tar inte ställning för detta. Tvärtom har ni t.o.m. i debatten i dag pläderat för en tillväxt som har att göra med just biltillväxten.

Undra på att jag i alla sammanhang när vi diskuterar dessa frågor nämner Volvo! Det går inte av bara farten, utan det bygger naturligtvis på en analys av hur samhället ser ut i dag. Volvo står i dag för ca 11 % av den svenska bruttonationalprodukten. Det är som gamle Sträng en gång sade: "Det som är bra för Volvo är bra för Sverige." Den filosofin, fast i en ännu mer nyliberal tappning, gäller ju för de borgerliga partierna och socialdemokratin än i dag – men i mer forcerad takt. Det är därför ni inte vågar andas om att biltrafiken måste minska.

Ändå är det denna trafikökning, inte minst av de tunga fordonen, som ligger bakom det mycket stora underhållsbehov som finns när det gäller vägarna. Det slitage som den tunga trafiken, både transit- och den inhemska trafiken, under årtal har åstadkommit har man aldrig lyckats bygga i kapp. Sedan spelar man på ett naivt sätt med den kapitalförstöring som detta innebär. Ja, men var med och gör någonting radikalt för att det inte skall bli ännu

värre i framtiden! Men vad har ni i stället gjort? Alla, utom miljöpartiet och vpk, har sagt ja till att EG-anpassa vikterna när det gäller de tunga fordonen. Då glömmer ni att på det nedslitna svenska vägnätet finns det – och kommer att finnas – massor av vägkilometer som inte får befaras av de nya tunga fordonen som Sverige på beställning av EG kommer att tillåta. Är det flexibilitet?

Jag gissar att Olle Östrand har tagit del av samma kartor som jag, dvs. de kartor som har utarbetats speciellt för de av landets yrkeschaufförer som kör tunga fordon. Chaufförerna skall av dessa kartor kunna utläsa vilka vägar de kan ta mellan olika orter i olika regioner av landet för att inte fara på förbjudna sträckor med sina tunga fordon. Man ser väldigt tydligt, Olle Östrand, att det är massor av vägsträckor som inte är farbara med tunga fordon och att man på det här sättet får färdas ännu längre sträckor med tunga, nedsmutsade fordon – för att inte tala om slitaget, kapitalförstöringen osv.! Man gör allt detta i stället för att ta tag i huvudproblemet, nämligen att transportsystemet måste byggas ut och omvandlas på ett sådant sätt att man inte behöver så många bilar. Då handlar det naturligtvis om att järnvägen måste kunna ta emot mer gods, men också mer av persontransporter, så att privatbilismen också kan minskas.

Under årtionden har många sett bilen som en frihetssymbol. Jag tycker mig nu märka att det kanske är möjligt att få i gång en debatt om huruvida bilisterna i Sverige tror att det går att ha kvar den känslan framledes när de inser vad som är på gång och vilka intressen som faktiskt styr den här utvecklingen.

När antalet bilar ökar till en viss mängd hotar de friheten. T.o.m. bilindustrin har insett detta problem. Man vet att det inte går att asfaltera bort alla trängselproblem hur många träd och åkrar som än offras för nya motorvägars skull, som i t.ex. Bohuslän. Därför måste man finna en ny intressant lösning, och det har man gjort. Det är det som regeringen tidigare införde stora trafikpolitiska beslutet 1988 kallade för "bilismens andra utvecklingsväg". I dag, Olle Östrand, kan vi se hur personer blir aggressiva och förbannade när de färdas på vägar där det finns elektroniska hastighetsövervakningssystem. Jag förstår deras ilska. En del är så ilska att de t.o.m. slår sönder dessa apparater. Vad dessa personer inte vet är att detta endast är en liten del av det framtida heldatoriserade bilvägssystemet i Sverige. I förlängningen ligger en utveckling där autopiloter, precis som i flyget, tar över bilförarens roll. Det pågår ett omfattande samarbete mellan världens elektronikindustri och bilindustrin, och med på ett hörn finns också vapenindustrin, eftersom det handlar om en ny form av teknik som är användbar också i militära sammanhang. Dessa forskningsresurser satsas på beställning av den västeuropeiska bilindustrin. Svenska bilister och icke bilägare satsar i egenkap av skattebetalare redan mångmiljonbelopp på dessa projekt. Allt detta för att man vill förtäta biltrafiken för att prognoserna skall slå in och för att bilindustrins fortlevnad skall kunna garanteras. Man vågar inte att tänka tanken – och det kommer att bli en mycket besvärlig situation – att bilindustrin i Sverige rasar ihop när den står för så stor andel av bruttonationalprodukten.

För oss som har en positiv och optimistisk framtidssyn och som därför

också framställer förslag för att påskynda en process mot ett bättre, miljövänligare och ett mindre farligt samhälle ligger det naturligtvis väldigt nära till hands att föra över resurser från de – om jag får uttrycka mig så – suspekta områdena, inte från vägsatsningar över huvud taget – vi måste naturligtvis ha vägar som inte är alltför livsfarliga att färdas på – men från sådana stora luxuösa projekt som t.ex. Scan Link och Öresundsbron. Man bör också föra över forskningspengar från de projekt som jag tidigare talade om, Prometheus och Drive, till mer miljövänliga trafikområden.

För att inte Olle Östrand skall behöva ägna tid i sitt tal åt att antyda att jag och mitt parti vill utrota bilismen eller att vi tror att det går att få ett samhälle att fungera utan bilar, vill jag bara säga att den debatten behöver inte Olle Östrand ta upp. Precis som flera andra här har sagt kommer bilen att behövas också i framtiden, men det gäller att på olika sätt genom samhällsplanering och genom vettiga satsningar minska behovet av bilresande och tunga transporter på landsväg. Det är vpk:s politik i de motioner som vi här har presenterat.

Herr talman! Jag har redan yrkat bifall till de 14 av sammanlagt 49 reservationer som vpk står bakom. Vi har i samarbete med centern och miljöpartiet eller själva naturligtvis samma inriktning som när vi avgav dessa reservationer. Vi står alltså bakom alla reservationer som vi har signerat.

Anf. 34 KJELL DAHLSTRÖM (mp):

Herr talman! Vårt vägtrafiksystem kan ses som en direkt utveckling av de medeltida sätten att förflytta sig med häst och vagn. Genom att vi är så många fler och genom att vi kan pumpa upp hästkrafterna från jordens oljedepåer har detta medeltida transportsystem blivit olidligt.

Vägtrafikens skadeverkningar är enorma. Ingen annan verksamhet dödar och lemlästar tiotusentals personer om året, bullerstör miljoner människor, släpper ut så stora mängder giftiga, dödliga och nedbrytande ämnen i människors närmiljö som just biltrafiken.

Själva vägarna upptar en yta så stor som Värmland. Räknar vi dessutom in impediment och direkt bullerstörda ytor går hela Götaland åt för den svenska vägtrafiken. Detta är ganska lätt att räkna fram. Jag vet inte om människor i riksdagen och i övriga Sverige är medvetna om vilka enorma arealer som åtgår för trafiken.

Vi har närmare 4 miljoner fordon som tar stor plats i anspråk. Varje personbil kräver minst 60 m³ för parkering och manövrering, men utnyttjas i trafiken högst 5 % av tiden. När Roy Ottosson och jag promenerade hit i morse fick vi snällt vänta för långa köer av soloåkande arbetspendlare på Myntgatan. Från Stallbron kunde vi se ut över igenkorkade Vasabron och Centralbron. Bilpendling är ett korkat sätt att ta sig till och från jobbet.

Såsom samhället har anpassats till biltrafiken är kostnaderna för bilen, vid sidan av "brödet" och bostaden, en av de tre tunga posterna i hushållens budget. Trots – eller kanske just på grund av – bördan kan man konstatera att alla tre posterna är kraftigt subventionerade, om så på vitt skilda sätt. Nu talas det alltmer om att avreglera matpriser och bostadsmarknad. Ja, det är sannerligen hög tid att även avreglera smygsubventioneringen av biltrafiks-

systemet. Låt bilismen betala sina kostnader fullt ut, för miljöförstöring, död och lemlästning!

Jag vill även uppmärksamma de mera svårgripbara skadeverkningarna av den korkade vägtrafiken. Någon har påpekat att med bilismens genombrott på 50-talet så började en försvagning av politiskt, kulturellt, fackligt och folkligt engagemang. Bilåkandet blev som ett "intresselöst välbehag" med en passiviserande inverkan på människorna. Det talas mycket om vad bilen betyder för att bryta isolering. Samtidigt är bilen en barriär och ett flyktredskap. Man accepterar en undermålig vardagsmiljö och kompenserar den genom bilen och bilresor. Genom att bilen och dess kostnader upptar så mycket av vår miljö, våra tankar och vår konsumtion minskar våra insatser på andra områden, närgemenskap, lokala intressen, hushållning, kultur och motion.

Herr talman! Det betänkande som ligger till grund för dagens debatt har rubriken Trafikens infrastruktur. Jag kan inte finna att det handlar så värst mycket om infrastruktur. Infrastruktur är mycket mer än överväganden om anslag till vägar och järnvägar. Ett betänkande om trafikens infrastruktur borde behandla övergripande systemfrågor, sådana som miljöpartiet de gröna uppmärksammar i sina motioner. Man borde fundera litet över Sveriges geografi, de svenska landskapen, ortssystemet och hur detta har byggts upp historiskt och varför det ser ut som det gör och slutligen vilken typ av infrastruktur vi bör satsa på.

Vi kan konstatera att Sverige ser mycket olika ut söder och norr om Dalälven. I söder bor närmare 8 miljoner eller 90 % av befolkningen. Här har vi ett utvecklat nätverk med ett tjugotal centralpunkter i någorlunda jämstora län i landskap med en variation mellan slätt och skogsbygd. Det karakteristiska avståndet mellan dessa länscentra är tio mil. Norr om Dalälven har vi en helt annan struktur. Vid Norrlandskusten bor den övervägande delen av den dryga miljonen invånare. Kustens och älvdalarnas bosättningar understryker det naturgeografiska fiskbensmönstret i Norrland. Det karakteristiska avståndet mellan länscentra i Norrland är tjugo mil. På grund av den här församlingens, riksdagens, ovisa beslut i mitten av 1800-talet har vi i dag ett järnvägsnät som till stora delar missar det naturliga ortssystemet med så där fem mil, såväl i söder som i norr. Under senare decennier har vägnätet byggts ut från mer verklighetsanpassade utgångspunkter. Således har vi direkta och stora biltrafikleder mellan centralorterna i hela Sverige, medan järnvägen oftast hamnar vid sidan av. Detta är sorgligt eftersom järnvägstekniken från alla reala ekonomiska och ekologiska utgångspunkter har framtiden för sig, medan bilismen med samma utgångspunkter bör bantas rejält.

Enligt det övergripande målet skall trafikpolitiken till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad erbjuda en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning i hela landet. Miljöpartiet de gröna menar att denna målsättning inte alls stämmer med den trafikpolitik som riksdagens bilsynta majoritet i praktiken ägnar sig åt. Med målet om säker och miljövänlig trafik borde vägtrafiken med alla till buds stående medel bantas, dämpas och flyttas över till spårburna lösningar. Frågan är om det inte också är dags för helt nya transportlösningar, sådana som ännu inte har kunnat utvecklas på grund av att "volvodemokraterna" sätter käppar i hjulet, nästan bokstavligt talat. Jag gläder mig åt att i debatten här i kammaren i morgon om trafikforsk-

ningen kunna visa bilder på ett sådant helt nytt transportsystem, det s.k. spårbilsprojektet.

Herr talman! Vägtrafiksystemet är pensionsfärdigt, konkursmässigt, medeltidsaktigt, tekniskt undermåligt, kort sagt en katastrof för hela samhället.

Vägtrafikens roll måste därför omprövas radikalt. Bilen bör ses som ett komplement till företrädesvis spårburen kollektivtrafik. Bilen i sig kan utmärkt väl kollektiviseras. Det är inte nödvändigt att var och en äger en bil för ett litet behov och för alla transporter, både brudar och potatisar. Jag menar att det ofta vore naturligare att äga sin bostad men hyra bil, i dag är det oftast tvärtom.

Vägar och biltrafik hör hemma i en regional skala. Varken persontrafik i bil och buss eller godstrafik behöver förekomma på längre sträckor än 10 mil i södra Sverige och 20–30 mil i Norrland, vilket jag framhöll i min genomgång av den naturgeografiska strukturen i Sverige. Både gods och människor kan transporteras på järnväg längre sträckor. Det finns ingen som helst anledning att lägga en enda krona på bärighetshöjande åtgärder för att anpassa sig till EGs lastbilekipage. Sverige har för övrigt goda möjligheter att transportera tungt gods i kustsjöfart. Varför inte ta upp timmerflottningen igen, Elving Andersson? Då skulle vi kunna ytterligare minska belastningen på de norrländska vägarna.

Vägarna bör således ses som regionala infrastrukturer. Jag ifrågasätter hela systemet med rikstäckande vägnät, Europavägar och riksvägar. De regionala vägnäten behövs däremot, särskilt i Norrland. Där behövs investeringar, reparationer och underhåll. I södra Sverige behövs i stort sett bara att vi underhåller efter hand alltmer sparsmakade regionalt uppdelade vägnät. De verkligt stora satsningarna i trafikens infrastruktur bör ske i helt nya järnvägar och dubblade spår, så som väl Roy Ottosson snart skall redovisa. Dessutom bör helt nya transportleder kunna utvecklas, i första hand i storstadsområdena, för att eliminera massbilismen, men som sagt mera därom i morgondagens debatt.

Herr talman! Jag står självfallet bakom miljöpartiet de grönas alla reservationer i trafikutskottets betänkande. Här nöjer jag mig dock med att för votering yrka bifall till den principiellt viktiga reservationen 22 om vägnätet och bilismen, reservation 30 om medelsanvisning för byggande av riksvägar – vi skulle ta in drygt 1 miljard kronor vid en övergång från vägnät till järnvägar –, reservation 37 om medelsanvisning för byggande av länstrafikanläggningar – vi får som sagt se hur det går vid den voteringen – och motivreservationen 44 om kringfartsleder m.m. Får jag bara beträffande den senare frågan framhålla för Anders Castberger att han och andra aldrig kan få bort biltrafiken genom att bygga fler vägar, inte ens med hjälp av kringfartsleder.

Anf. 35 OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! Vi har under senare tid kunnat notera att en allt större uppmärksamhet riktas mot dem som på olika sätt sysselsätter sig med trafikfrågor. Trafikpolitiken har därigenom blivit ett av de viktigare politikområdena. Naturligtvis är detta glädjande för oss som är trafikpolitiker. Det visar

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Vägväsende

ju också vikten av att vi har en väl fungerande infrastruktur med tanke på utvecklingen av svenskt näringsliv.

Orsakerna till den ökande uppmärksamheten är naturligtvis flera. Vi har under hela 80-talet haft en ständigt växande trafikmängd. Vi rör oss allt längre per invånare räknat. Rörligheten per dygn och person är i dag 40 km. Omkring 1930 rörde vi oss i genomsnitt bara 3 km per dag.

Den ökande trafikintensiteten har varit särskilt märkbar för flyget och vägtrafiken. Trängseln och kapacitetsproblemen har därför ökat, inte minst i storstadsområdena. Under senare år har vägtrafiken ökat med mellan 5 och 6 % per år. Den starka trafiktillväxten hänger till stor del samman med den under senare år mycket positiva ekonomiska utvecklingen.

Samtidigt har miljöfrågan engagerat, oroat och aktiverat allt fler medborgare i vårt land. Kunskapen om miljöproblemen har lyckligtvis blivit större, och fler åtgärder har kunnat sättas in. Men utvecklingen oroar givetvis. Utsläppen av koldioxid från trafiken har ingen ännu kunnat rå på. Man har bara kunnat rekommendera minskad förbränning av fossila bränslen. Det innebär för vägtrafikens del mer energieffektiva motorer, lägre hastigheter eller helt nya motorer med andra bränslen.

Ofta hörs i den allmänna debatten att lösningen på trafikens miljöproblem är en massiv överföring av gods och människor till järnvägen. När man har lyssnat på Viola Claessons och Kjell Dahlströms anföranden kan man naturligtvis också få den uppfattningen, om man inte kritiskt granskar vad de har sagt. Faktum är att vi inte heller i dag har fått några konkreta besked om hur en sådan massiv överföring skall gå till. Det har mest varit fråga om allmänna ordalag.

Vi vet att bilen svarar för 85 % av persontransporterna. Även om persontrafiken med järnväg fördubblades genom en omfördelning från biltrafiken, skulle bilens andel av det totala resandet inte minska med mer än 5 %. För godset är förhållandena likartade. Den helt övervägande delen av godset går på lastbil. Det är också naturligt, för stora delar av vårt land består av glesbygd, där bilen är det enda alternativet. Merparten av alla godstransporter är också lokala och regionala.

Vi har ungefär 420 000 km gator och vägar i vårt land, men vi har endast 11 000 km järnväg. Stora delar av vårt land saknar järnväg, och därför kan järnvägstrafiken aldrig ersätta vägtrafiken, utan dessa två trafikslag måste med nödvändighet komplettera varandra. Järnvägen har möjlighet att konkurrera i fråga om långväga transporter av gods och medellånga resor för personer. Jag säger konkurrera, eftersom det faktiskt är detta som det handlar om. Centrala beslut om hur transporterna skall hanteras är inte aktuella på en fri transportmarknad som Sveriges. Politikernas uppgift är att så långt som möjligt tillse att konkurrensvillkoren mellan transportslagen är rättvisa och likvärdiga. Ett sådant regleringssamhälle som miljöpartiet och vänstern förespråkar är därför helt oacceptabelt och skulle inte heller fungera i praktiken.

Som det har framgått av debatten tidigare i dag är anslagen till vägarna över statsbudgeten för nästa år helt otillräckliga för att det vägkapital som vi har skall kunna vidmakthållas och för att nödvändiga nyinvesteringar skall kunna göras. Därför är det, vilket har framgått tidigare, viktigt att Tony

Hagström relativt omgående lägger fram förslag till andra finansieringskällor.

Som vanligt har det väckts ett stort antal motioner som berör vägarna. Många enskilda motioner innehåller krav på förbättringar av vägsträckor i skilda delar av landet. Många innehåller också krav på mer pengar till vägar i det egna länet eller till den egna regionen. Men eftersom vi har en mycket decentraliserad vägplaneringsprocess i vårt land som innebär att riksdagen fastställer ramarna, att vägverket fördelar pengarna på resp. län och att människorna själva i länet sedan i stort sett bestämmer hur pengarna skall användas, så har nästan samtliga dessa motionsyrkanden avstyrkts.

Herr talman! Jag skall nu övergå till att kommentera några reservationer. När man granskar vänsterns och miljöpartiets reservationer kan man än en gång konstatera att dessa partier inte tycker om vare sig vägar eller vägtrafik. Jag måste tyvärr än en gång påpeka detta, Viola Claesson. Dessa partier vill med alla till buds stående medel på alla sätt förhindra framkomligheten på vägarna för både person- och godstrafiken. Och när jag säger detta överdriver jag inte. Jag har sagt tidigare att om dessa partiers förslag skulle förverkligas skulle det på sikt innebära en mycket stor koncentration av befolkning och näringsliv till de järnvägslinjer som vi har i vårt land. Stora delar av glesbygden, som framför allt finns i skogslänen, skulle avfolkas. Det här är vad som skulle inträffa. Samtidigt försöker dessa partier i andra sammanhang vara anhängare av en aktiv regionalpolitik. Det här är naturligtvis helt oförenliga ståndpunkter. Viola Claesson anser att allt som handlar om vägar, vägtrafik och trafiksäkerhet är suspekt. Om man genom Drive-projektet vill åstadkomma en säkrare vägtrafik är det suspekt enligt Viola Claesson. Hon tror att detta projekt skall användas till något helt annat.

Centerpartiet, som man väl ändå bör ta litet på allvar, vill öka anslagen till driften och underhållet av de statliga vägarna med 1 miljard kronor för nästa år. Dessutom vill centerpartiet ha en plan för beläggning av det återstående grusvägnätet under en tioårsperiod, vilket kostar ca 60 miljarder kronor. Därutöver vill centerpartiet öka investeringsramen för järnvägarna under den närmaste tioårsperioden med 30 miljarder kronor. Det är mycket stora ökningar som centerpartiet föreslår, ungefär 100 miljarder, alltså 10 miljarder per år. Då måste man ställa följande fråga: Varifrån skall ni i centerpartiet plocka fram dessa pengar? Om dessa förslag skall betraktas seriöst måste ni ju ange finansieringsvägar, vilket ni inte har gjort. Man måste även ställa följande fråga: Vilka andra sektorer vill ni dra in på? Skall ni dra in kraftigt på bostadsbyggandet, eller vad vill ni åstadkomma? Ni föreslår 1 miljard, men om ni skall genomföra detta program är ju 1 miljard en droppe i havet. Ni behöver minst 6 miljarder per år bara när det gäller grusvägnätet.

Att miljöpartiet vill minska anslaget till byggande av riksvägar med över 1 miljard ligger helt i linje med vad jag tidigare har sagt, nämligen att miljöpartiet inte tycker om vägar. Men den reservation i detta betänkande som nästan är mest märklig är vänsterns reservation om hur utbyggnaden av E 6 skall finansieras. Vänstern säger att Volvo skall betala den. Det är minst sagt en mycket märklig uppfattning. Skall då Volvo ha exklusiv rätt att trafikera E 6? Vart skall alla andra människor som vill åka där ta vägen?

När det gäller anslaget till länstrafikanläggningar har centerpartiet åter-

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Vägväsende

igen intagit en mycket märklig ståndpunkt. Normalt talar centerpartisterna sig varma för att man skall öka decentraliseringen av besluten. Men i denna fråga går de i rakt motsatt riktning. I detta fall vill de öronmärka medel. De vill med andra ord frånta människorna ute i länen möjligheten att själva fatta beslut om hur dessa pengar skall användas, om de skall användas till länsvägar, länsjärnvägar eller andra trafikanläggningar av stor betydelse för trafiken inom länet. Jag tycker att detta är en minst sagt märklig uppfattning för att komma från centerpartister. Att sedan vänstern och miljöpartiet har samma uppfattning är kanske mindre märkligt.

De är också litet märkligt att moderaterna, och tydligen även folkpartiet, fortfarande är emot en automatisk hastighetsövervakning. Denna metod har ju provats med framgång i både Norge och Västtyskland och är nu föremål för prov även här i Sverige på ett antal utvalda platser. Jag tycker att denna provverksamhet skall avvaktas innan man så att säga slår ner på detta system.

Jag kan än en gång konstatera att moderaterna vill ha en omfördelning av väganslagen till förmån för storstäderna, och då främst naturligtvis Stockholmsregionen. Någon känsla för det övriga landet har moderaterna fortfarande inte. Moderaterna föreslår även, om jag har läst rätt, nästan 1 miljard mer till vägarna. Men de talar inte om att de samtidigt föreslår en minskning inom den sociala sektorn med över 3 miljarder. Det är klart att det går att göra en sådan omfördelning, men den är vi socialdemokrater inte beredda att göra.

Regeringen har föreslagit att bidraget till drift och underhåll av de statskommunala vägarna skall vara 595 miljoner, men utskottet har räknat upp det till 750 miljoner. Detta bidragsbelopp kräver inte någon höjning av medelsanvisningen, men det får givetvis återverkan på anslagsberäkningen för kommande budgetår.

När det gäller bidrag till drift och byggande av enskilda vägar har samtliga oppositionspartier lyckats ena sig om att föreslå en höjning av detta anslag med 100 miljoner. Detta tycker jag är litet märkligt. Oftast är det nämligen på det sättet beträffande de året-runt-boende – och det är väl de året-runt-boende som avses i detta sammanhang – att kommunerna går in och täcker skillnaden mellan den faktiska kostnaden och statsbidraget. Det innebär att väghållarna för de enskilda vägarna ofta får samtliga kostnader för väghållning täckta med bidrag.

Herr talman! Med det anförda vill jag yrka bifall till reservation 40 och i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 36 VIOLA CLAESSION (v) replik:

Herr talman! Det var, som det heter, "the same procedure as last year". Så är det alltid när Olle Östrand kommer upp i talarstolen. Men det fanns faktiskt en mening i Olle Östrands anförande som jag tror att fler än jag lade märke till och som handlade om miljön. Jag tror att Olle Östrand t.o.m. sade att han glädde sig åt det miljömedvetande som har växt fram i Sverige.

Det är alltså synd att Olle Östrand och hans partikamrater i regering och riksdag inte drar konsekvenserna av detta. Det borde ge er den råg i ryggen som vänsterpartiet bl.a. har känt när vi har skrivit motionen, framlagt förslag

och debatterat här i riksdagen, att det är en enorm folkrörelse i gång i Sverige som offrar mycken tid och ork för att försöka åstadkomma ett miljöförbättrat Sverige. Ett av de viktigaste inslagen i denna kamp, Olle Östrand, handlar just om att förändra och förbättra hela transportstrukturen, så som Birgitta Dahl har lovat att regeringen skall göra och så som miljöpartiet och delvis centern vill vara med om att göra. Här finns en majoritet, om ni bara skulle vilja vila på den för att åstadkomma allt detta.

Så säger Olle Östrand att samhället inte skulle fungera med våra förslag. Men hur i all sin dar skall samhället fungera på sikt när miljöhotet redan är så akut som det är i dag? Vad tänker Olle Östrand göra åt koldioxidutsläppen, som påverkar den s.k. växthuseffekten och där minst en tredjedel kommer just från transportsidan? Bilismen och vägtrafiken har där en väldigt stor skuld.

Vidare säger Olle Östrand att det är orimligt att tänka sig att man skulle kunna åstadkomma särskilt mycket genom det vi kallar för massiva överföringar från landsvägen till järnvägen, från den farliga trafiken till den miljövänliga och trafiksäkrare, därför att järnvägen står för en så liten andel i utgångsläget. Varför gör den det? Jag misstänker att Olle Östrand inte har läst Jan de Rietz bok *Den totala urspårningen*. Jag rekommenderar den till läsning. Det är en väldigt nyttig rekapitulation av vad socialdemokraterna under mer än 45 års regeringsinnehav inte har åstadkommit men som de borde ha gjort i Sverige. Massor av järnvägsbanor har lagts ner.

Olle Östrand talar om att stora delar av landet inte klarar sig utan bil, för där finns ingen järnväg. I varje fall har där funnits en järnväg.

När det gäller Drive och Prometheus vill jag påstå att jag äger minst lika stora kunskaper som Olle Östrand. Den diskussionen skall vi ha i morgon.

Under detta anförande övertog förste vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 37 KJELL DAHLSTRÖM (mp) replik:

Fru talman! Jag måste gå till motattack mot Olle Östrand, som anklagar bl.a. mig för att enbart ha fört fram slagord. Jag har ingenting emot bra slagord, för sådana kan säga mer än tusen bilder. Det kan inte vara fel att vi från vår sida med skärpa och udd framför vår politiska uppfattning i debatten. Det är vad vi försöker göra.

Olle Östrand menar att vi inte på något sätt, annat än med slagord, säger hur vi vill ändra trafiksystemet. Detta är helt fel. Vi har visat i motioner och i reservationer hur vi föreslår överföringar från just satsningar på vägtrafiksystemet till miljövänliga lösningar, framför allt järnvägstrafiken. Drygt 1 miljard för vi över från vägsatsningar till järnvägssatsningar. Olle Östrand menar också att det blir svårt att klara vägunderhållet så som vi driver politiken. Det är fullständigt fel. Vi satsar 300 miljoner mer på riksvägsunderhåll än vad socialdemokraterna gör.

Jag redovisade också kreativa nya transportlösningar som det finns möjligheter och fog för att undersöka och utveckla i Sverige. Jag ser det inte som slagord, utan jag ser det faktiskt som reala möjligheter att förändra i en miljövänlig riktning i samhället. Men Olle Östrand tillhör uppenbarligen en po-

litisk skola med betongbilsyn. Vi kan konstatera att vi går åt vitt skilda håll. Väljarna får avgöra hur vi skall ha det i samhället i framtiden.

Anf. 38 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Olle Östrand angrep vårt förslag till ett tioårigt program för upprustning och beläggning av grusvägnätet. I år säger han att det skulle kosta 60 miljarder att åstadkomma det. I motsvarande diskussion i fjol sade han att det skulle kosta 50 miljarder. Visserligen har vi med den socialdemokratiska ekonomiska politiken en väldigt hög inflation i det här landet, men 20 % på ett år är väl ändå att ta i.

Vi har aldrig någonsin krävt en förstärkning och beläggning av hela grusvägnätet inom tio år. Det talas om förstärkning och beläggning av grusvägar inom länsvägnätet i våra motioner och reservationer. 10 miljarder under tio år, som vi förespråkar, löser trots allt inte alla problem, men det blir en oändligt mycket bättre standard på vägnätet än med Olle Östrands och regeringens ekonomiska tilldelning. Det kan väl inte förnekas.

När det sedan gäller LTA-anslaget, som vi i det här fallet vill specificera i underkonton, kommer Olle Östrand med det gamla vanliga argumentet att vi är centralistiska. Vi bedömer det som ett centralt viktigt politiskt mål att vi t.ex. genom beslut i denna kammare skall kunna satsa resurser på att upprusta länsjärnvägsnätet. Det tycker vi är viktigt. Den möjligheten har vi inte med den nuvarande anslagskonstruktionen. Det är därför som vi tycker att man i det här fallet får ha en annan anslagskonstruktion.

När det vidare gäller en höjning av anslaget till enskilda vägar, som socialdemokraterna har reserverat sig emot, var Olle Östrands försvar för reservationen väldigt förvånande. Det gick ut på att det inte gjorde någonting om staten inskränkte sina anslag, för då går kommunen in och höjer sina. Var det alltså detta det handlade om, att det skulle vara ett sätt att föra över kostnader på ytterligare ett område från staten till kommunerna? Är det inte så att alla kommuner överallt går in och täcker mellanskillnaden?

Dessutom finns det ett stort antal vägar som i och för sig uppfyller kraven för att ingå i systemet men som inte tas in därför att det fattas pengar. Det borde väl Olle Östrand inse som sitter i vägverkets styrelse – man har ju i vägverkets anslagsframställning skrivit mycket om det här och påpekat behovet av ytterligare resurser – att de här pengarna är välkomna. Även om Olle Östrand av formella skäl och partilojalitet tvingas att reservera sig mot förslaget tror jag att han i själ och hjärta är ganska glad över de här pengarna, som kan disponeras inom vägverket.

Anf. 39 ANDERS CASTBERGER (fp) replik:

Fru talman! Olle Östrand, som är en nyttig fritänkare inom socialdemokraterna när det gäller miljöinsatser i trafiken, t.ex. skrotpremier, hemfaller nu åt vanlig socialdemokratisk storebrorsmentalitet. Det är nämligen så att folkpartiet gärna avvaktar utvärderingen av försöket med den automatiska hastighetsövervakningen när det gäller teknik och när det gäller effekterna av hastighetsanpassningen. Då kan ju inte vår tveksamhet vara överraskande, med tanke på vår tveksamhet i övrigt till försöket. Folkpartiet satte nämligen som krav att innan försöket startade skulle rättssäkerhets- och in-

tegritetsaspekterna noga utredas och klarläggas. Det struntade socialdemokraterna i – socialdemokraterna som tar så lätt på den lilla människans behov av rättsskydd och integritet.

Och vad får vi se? Jo, en kändis som åker dit vid en automatisk hastighetsövervakning i Göteborg men som, genom att han kändis, lyckas ragga fram ett trettiotal vittnen på att han i själva verket befunnit sig i en annan del av landet. En vanlig liten människa som inte hade kunnat klara det hade förmodligen malts ner i den byråkratiska poliskvarnen.

Så får vi reda på att alla skall registreras under försöket, oavsett om hastigheten har överskridits eller inte, dvs. storebror skall hålla reda på var vi är även om vi av privata skäl vill hemlighålla det och inte begår någon olaglig handling, varken genom att vi vill hemlighålla det eller genom att vi färdas där vi råkar åka. Den socialdemokratiska regeringen vill experimentera med rättssäkerhet och integritet, och det är betänkligt.

I sitt nagelfarande av reservationerna tog Olle Östrand inte upp reservation 35. Skall det tolkas som att socialdemokraterna är beredda att biträda folkpartiets förslag om extra anslag till LTA-området?

Anf. 40 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Fru talman! Olle Östrand gjorde i sitt inlägg gällande att moderata samlingspartiet hade satsat enbart på storstäderna. Han har läst på väldigt dåligt.

Först och främst har moderata samlingspartiet yrkat på och anvisat finansiering för ytterligare 2 miljarder att satsas på infrastrukturområdet, som vi nu debatterar. Av detta är 1,5 miljarder för vägarna. För drift och underhåll av statliga vägar föreslås 0,5 miljarder, till länstrafikanläggningar 77 miljoner, till drift och underhåll av statskommunvägar ytterligare 755 miljoner – dessa har av regeringen behandlats mycket illa – och till byggande av enskilda vägar 168 miljoner.

Av detta, Olle Östrand, lär vi få igenom ganska mycket. Dels har regeringspartiets företrädare i utskottet vikt sig i debatten, dels har vi fått stöd från övriga oppositionspartier. Det är jag mycket glad för. Vagnätet betyder mycket för att hela Sverige skall kunna leva. Det är alltså inte en satsning på enbart storstadsområdena.

Däremot pekar vi på, fru talman, att man behandlar storstadsområdena mycket orättvist. Storstadsregionerna representerar faktiskt 33 % av landets befolkning och har 30 % av bilinnehavet. Men de får långt mindre än 20 % av anslagen.

För Stockholmsområdet är det ännu värre. Där finns 20 % av befolkningen och ungefär lika mycket av trafiken. Ett antal år har man fått endast 5–10 % av väganslagen. Det säger sig självt att detta leder till flaskhalsar i trafiksystemet, därför att man inte kan bygga ut och förbättra. Då förstör man miljön.

Man får inte heller de kringfartsleder man så kolossalt väl skulle behöva. Med sådana skulle man omfördela trafiken från centrala delar till att köra runt staden i stället.

Vad beträffar hastighetsövervakningen instämmer jag i vad Anders Castberger sade här alldeles nyss. Innan man sätter i gång en så omfattande försöksverksamhet måste man naturligtvis titta på rättsaspekterna.

Hur är det med t.ex. ägaransvaret? Hur är det med angivelseplikten? Hur är det med kravet på registrering?

Vi hörde alldeles nyss om en person som med stöd av 30 eller 40 vittnen kunde bevisa att han faktiskt inte befann sig i den bil som det påstods att han hade kört. Det är väl ett varnande exempel. Vi är tvungna att titta på rättssäkerhets- och integritetsfrågorna innan vi startar en så omfattande försöksverksamhet.

Anf. 41 OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Fru talman! Jag tar mycket allvarligt på miljöfrågorna kring vägtrafiken – inte bara jag utan hela mitt parti. Får jag ställa frågan rent konkret: I vilket avseende tar ni miljöfrågorna på allvar? Ni säger nej till att bygga förbifarter runt tätorterna.

Vad tror Viola Claesson att de som bor i Vaggeryd säger, som har demonstrerat för att få en förbifart, eftersom de inte vill ha 15 000 fordon gående genom centrum varje dygn? Så ligger det till i verkligheten.

Hur är det nu med miljön? I det nya motortestcentret i Jordbro, som Svensk bilprovning har byggt, har man gjort prov på de tio mest sålda bilmodellerna 1990, som representerar 50 % av marknaden. Man har kommit fram till testresultat där utsläppen av koloxid, kolväte och kväveoxider ligger långt under de gränsvärden som gäller i dag. Av kväveoxider släpptes ut 0,17 gram/km, där gränsvärdet är 0,62. Vi vet att Volvos och SAABs tunga fordon släpper ut mindre än det vi satt som gränsvärde för 1992/93.

Vad jag vill ha sagt är att det pågår ett intensivt arbete med att få ned utsläppen. Vi kan inte välja bort bilen om vi vill utveckla industrisamhället. Därför skall vi se till att det satsas resurser så att vi kommer bort från de miljöstörande utsläppen.

Jag måste vara realist. Jag kan inte som Kjell Dahlström drömma mig bort från bilen. Vi socialdemokrater är beredda att även i fortsättningen ta ett ekonomiskt ansvar för utvecklingen i vårt land. Då måste vi ha bilen, men vi skall se till att vi gör den renare. Det är enda möjligheten.

När det gäller de enskilda vägarna, Elving Andersson, betalas i dag statsbidrag till enskilda vägar som går ut till rena sommarstugeområden. Det är i första hand dessa bidrag vi vill skära bort. Det tycker jag är riktigt. Har man råd att ha en sommarstuga, har man också råd att hålla vägen öppen hela året. Men era förslag öppnar möjlighet för att även i fortsättningen ha sådana bidrag, och det tycker jag inte är riktigt.

Anf. 42 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Jag får erinra om de debattregler som gäller för replik.

Anf. 43 VIOLA CLAESSION (v) replik:

Fru talman! Jag tycker det är uppenbart att det är meningslöst att diskutera konkreta miljöfrågor med Olle Östrand med de utgångspunkter han har. Han tycks t.o.m. tro att det går att göra någonting åt koldioxidutsläppen med nuvarande teknik. Kan vi visa fram sådana förslag, Olle Östrand, så är detta fullständigt unikt, för inga forskare har klarat det hittills.

Visst har det gått att med ny teknik minska vissa utsläpp. Det är därför

vänsterpartiet bl.a. försökte gå i spetsen här i riksdagen för att på ett mycket tidigt stadium ställa hårda krav. Men då gick det inte att genomföra på grund av den ekonomiska tillväxten. Allt detta tal om den ekonomiska tillväxten!

Vem i kammaren har talat om att bilarna skall bort? Vi talar om att miljövänliga transporter måste öka på bilismens och flygets bekostnad, t.ex. Det handlar om överförande, inte om uttradering. Jag har försökt använda några ord tidigare för att förklara detta, men Olle Östrand tycks ha svårt att fatta detta.

Jag vill avsluta med två frågor som jag inte hunnit med tidigare.

Regeringen och merparten av partierna i riksdagen har inte haft något att sätta emot, eller brytt sig om att sätta emot, de prognoser som pekar på en fördubbling av biltrafiken på vägarna till år 2000. Enligt bl.a. bilindustrins, Prometheus och Drives planer skall det bli en fyrfaldig bilism till år 2040. Vad tjänar då denna reningsteknik till som vi skulle kunna få en del vinster av? Det går ju inte ihop. Dessa vinster som hade varit möjliga har redan börjat ätas upp genom att biltrafiken ökar så snabbt.

I slutet på förra året läckte det ut att regeringen hade planer på att göra både banverket och vägverket till affärsdrivande verk. Denna läcka ledde till mycket hårda protester, inte minst från den fackliga rörelsens sida. Det ledde till att regeringen hade dragit tillbaks det konkreta förslaget när propositionen väl var färdigskriven och presenterades för oss i riksdagen. Det fanns alltså inte kvar. Däremot har regeringen gått en annan väg, vilket jag menar är en taktisk fint, genom att underlätta för vägverket att påskynda vissa avgiftsfinansierade projekt och objekt, som man också talar om på vissa ställen.

Jag vill fråga Olle Östrand: Vilka avgiftsfinansierade vägprojekt är detta? Handlar det t.ex. om riksväg 40, Jönköping-Borås-Göteborg?

Vägverket skall också ges rätt att ta lån hos riksgäldskontoret, ställa borgen för delägt bolag, bli delägare själv osv. Är detta första steget mot att göra vägverket till ett affärsdrivande verk?

Anf. 44 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Olle Östrands sätt att argumentera när det gäller bidrag till enskilda vägar tycker jag inte bara är märkligt, utan på gränsen till ohederligt. Han försöker ge dem som eventuellt lyssnar på den här debatten intrycket att detta i första hand kommer att gynna sommarstugeägare.

Det är inte så, Olle Östrand. Hundratusentals människor som bor året om längs enskilda vägar och som redan i dag har stora kostnader för att hålla sina enskilda vägar öppna har fått aviseringar från vägverket om att statsbidraget till dessa vägar kommer att sänkas med 20 % för att verket inte får tillräcklig medelstilleddning.

Nu behöver denna sänkning inte göras. Dessutom kan man ta in ytterligare ett antal enskilda vägar, i områden med året-runt-boende, som inte får statsbidrag i dag. De har alltså inte kommit in i systemet därför att pengarna inte har räckt.

Detta handlar inte om att gynna dem som har sommarstugor, utan den absolut övervägande delen av dessa medel går dit de skall, nämligen till att hjälpa året-runt-boende enskilda människor att hålla sina enskilda vägar i

någorlunda gott skick, utan alltför stora privatekonomiska insatser. De satsar mycket privata pengar ändå.

Anf. 45 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Fru talman! Det var glädjande att höra Olle Östrand så klart deklarerat uppfattningen att förbifarter och kringfartsleder är något mycket miljöpositivt. Jag föreslår att Olle Östrand försöker påverka sina partikamrater i Stockholm också, så att de förstår detta.

Det är faktiskt på det sättet att mindre än en fjärdedel av hela det enskilda vägnätet får bidrag. Bidraget räknas efter hur boendet ser ut utmed den vägstump som får bidrag. Sänker man bidraget går det ut även över de permanent boende. Även jag blir mycket upprörd när jag hör Olle Östrands argument. Vad menas med detta? Skall kommunerna åta sig ytterligare kostnader? Räknar man med att kommunerna skall täcka upp det som fattas av bidrag till det enskilda vägnätet? Läger man ihop det som har föreslagits av regeringen – men som tack och lov har rättats till i utskottet, nämligen att det statskommunala vägnätet skulle få mycket mindre pengar och en avsevärt sänkt bidragsandel – med det som skulle drabba kommunerna genom det sänkta anslaget till enskilda vägar, blir jag riktigt upprörd. Sådant tycker jag inte kan försvaras.

Anf. 46 KJELL DAHLSTRÖM (mp) replik:

Fru talman! Olle Östrand säger att han och hans parti på alla sätt visar miljöhänsyn i trafikpolitiken. Jag har i tidigare debatter sagt att jag tycker att det socialdemokratiska språket är ett dubbelspråk. Vad gör ni? Ni skall satsa på att bygga en Öresundsbro. Ser ni Öresundsbron som en kringfartsled som, vilket Anders Castberger tycker, skall förbättra miljön på något vis? Det kanske är ett bra sätt att föra debatten på vid er kongress till hösten. Där får ni det väl rätt hett i fråga om den här Öresundsbron.

Olle Östrand nämnde Vaggeryd. Jag måste erkänna att jag faktiskt har åkt bil genom Vaggeryd många gånger. Det som är slående i Vaggeryd, ett av de få ställen på E4 mellan Skåne och Stockholm där det ännu inte finns motortrafikled, är de stora lastbilsekipage som far igenom. Det är EG-lastbilar och svenska lastbilar till och från den skånska västkusten och Stockholm – Mälarmrådet. Övrig biltrafik är inte särskilt besvärande.

Dessa lastbilstransporter skall självfallet upp på järnväg. Det vore väl ett sätt att ta miljöhänsyn på, hellre än att bygga kringfarter runt Vaggeryd. Längs denna del av E4, Lagandalen – om vi kan kalla den dal – ligger faktiskt en delvis rostig men ändå normalspårig järnväg hela vägen från Helsingborg till Jönköping. Jag tror att människor mycket väl skulle vilja flytta över både gods och sig själva till Krösatåget mot Värnamo och vidare på Skåne-Smålands järnvägar mellan Ljungby – Värnamo och Helsingborg – Åstorp.

Olle Östrand säger också att jag drömmer mig bort från bilen. Ja, det gör jag gärna. Jag vill inte sitta och bli förgiftad inne i bilen som Olle Östrand tycks vilja och Görel Bohlin med honom, tydligen. Vi får höra av Görel Bohlin att 33 % av befolkningen bor i storstadsområdena och att de har 30 % av bilarna. Det understryker ju det riktiga i miljöpartiets, vänsterpartiets och till stora delar centerns politik. Vi måste minska bilismen. Gå ut och fråga

människorna på Stockholms gator. Vill inte de drömma sig bort från bilarna också?

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

Anf. 47 OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Fru talman! Om Elving Andersson läser protokollet från förra året ser han att jag sade att det kostade 59 miljarder och inte 49.

Det är faktiskt många fritidsområden som i dag får statsbidrag till sina enskilda vägar. Jag sätter ett stort frågetecken för om vi verkligen skall ha konstruktionen att statsbidrag skall utgå till den typen av fritidsboende. Jag tycker att statsbidrag i första hand skall användas till året-runt-boende. Genom detta tillägg får fritidsområdena fortfarande större möjligheter att få bidrag. Att det ligger till på det sättet kan vi aldrig komma ifrån.

Om Viola Claesson hade lyssnat på mitt anförande litet bättre, hade hon aldrig behövt använda en del av sin repliktid till att prata om koldioxid. Jag sade så här i mitt anförande: Utsläppen av koldioxid från trafiken har ingen ännu kunnat rå på annat än genom att rekommendera minskad förbränning av fossila bränslen. Det innebär för vägtrafikens del mer energieffektiva motorer, lägre hastigheter och helt nya motorer med andra bränslen. Det var vad jag sade. Jag sade inte att man genom renare motorer kunde få bort koldioxiden. Däremot kan man få bort andra utsläpp. Det visas genom de prov som har gjorts på Bilprovningen. Men det är så med Viola Claesson, att om man inte tycker som hon, förstår man sig inte på saker och ting.

Görel Bohlin blir mycket upprörd. Men jag blir också upprörd när ni menar att storstäderna skall ha en större del av väganslagen. Det är vad ni har sagt i er reservation. Skulle storstäderna ha den andel av väganslagen som trafiken motiverar, skulle det inte bli några vägpengar över till stora delar av vårt land. Det är faktum. Jag har i tidigare sammanhang sagt att ni själva måste komma överens om hur ni skall lösa trafikproblemen i Storstockholmsområdet. Det kan ni ju inte. Det är bl.a. mot den bakgrunden som Bengt Dennis som storstadsförhandlare har fått i uppdrag att tillsammans med kommunerna i Stockholmsområdet försöka lösa dessa problem.

Förste vice talmannen anmälde att Viola Claesson, Elving Andersson och Görel Bohlin anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 48 YLVA ANNERSTEDT (fp):

Fru talman! När jag lyssnade på det inledande avsnittet av den här debatten och speciellt på Åke Wictorsson tänkte jag att jag snarare skulle ha deltagit i den delen av debatten – mycket av vad jag kommer att säga handlar om Stockholmsregionen, men det är ju när det gäller väganslagen i allra högsta grad Stockholms problem.

Fru talman! Goda kommunikationer är en förutsättning men inte en garanti för en framtidsinriktad utveckling av en region. Investeringar i kommunikationer är dyrbara, och de måste komplettera varandra. I det regionala utvecklingsarbetet bör därför utgångspunkten vara att utveckla befintliga resurser och befintligt näringsliv, och inte att använda investeringar i kommunikationer i syfte att förändra hela landets befolkningsfördelning.

*Trafikens
infrastruktur*

Vägväsende

Stockholmsregionen är hjärtat för landets kommunikationer på de flesta områden. Vid planeringen av investeringarna för såväl tåg och flyg som vägar måste man därför ta hänsyn till riksintressen men också till det faktum att Stockholm är den landsdel som har de flesta och viktigaste förbindelserna med utlandet. Det ligger i högsta grad i hela landets intresse att kommunikationerna till och från Stockholm, liksom kommunikationerna mellan Stockholm och utlandet, håller en hög kvalitet.

Den njugghet mot Stockholmsregionen som hittills varit förhärskande när det gäller resurserna får olyckliga verkningar för hela landets och regionens kommunikationsnät. För rättvisare anslag till Stockholmsregionen talar även det faktum att det är där som trafikinvesteringarna gör mest nytta, samhällsekonomiskt och välfärdsmissigt.

Storstockholm har i jämförelse med riksgenomsnittet

- 50 % lägre andel invånare med kort gångavstånd till arbetsplatsen,
- 50 % lägre andel invånare med mindre än 15 minuters restid till arbetet,
- 100 % större andel invånare med mer än 30 minuters restid till arbetet, och
- 50 % större andel invånare mer än 90 minuters kollektivresetid till arbetet.

En tredjedel av kollektivresandet i landet sker faktiskt i Stockholms län.

Om inte betydande ansträngningar görs för att förbättra situationen för både bilister och kollektivresenärer kommer de genomsnittliga restiderna att öka kraftigt under kommande år. Kötider är helt improduktiva för samhället. Den som tvingas resa länge till arbetet förhindras att utöva produktivt arbete eller att tillfredsställa sina personliga fritidsbehov – detta utan att välfärden för någon annan medborgare ökar.

Tvärförbindelser med bil och buss kräver framför allt utbyggnad av kringfartsleder runt Stockholms innerstad och nya väglänkar i öst–västlig riktning mellan regionens yttre delar.

Ett exempel är Österleden mellan Nacka och Roslagstull. Finansieringen finns men, som påpekats tidigare, det politiska modet saknas hos somliga. Om Åke Wictorsson, som talade så varmt för satsningar på Stockholms län, gjorde en insats för att övertala sina partikolleger i länet att satsa på Österleden skulle det finnas en majoritet för detta, och det skulle betyda en kraftfull förbättring av både miljön och trafiksäkerheten. Och, som sagt, Olle Östrand kan hjälpa till – han sade mycket tydligt från talarstolen att man inte tar allvarligt på miljöproblemen om man säger nej till kringfartsleder.

För folkpartiet är det angeläget att snabbt vidta de trafikåtgärder som kan medverka till att avlasta innerstaden från den genomfarts trafik som med glädje skulle avstå från att köra genom city om det fanns en ringled. Det är en både trafiksäkerhetsmässigt och miljömässigt viktig insats att se till att Österleden kommer till stånd.

Investeringar i en förbättrad infrastruktur måste ses som en del av en utveckling som inte gör halt vid länsgränserna. Ett inskränkt länstänkande kan leda till felsatsningar, som kan bli dyrbara för skattebetalarna. Ett fördjupat samarbete bör inledas från Stockholmsregionens sida när det gäller hela Mälardalsområdet.

Stockholms län har en femtedel av Sveriges befolkning, som flera av de

*Trafikens
infrastruktur*

Vägväsende

tidigare talarna i dag har redovisat, men fortfarande får vi bara omkring 7 % av väganslagen. Vi har i regionen en mängd länsvägar som redan i dag skulle ha varit upprustade om de legat i ett annat län. Det mest belysande exemplet är väg 261 till Ekerö, vars 23 000 invånare betjänas av en slingrig sexmetersväg som enda förbindelse med det övriga länet. Andra exempel är de dåliga tvärförbindelserna.

Den dåliga trafikstandarden i Stockholms län medverkar till att trafikolyckorna med dödlig utgång ökar mer här än i andra områden i Sverige. Största orsaken är enligt trafiksäkerhetsutredningar att länet har ett vägnät som är byggt för 1960-talets trafikvolym. Det är uppenbart att Stockholms län måste få en ökad andel av de statliga väganslagen.

Fru talman! Jag vill också kortfattat ta upp en fråga som är akut för all vägtrafik söderut. Det gäller broförbindelserna över Södertälje kanal. Den inträffade brokatastrofen har tydligt illustrerat att broarna över kanalen inte bara är en länsfråga, som kommunikationsministern ville göra gällande i en frågedebatt som vi hade här i kammaren för ett par veckor sedan. Fungerande förbindelser från huvudstaden och söderut är i högsta grad en fråga som berör hela landet. Det gäller möjligheterna att upprätthålla förbindelsen med huvudstaden på ett rimligt sätt och möjligheterna att säkerställa utrymningsvägarna från huvudstaden på ett acceptabelt sätt. Detta är i dag omöjligt. I mycket beror det på att byggandet av den s.k. Saltsjöbron över kanalen i Södertälje bara halkat längre och längre tillbaka i prioriteringslistan.

På grund av de ytterligt snåla ramarna för Stockholms län har investeringarna i länet under senare år kommit att präglas av akutinsatser, medan viktiga investeringar för långsiktig trafikplanering har fått stå tillbaka.

Det är positivt att Birger Rosqvist så klart uttalat att storstadsförhandlingarna nu bör finna metoder att förbättra storstadsregionernas trafikinvesteringar. Men vi vet ju bägge, Birger Rosqvist, att resurserna är begränsade och att det alltid kommer att handla om avvägningar mellan de olika landsdelarna. Jag litar på att Birger Rosqvist i en sådan diskussion aktivt stöder önskemålen att Stockholms län får en ökad andel av väganslagen.

Fru talman! Folkpartisterna i Stockholms län vill kraftigt understryka de krav för storstadsregionen som jag här har framfört, utan att därför särskilt yrka bifall till de olika yrkanden som genom den gjorda debattuppdeleningen nu hamnat under skilda rubriker i debatten.

Satsningar i Stockholms län ses ibland som konkurrerande med satsningar i övriga delar av landet. En välutvecklad huvudstadsregion är emellertid en förutsättning för att Stockholm skall kunna hävda sig i konkurrensen med övriga storstäder i Europa. En välutvecklad storstadsregion är därmed av intresse för hela landet. Det handlar inte om, vilket Olle Östrand ville påstå, att inte ha någon känsla för övriga delar av Sverige, utan det handlar faktiskt om huruvida övriga delar av Sverige är intresserade av att 20 % av landets befolkning skall ha en rimlig trafikstandard.

Anf. 49 KJELL ERICSSON (c):

Fru talman! I detta betänkande behandlas trafikens infrastruktur, och det är en synnerligen viktig fråga. Ett väl fungerande transport- och kommuni-

kationssystem är av allra största betydelse för vårt lands möjligheter att existera och utvecklas. Vi måste ha goda kommunikationer med vår omvärld. Vi måste också ha bra kommunikationer mellan vårt lands olika regioner. Det gäller både vägar, järnvägar och flyg. Men den nuvarande debatten berör vägarna, och jag skall därför hålla mig till dem.

Om man bryter ned det här på länsnivå, så kan det sägas att det är mycket väsentligt att även de inomregionala kommunikationerna fungerar.

Debatten har ju handlat om vägarna och väganslagen i stort. Föregående talare tog upp till diskussion frågan om Stockholmsregionens vägar. Jag skall i stället något beröra vägproblemen i mitt hemlän Värmland. Där som på så många andra ställen finns stora behov av väginvesteringar. Tyvärr har väganslagen varit och är alltför små.

Det är vägverket som fördelar väganslagen till de olika länen, men det är riksdagen som beslutar om anslaget till vägverket. Jag vill därför påvisa en del av de behov som finns i Värmland vad gäller både riksvägar och länsvägar.

Om man slår ihop alla anslag för byggande av riksvägar, länsvägar, länsjärnvägar och kollektivtrafikobjekt, finner man att anslagen till länet uppgår till ca 80 milj.kr. Det skall jämföras med att det enbart på huvudvägnätet finns behov av angelägna investeringar för ca 150 milj.kr. per år. Får vi inte mer medel kommer angelägna projekt att få flyttas långt fram i tiden.

Det finns bara ett riksvägsprojekt som kan komma i gång under den närmaste femårsperioden, och det är sträckan Valnäs-Slottsbron på E18. Det är bra, men det finns också många andra nödvändiga projekt. Vi har t.ex. sträckan Hån-Riksgränsen på E18, där långtradarna vintertid ofta blir stående i de branta backarna upp mot gränsen. Vi har vidare vägarna 61 och 234, Kil-Fagerås m.fl. För att kunna genomföra en del av dessa projekt behövs ytterligare medel till länet.

Dessutom har vi ett omfattande grusvägnät. Ca 30 mil vältrafikerade grusvägar borde rustas upp och asfaltbeläggas. Det kan vara vägar på Värmlandsnäs, kring Långserud, Nordmarken, Gunnarskog, Sunne, Torsby, Hagfors eller Filipstad. Ja, de dåliga grusvägarna förekommer på många håll.

Vi har under de senaste åren talat varmt för en levande landsbygd. Då är det också väsentligt att få till stånd vägar av godtagbar standard. En kraftfull satsning på länsvägnätet genom att belägga och förstärka bärigheten på grusvägarna skulle få stor regional- och näringspolitisk betydelse. Inte minst har det stor betydelse för skogsindustrin, som transporterar stora mängder virke på dessa vägar varje år. Det är också viktigt för dem som vill bo och leva på landsbygden att det finns vägar av godtagbar standard. Bilen är ju ofta det enda tänkbara kommunikationsmedlet. Därför bör det anslås ordentligt med medel för att rusta upp just grusvägnätet.

Centern har föreslagit ett tioårigt program för upprustning av grusvägar. För nästa budgetår föreslår vi 1 miljard kronor för det ändamålet.

Jag har här gett några exempel på vägar som bör rustas upp. Det finns många fler att räkna upp, men det skall jag avstå från. Vägfrågorna engagerar dock många människor ute i regionerna. Så sent som i går var jag och en kollega från vardera moderaterna, folkpartiet, socialdemokraterna och vänsterpartiet på en hearing i samband med en kommunstyrelsekonferens i

Sunne. Där underströk kommunalmän från alla partier med kraft vikten av att det nu måste satsas ordentligt på vägar och järnvägar om länet skall kunna fortsätta att utvecklas positivt.

Låt mig till sist tacksamt notera att trafikutskottet har höjt anslaget till enskilda vägar med 100 milj.kr. Det var nödvändigt därför att de enskilda väghållarna i dag har en mycket kärv ekonomisk tillvaro. Hade de fått ett sänkt statsbidrag hade situationen blivit mycket besvärlig för dem.

Fru talman! Med detta yrkar jag bifall till reservationerna 27, 28 och 36.

Anf. 50 BERNDT EKHOLM (s):

Fru talman! Investerings- och underhållsbehoven i landets vägnät är stora, så stora att statens medel inte räcker till. Därför blir det särskilt angeläget att tillse att det görs rimliga prioriteringar med hjälp av tillgängliga medel.

I motion T327 ifrågasätter vi socialdemokratiska motionärer från Södra Älvsborg den nuvarande prioriteringen. Vi anser att utbyggnad av förbifarter och undanröjande av s. k. flaskhalsar samt förbättringar av grusvägnätet i dag inte tilldelas en tillräckligt stor andel av de samlade vägbyggnadsmedlen. Vi anvisar också en väg för omfördelning av medlen. Resurser bör tas från utbyggnaden av större stamvägnätsprojekt, som i stället får finansieras genom t.ex. lån och avgifter samt bidrag från näringslivet.

Utskottet säger sig dela våra synpunkter avseende förbifarter och flaskhalsar. Man hänvisar till att regeringen i direktiven till den pågående flerårsplaneringen givit prioritet åt trafiklösningar som avlastar centrala tätortsområden. Utskottet förutsätter vad gäller flaskhalsarna att behovet av åtgärder beaktas inom ramen för vägplaneringen.

Trots att förbifarter givits ökade resurser innebär detta ändå inte att åtgärdande av genomfarter resp. flaskhalsar fått en tillfredsställande prioritering, inte heller i den pågående flerårsplaneringen.

Jag hämtar ett uppenbart exempel från min egen hembygd, Sjuhäradsbygden, som för övrigt är ett parallellfall till det tidigare omtalade exemplet från Vaggeryd. Riksväg 41 mellan Borås och Varberg går i dag rakt igenom centralorten Kinna-Skene i Marks kommun. Sedan 1950-talet har det planerats för en ny lösning utanför tätbebyggelsen. Än har vi ingen förbifart, trots att centralorten totalt omfattar ca 17 000 invånare.

Projektet, som har stor lönsamhet, har åkt ut och in i vägverkets flerårsplaner. För några år sedan skulle riksvägen byggas ut i en följd från Borås inkluderande förbifarten. Sträckan Borås–Kinna har senare också färdigställts. I förra flerårsplanen 1988–1997 avbröts dock projektet, och vägverket centralt lyfte ut just förbifarten samt hänvisade den till slutligt genomförande på andra sidan sekelskiftet. Länsstyrelsen har nu projektet som det högst prioriterade i hela länet. Ändå föreslår vägverket i Borlänge, i förslaget till flerårsplan för perioden 1991–2000, att projektet får vänta till mitten av 1990-talet. Det innebär också att vi får leva med bibehållna opraktiska provisoriska anslutningar från den nybyggda sträckan ned till Kinna.

Detta exempel visar, menar jag, att vägverket i verkligheten inte ger tillräckligt hög prioritet åt förbifarter och flaskhalsar. Det finns fler exempel runt om i landet. Större stamvägnätsprojekt bör få stå tillbaka för dessa trafiksäkerhets- och miljöförbättringsprojekt. Förbifarter är ofta också nöd-

vändiga för att resp. kommun skall kunna fortsätta att utveckla sina tätorter – ett motiv som har särskild tyngd i dag, när efterfrågan på bostäder och service är mycket hög.

Utskottets skrivning är positiv, men kan man räkna med att den leder till efterföljd? Det är nu vägverkets sak att vid fastställandet av flerårsplanen för 1991–2000 visa att utbyggnad av förbifarter och undanröjande av flaskhalsar verkligen prioriteras!

Motionens andra yrkande handlar om ökade resurser till förbättringar av grusvägnätet. Också här är det fråga om omprioriteringar. Utskottet tar inte upp detta yrkande om inriktningen av resursinsatserna till sakbehandling på samma sätt som vårt första yrkande. I stället väljer man att bunta ihop det med andra motioners precisa krav på insatser för Älvsborgs län.

Vårt förslag avser dock inriktningen för hela landet, även om vi exemplifierar med läget i vårt eget län, där andelen grusvägar i det allmänna vägnätet förmodligen är störst i landet, med över 30 %. Detsamma gäller andelen bärighetsrestriktioner, som är ca 25 %. Situationen är likartad i andra län. Det är inte rimligt att andelen grusvägar skall vara så hög i tätbefolkade områden. Därför menar vi att en omfördelning av anslagen är välmotiverad. Jag anser att utskottet borde ha behandlat yrkandet för sig.

Fru talman! Jag yrkar därför bifall till motion T327 yrkande 2.

Utöver en omfördelning av de samlade anslagen behövs naturligtvis ytterligare medel. Eftersom statskassan har sina begränsningar är det mycket angeläget att söka kompletterande finansieringsformer, inte minst för större projekt. Det är därför glädjande att det nu utreds alternativa finansieringsformer såsom bidrag från näringslivet resp. avgifter. Också lånemodellen bör för övrigt prövas. Utskottet uttalar sig för en skyndsam behandling. Och det är faktiskt bråttom, inte minst mot bakgrund av att utskottet har tagit upp frågan tidigare. Själv har jag motionerat om behovet av kompletterande finansieringskällor i flera år. Jag hoppas på en snabb lösning den här gången.

Anf. 51 ANDERS NILSSON (s):

Fru talman! Jag har begärt ordet för att påpeka ett enkelt faktum: Nästan alla svenskar äger en cykel. Det kan ju då vara anledning att i den här debattens slutskede lyfta blicken från bilar och andra tunga fordon och ägna litet uppmärksamhet åt att det faktiskt finns andra trafikanter, som lätt kommer bort i sammanhanget.

Påståendet att nästan alla svenskar äger en cykel leder rimligen till slutsatsen att det finns skäl att underlätta användandet av cykeln. Cyklar har flera funktioner här i samhället som alla är positiva.

För det första är cykeln ett alternativ vid arbetsresor och andra nyttoresor. Det finns alltså en nyttoaspekt med cykeln. Den är praktisk, den är miljövänlig och den fordrar litet utrymme i trafiken.

För det andra har cykeln en funktion ur folkhälsosynpunkt. Den är ett redskap som används i stor utsträckning för motion. Ett exempel som visar vid den av detta är de 15 000 deltagare som ställer upp i Vätternrundan. I och för sig är just deltagandet i Vätternrundan kanske inte så mycket motion att statistikföra, men om man betänker att av deltagarna har det fordrats i ge-

nomsnitt drygt 100 träningsmil innan de ställer upp i loppet, förstår man vilken betydelse ur motionssynpunkt som cykeln har.

För det tredje är cykeln ett instrument för turism och rekreation som är lämplig inte bara i Sverige utan också i stora delar av Europa, där användandet av cykeln håller på att öka.

Tillsammans med några socialdemokratiska kamrater i Skaraborg har jag skrivit en motion, T331, om några ting som har att göra med cykeln och trafiken. Motionen har tre delar.

Den första delen gäller att vi vill ha en ändring av reglerna för statsbidrag till cykelbanor. I dag ger staten 50 % i bidrag. Vi anser att det bör vara flexibilitet i bidragsbestämmelserna. Det byggs säkerligen cykelleder som är så självklara ur trafiksynpunkt att byggherren sannolikt skulle bygga dem med ett mycket mindre statsbidrag. Det finns andra cykelleder som inte har denna självklarhet, och där kanske det fordras ett något större statsbidrag. Därför bör det finnas en flexibilitet i detta, och jag tror att de som fördelar bidragen lokalt har en god kännedom om vilken grad av statsbidrag som kan behövas.

Det är också uppenbart att om man flyttar ut beslutanderätten om statsbidragsprocenten till de regionala organen, ligger detta i linje med den allmänna strävan i politiken att regionalisera mycket av besluten. Om den genomsnittliga bidragsprocenten med ett sådant här förfarande skulle sänkas något, vilket jag tror skulle bli fallet, skulle man ju få mer cykelleder för de 20 milj.kr. som det är fråga om i dag.

Vidare bör det vara enkelt att ta med cykeln på allmänna kommunikationer. Där svarar utskottet ungefär som så att det ankommer på trafikföretagen att bestämma detta. Ja, visst är det på det sättet, ingen har bestridit det, men otvivelaktigt är det bra att få med cykeln på samma tåg som man själv reser med. Även om det är trafikföretagen som har att avgöra i vilken omfattning detta är möjligt, är det ändå viktigt att peka på den önskan som finns hos resenärerna.

I motionen har vi också tagit upp frågan om bidrag till de frivilliga cykelorganisationerna. Det är två stycken som det är fråga om, Cykelfrämjandet och Svenska cykelsällskapet, som gör mycket stora insatser för cykelanvändning ur både nytto- och turistsynpunkt. Exempel på det är de mängder av cykelleder som finns, bl.a. Sverigeleden. Nyligen har Ostkustleden invigts här i Stockholm – jag tror att det var vid Kristi Himmelsfärdshelgen.

Bidragen till dessa frivilliga organisationer kommer från olika håll, men eftersom cykeltrafiken har så många aspekter – nytto- och turistsynpunkten, folkhälsosynpunkten – går det inte att renodla varifrån bidrag skall komma. Det är lätt för de olika sektorsmyndigheterna att säga att betydelsen ur deras synpunkt är ytterst liten. Det finns egentligen ingen som sammanväger de olika skälen till att ge bidrag till dessa organisationer.

Jag har, fru talman, ingen anledning att ifrågasätta vare sig regeringens eller utskottets önskan och vilja att förbättra förutsättningarna för cykelkommunikationerna, men de påpekanden som jag har gjort här kan vara av värde för framtiden. Det här är ju ting som går att rätta till med litet god vilja.

Jag vill sluta mitt anförande med att anknyta till början: Nästan alla

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Vägväsende

svenskar har en cykel. Det är enkelt att använda den, och vi bör försöka förbättra möjligheten att göra det.

Kammaren övergick till att debattera avsnittet Järnvägsfrågor.

Anf. 52 ROLF CLARKSON (m):

Fru talman! Ja, nästan alla svenskar har en cykel. Och nästan alla svenskar älskar statens järnvägar. När vi nu övergår till debatten om järnvägspolitiken, vittnar redan talarlistan om det intresse som svenska folket och Sveriges riksdag har för järnvägstrafiken.

Järnvägstrafiken har under så många år varit ett sorgbarn i den trafikpolitiska debatten. Statens järnvägar var det dominerande trafiksystemet fram till efterkrigstidens början, men med bilismens expansion började järnvägs-
trafiken krympa.

Första gången jag personligen hade att i politiska sammanhang företräda moderata samlingspartiet i järnvägsfrågor var efter det år då jag och Rune Johansson, min mångårige meningsmotståndare, blev någonting så fint som separatredovisningssakkunniga, den längsta statliga titel jag har upptäckt. Vår uppgift var att granska skäligheten i de ersättningar som SJ ansåg sig behöva för att upprätthålla trafiken på det ersättningsberättigade nätet. Det var fråga om många hundra miljoner årligen.

SJ dukade inte under men gick på knä inför bilismens expansion. Jag vill inte påstå att det var på grund av att detta stora företag missköttes, utan det hade fastmera sin grund i den höga ambitionsnivå som Sveriges riksdag hade när det gällde att hålla järnvägstrafiken i landet i gång.

Jag föreställer mig att jag har ganska rätt när jag säger att SJs stora problem då – och så är det fortfarande – var just det sätt på vilket riksdagen årligen plotttrade bort miljarder i sin nitälskan att hålla järnvägslinjerna öppna. Enligt min uppfattning skulle det ha varit mycket bättre för SJ om man på ett mycket tidigare stadium än som nu är fallet hade skurit bort de delar av järnvägsnätet som var förlustbringande och i stället hade satsat på ett järnvägsnät i Sverige som hade framtiden för sig. Från den synpunkten finns det anledning att vara ganska bekymrad över de våldsamma önskemål om nybyggnad av järnvägar som presenteras i Sveriges riksdag.

Om nybyggnaden av järnvägar inte gäller sådana sträckor i landet där det finns ett faktiskt resandeunderlag, kommer det nya SJ – det SJ som nu är föremål för omstrukturerings – att möta samma svårigheter som det gamla SJ stötte på.

Vi i moderata samlingspartiet gick med på att skilja ut banavdelningen i statens järnvägar och hänföra denna till ett särskilt banverk i samband med 1988 års trafikpolitiska beslut. Vi gick med på detta av flera skäl. Bl.a. ville vi gynna järnvägstrafiken i Sverige. Det bästa sättet att göra detta var att låta staten, samhället, ta ansvar speciellt för infrastrukturen. Jag tror att SJ som järnvägsföretag aldrig kommer att göra rätt för sig när det gäller att klara kostnaderna för själva infrastrukturen.

Vidare menade vi att SJ skulle bli ett järnvägstrafikerande transportföretag, som efter en omstruktureringsperiod skulle kunna klara sig företagsekonomiskt bra. Den omstruktureringsperioden är inte slut. SJs nya ledning har

tiden fram till 1992 på sig att arbeta för att förvandla SJ till ett framtidsförankrat transportföretag. Först då skall vi utvärdera vad som har gjorts och vilka möjligheter som finns.

Slutmålet för oss i moderata samlingspartiet är att det skall finnas ett järnvägsföretag i landet. Det skall ha en infrastruktur, och det skall skötas av banverket. Möjligheter skall finnas även för andra företag att trafikera stomjärnvägarna.

Det är bara om SJ får fungera i konkurrens på samma villkor som övriga företag som SJ har möjlighet att av egen kraft överleva. Därför har vi sedan 1988 hållit fast vid den tiomiljarderssatsning – i 1988 års penningvärde – som då beslöts. Det är en lämplig målsättning under omstruktureringsperioden. Först när det som gjorts under denna tid har utvärderats och när vi kan blicka litet längre in i framtiden, kan det bli fråga om att ändra anslagskraven för banverket på det området – alltså från 10 miljarder till ett annat belopp.

Så något om det unika förhållande som vi noterat i trafikutskottet i år, nämligen att en till en början mycket stor majoritet betraktade moderata samlingspartiets anslagsäskande när det gäller nyinvesteringar på stomjärnvägsnätet som en gemensam nämnare. Vi i moderata samlingspartiet ville konkret och symboliskt ge uttryck för vår önskan om att 1988 års trafikpolitiska beslut skulle kvarstå och att regeringen i rimliga proportioner för varje budgetår skulle anslå delsummorna när det gäller de 10 miljarderna. Vi ansåg att 1 350 milj.kr. var det rätta beloppet för detta ändamål. Det skulle ge regeringen en kick, och det skulle vara ett uttryck för att vi är positiva till järnvägstrafiken i landet.

Jag hänvisar i detta sammanhang till den debatt som tidigare har förts här, först om mera övergripande frågor och sedan om vägarna.

Det största bekymret, som vi ser det, när det gäller landets infrastruktur är inte järnvägarna, för i det avseendet tycks det inte vara särskilt svårt att finna åtminstone rimliga gemensamma linjer. Det största bekymret är i stället kapitalförstörelsen i fråga om landets stora vägnät.

Det som hände i trafikutskottet var naturligtvis inte till glädje för regeringen, som redan hade bestämt sig och anslagit 500 milj.kr. mindre för nyinvesteringar på stomjärnvägsnätet. Moderata samlingspartiet överskattade dock regeringens förmåga att se konstruktivt på framtida lösningar. Men i och med att folkpartiet träffade ett avtal med regeringen som innebar att de 1 350 miljoner som det fanns en majoritet för i utskottet minskades med 150 milj.kr., måste jag säga att folkpartiet också överskattade regeringen, men på ett annat sätt. Man trodde att regeringen var mäktigare än den i själva verket var.

Tid är en resurs som inte är förnyelsebar. Folkpartiets prutning med 150 milj.kr. för det kommande budgetåret innebär således förlorade miljoner i tid. Det handlar alltså om 150 miljoner som kunde ha använts under kommande budgetår. Dessutom hade banverket färdiga projekteringar till samma belopp.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 19 till trafikutskottets betänkande 27 och förklarar samtidigt att vi i moderata samlingspartiet självfallet stöder alla reservationer som vi ensamma eller tillsammans med andra partiet står bakom, även om jag inte nämner var och en av dessa.

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Järnvägsfrågor

Anf. 53 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att anslag nu har satts upp om att detta sammanträde skall fortsätta efter kl. 19.00.

Anf. 54 VIOLA CLAESSION (v) replik:

Fru talman! Jag begärde ordet för att be Rolf Clarkson ge oss en litet mera nyanserad bild av det som hände i trafikutskottet och som också jag tycker var unikt. Jag vädjar till Rolf Clarkson att vara ärlig i debatten. Om opinionen i Sverige inte hade varit så stark och miljömedveten och om den inte hade ställt så stora krav på att det äntligen, efter 30 år utan satsningar, skulle satsas pengar på järnvägsnätet i Sverige och om den här opinionen inte samtidigt hade fått stöd av tre partier som hade framgångar i 1988 års val just genom sina krav på rejäla satsningar och på en utbyggnad på både kort och lång sikt, hade det då varit tänkbart att moderaterna ensamma och först av alla tog det här steget mot något som höll på att få en majoritet och som skulle ha inneburit ett större anslag än det som socialdemokraterna nu har pressats till?

Anf. 55 ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Jag kan försäkra Viola Claesson att den attityd som vi i moderata samlingspartiet under senare år har intagit är framsprungen ur en i våra egna led uppkommen känsla för att trafikpolitiken under 90-talet och i framtiden oundvikligen kräver nyansering och valfrihet på alla områden.

Det är självklart att det växande miljömedvetandet har sina rötter och sina supportrar även hos oss. Det har underlättat för dem av oss i den moderata riksdagsgruppen som högljuddast har gjort oss till förespråkare för en positiv järnvägsinställning. Jag är naturligtvis en av dem. Vår inställning är förvisso så nyanserad som jag sade i mitt inledningsanförande. Även om vi älskar järnvägen, så gör vi det inte gränslöst. Vi inser också nödvändigheten, för att inte säga tvånget, av att också satsa på landets vägnät.

Anf. 56 HUGO BERGDAHL (fp):

Fru talman! När vi åter ger oss i kast med att debattera järnvägens betydelse i vårt lands transportväsende vill jag för min del göra ett första konstaterande. Vi har här i Sverige under de senaste årtiondena grundligt misskött våra möjligheter till en kontinuerlig satsning på järnvägstrafik. Det gäller inte minst teknologi och vagnparken. I många andra länder, t.ex. Frankrike, Japan och USA, har man gått precis motsatt väg. I dessa länder har järnvägen och inte minst snabbtågen kraftigt stärkt sin ställning i förhållande till andra trafikslag, t.ex. flyget.

Som sagt, i Sverige har järnvägen under många år behandlats styvmoderligt. När en upprustning nu har blivit nödvändig, blir följaktligen kostnaderna större.

Kommunikationsministern tyckte tidigare att kommunikationsfrågorna och trafikpolitiken var spännande, det var roligt och han efterlyste samtidigt mer av entusiasm. Jag tycker likadant, men det är inte enbart så som kommunikationsministern konstaterade. Trafikpolitiken inrymmer också

mycket av problem och knäckfrågor som vi trafikpolitiker måste ta oss an. Dessa knäckfrågor måste debatteras och avgöras.

Riksdagens trafikpolitiska beslut från 1988 innebar att en ram på 10 miljarder på tio år avsattes för investeringar i järnvägsnätet. Avsikten var då att en rad angelägna investeringsprojekt skulle komma till stånd under den närmaste tioårsperioden.

Folkpartiet anser att järnvägen skall användas som ett offensivt miljöpolitiskt instrument. Skall tåget bli ett slagkraftigt alternativ till privatbilismen och flyget, måste det få en chans att utvecklas där de stora trafikmängderna finns och där följaktligen de stora miljövinsterna finns att hämta. Vi har därför under en följd av år arbetat för den satsning på snabbtåg som nu förbereds. Vi har betonat att SJ bör satsa på upprustning och nybyggnad i folktäta områden och på sträckor där snabbtåg kan bli alternativ till flyget. I vår motion inför beslutet 1988 pekade vi på en rad viktiga projekt, bl.a. den samordnade lösningen av trafiken runt Mälaren med Mälarbanan och Svealandsbanan samt västkustbanan m.fl. regioner.

Den beslutade investeringsramen på 10 miljarder är mot denna bakgrund otillräcklig. Enligt uppgift skulle bl.a. varken västkustbanan, Vänerlänken, Bohusbanan eller den s.k. Getingmidjan i Stockholmsregionen rymmas inom den ram som för närvarande gäller fram till sekelskiftet. Folkpartiet anser inte att den situationen är acceptabel.

Det är svårt att bedöma hur pass stora investeringar som skulle behövas för att de mest angelägna behoven skulle tillgodoses. SJ-chefen föreslog för sin del nyligen en järnvägssatsning på 40 miljarder. Inriktningen borde nu vara att den nuvarande investeringsramen skall flerdubblas. Ett sådant beslut borde kunna fattas, och helst i enighet, redan under det närmaste året.

En så stor expansion av investeringarna går inte att förverkliga inom ramen för statsbudgeten. Det är vi i alla fall övertygade om inom folkpartiet. Banverket borde därför få möjlighet att också lånefinansiera sin investeringsverksamhet. Det innebär merkostnader för statsbudgeten endast i den utsträckning investeringarna inte är kommersiellt bärkraftiga. Den merkostnad som kan uppkomma genom lång återbetalningstid motiveras av de samhällsekonomiska vinster som bl.a. ligger i bättre miljö, energisnålare transportsystem och icke minst färre trafikolyckor.

Därtill bör som vi tidigare framhållit alla möjligheter till privatfinansiering prövas, i första hand i fråga om Arlandabanan. Regeringen bör därför, efter samråd med banverket och SJ, lägga fram förslag till alternativa och kompletterande finansieringsformer.

När jag lyssnade till kommunikationsministern tidigare här i dag tyckte jag att det kändes glädjande att socialdemokraterna nu börjar acceptera denna form av finansieringsalternativ. Det ligger inte mer än drygt ett år tillbaka i tiden när man från socialdemokraternas sida fortfarande hade en mycket negativ inställning när det gäller de alternativa finansieringsformerna, som jag här har tagit upp. Välkommen, socialdemokrater, in i resursverkligheten!

Folkpartiet avvisar regeringens förslag till infrastrukturfond. Den är helt otillräcklig. Propositionen innehåller heller ingen motivering till varför en ny fond skulle vara nödvändig vid sidan av ordinarie anslag och beslutsra-

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Järnvägsfrågor

mar. Det förefaller också oklart hur fondens användning förhåller sig till den 1988 beslutade investeringsramen för järnvägssatsningar. Ibland skapas intrycket av att fonden ger möjligheter till investeringar utöver vad som tidigare planerats. Det finns emellertid också formuleringar som pekar i motsatt riktning. Det sägs t.ex. i propositionen att "genom tillkomsten av infrastruktur-fonden har förutsättningar skapats för en anpassning till riksdagens trafikpolitiska beslut, 10 miljarder kronor under tio år". Skall det tolkas som att dessa 5 miljarder är en del, nämligen hälften av de 10 miljarder som riksdagen redan har tagit ställning till? Eller hur skall man tolka detta?

Jag kan för min del inte dra mig till minnes att någon tidigare proposition har varit så illa och torftigt underbyggd i sak som regeringens förslag till infrastruktur-fond. Därför avvisar vi den.

Jag vill i detta sammanhang nämna att vi har haft långa och intensiva diskussioner i trafikutskottet för att försöka tolka innehållet och innebörden i propositionen. Det blev inte mycket bättre efter det att statssekreteraren från departementet hade besökt oss. Mot den bakgrunden kan man inte ställa upp bakom en proposition där det sakliga innehållet är så oklart som det är i det här fallet.

I stället föreslår folkpartiet att beslutsramen för infrastrukturinvesteringar skall förstärkas med ett belopp i storleksordningen 10 miljarder kronor. Folkpartiet har flera gånger lagt fram förslag om avveckling av löntagarfonderna och försäljning av statliga företag. Vi anser att därav influtna medel skulle anvisas till investeringar i infrastruktur på järnvägens område. Därmed har vi angett hur vi vill ha finansieringen när det gäller våra förslag på trafikpolitikens område.

Jag har mycket noggrant lyssnat på debatten tidigare för att fiska fram hur man från de andra partiernas sida avser att finansiera allt det goda som man bäddar för – med tiotals miljarder.

Fru talman! Det gläder oss mycket i folkpartiet att riksdagens trafikutskott enligt beslutat föreslå att för nästa år fördubbla investeringsramen för järnvägarna till 1,2 miljarder. Den investeringsramen är vad banverket självt har begärt. Hur ofta inträffar det förhållandet att ett statligt verk får hela sin begärda investeringsram tillgodosedd? Nu gäller det för oss trafikpolitiker, för regering och riksdag att målmedvetet satsa vidare i järnvägsinvesteringar.

Den här påspädningen, från 864 miljoner enligt regeringens förslag till 1,2 miljarder, ger tillfälle för banverket att tidigare lägga vissa objekt. Banverkets chef har klart pekat ut för vilka objekt man kan sätta spaden i jorden redan under 1991 tack vare denna förstärkning. Att investeringsramen för nästa år skulle förstärkas till 1,2 miljarder var ett förslag som vi från folkpartiets sida hade fört fram redan från början. Att det sedan kom att överensstämma med banverkets investeringsram förstärkte givetvis detta krav ytterligare.

Nu säger Rolf Clarkson att banverket får 150 miljoner mindre i anslag för nästa år. Ja, det är riktigt. Men, Rolf Clarkson, när ett verk får hela den investeringsram tillgodosedd som man själv har begärt – kan vi då gå över ett sådant bud? Det gör vi väl inte i verkligheten.

Det intressanta inträffade – och det måste också redovisas, Rolf Clark-

son – att det blev ett enigt utskott som ställde sig bakom den här uppräkningsen till 1,2 miljarder. Även moderaterna ställde upp för den summan utan några som helst reservationer. Jag tycker att vi skall glädjas över att vi genom ett enigt utskottsbeslut har kunnat förstärka banverkets resurser när det gäller investeringar.

Det andra intressanta som inträffade i samband med behandlingen av investeringsramarna för banverket var att investeringsramen för året därpå ökades till 1,5 miljarder på förslag från folkpartiet. Men då var inte moderaterna med längre, utan de reserverade sig i den frågan. Man ansåg att man inte hade de pengarna tillgängliga. Räknar vi för en tvåårsperiod framåt, Rolf Clarkson, så är det moderata anslaget mindre än vad majoriteten i utskottet har föreslagit.

Fru talman! I en lång rad reservationer från olika partier framförs krav på upprustning och utbyggnad av skilda bandelar. Självfallet är dessa krav i många fall mycket angelägna, det kan vi också hålla med om från folkpartiets sida. Enskilda motionärer från vårt parti har också ställt sådana krav. Men från folkpartiets sida anser vi det viktigt att framhålla 1988 års trafikpolitiska beslut, som ålägger banverket att besluta om investeringar inom de ramar och enligt de riktlinjer som riksdag och regering anger. Det är alltså varken trafikutskottet eller riksdagen som skall avgöra dessa detaljinvesteringar.

Det trafikpolitiska beslutet ålade också banverket att tillse att i planeringen regelmässigt samråd sker med olika lokala och regionala intressenter, t.ex. länsstyrelser, kommuner och trafikhuvudmän. Därför bör enligt folkpartiets uppfattning ingen centralstyrning av banverket ske från riksdagens sida när det gäller att ta fram en investeringsplan där olika projekt värderas och prioriteras. För den uppgiften är banverket bäst lämpad, enligt vår uppfattning.

I det betänkande vi nu debatterar återfinns åtta folkpartireservationer som berör järnvägssidan på skilda områden. Självfallet står partiet enigt bakom alla dessa reservationer, men jag yrkar av praktiska skäl bifall endast till reservationerna 5 och 64.

Anf. 57 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Fru talman! Jag måste göra ett litet tillrättaläggande när det gäller Hugo Bergdahls resonemang. Jag trodde inte att jag skulle behöva påpeka för en veteran i riksdagen att det är utskottets betänkande som gäller vid ett riksdagsbeslut och inte någon proposition. Även om Hugo Bergdahl tycker att propositionen är litet luddigt skriven, så är trafikutskottets skrivning mycket klar.

Anf. 58 ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Egentligen skulle jag inte vilja öppna en extradebatt med Hugo Bergdahl i folkpartiet, eftersom det är min övertygelse att både partiet och han själv när det gäller trafikpolitiken står oss moderater så nära som vi kan önska oss. Riksdagens protokoll och historiens vingslag kräver likväl ett par tillrättalägganden av vad Hugo Bergdahl sade.

När det gäller snabbtågen försöker nu folkpartiet dra nytta av den satsning som har gjorts på snabbtåg. Då vill jag erinra Hugo Bergdahl om att hans

företrädare inom partiet när det gäller att ha hand om järnvägsfrågor, nämligen Olle Grahn, i initialskedet var klar motståndare till den stora satsningen på snabbtåg. Det var först sedan en stor majoritet var i uppsegling för denna viktiga framtidsatsning som folkpartiet gick med.

I fråga om anslag på 1 200 resp. 1 350 milj.kr. i det kommande årets budget är det faktiskt så, att folkpartiet inte hade yrkande om ens en krona i extra anslag. Det fanns en klar bekantgjord majoritet i trafikutskottet genom Viola Claessons och Roy Ottossons uppslutning kring den minsta gemensamma nämnaren. Då kan man inte komma ifrån att 1 200 miljoner för det kommande budgetåret är 150 miljoner mindre än 1 350 miljoner. Och 150 miljoner mindre under det kommande budgetåret i investeringar och byggande av stomjärnvägar betyder en försening med ett år jämfört med 1 350 milj.kr.

Att sedan 1 500 milj.kr. under ett annat kommande budgetår penningmässigt tar igen denna besparing skall icke bestridas. Men det vet vi ingenting om, och tidsförlusten kan man inte göra någonting åt eftersom, som jag just sade, tid icke är förnyelsebar.

Det är inte min mening att driva detta in absurdum. Men vad jag här vill bevaka är att det i riksdagens protokoll beskrivs rätt och riktigt hur denna uppseendeväckande satsning på järnvägar i trafikutskottet gick till. Jag förstår inte att folkpartiet i den situation som rådde kunde förhandla så undergivet som man gjorde. Där hade ni behövt råg i ryggen.

Anf. 59 VIOLA CLAESSION (v) replik:

Fru talman! Jag tycker också att Hugo Bergdahls resonemang är mycket märkligt. Det är ju fullständigt solklart att om folkpartiet hade menat allvar från den tid för inte så länge sedan när man började försöka framställa sig som ett järnvägsintresserat parti och hade velat göra slag i saken, så hade man åtminstone stött den här minsta gemensamma nämnaren som Rolf Clarkson talar om.

Det var också en möjlig väg att gå för oss i vpk, miljöpartiet och centern, som inte har sett tillstymmelse till tillmötesgående från alla de övriga partierna tidigare. När nu moderata samlingspartiet hade bestämt sig för att ändå försöka vara med och höja anslaget, tog vi naturligtvis tacksamt emot detta.

Vad jag och många med mig undrar är om det är alla de andra märkliga uppgörelserna – de som i och för sig inte är märkliga sett ur folkpartiets nyliberala synvinkel, men desto mer ur regeringens – som i det här läget pressar fram sådana ställningstaganden hos folkpartiet att man avstår från möjligheten att ge 150 milj. kr. utöver det som nu blir fallet i och med att folkpartiet har sytt ihop sig med socialdemokraterna i trafikutskottet. Varför rädda ansiktet på socialdemokraterna och inte på folkpartiet självt i stället, om partiet nu skall vara trovärdigt som ett järnvägsengagerat parti, Hugo Bergdahl?

Anf. 60 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Fru talman! Vi har inte. Rolf Clarkson, från folkpartiets sida känt det som att vi har hamnat i en undergiven situation. När man får igenom allt det som man begär och föreslår och när det blir ett enigt utskott, har man då hamnat

i en undergiven situation, Rolf Clarkson? Är det inte en önskesituation att få sina förslag respekterade och accepterade av andra partier? Så var fallet när det gäller dessa 1,2 miljarder. Det finns inga reservationer på detta område.

För att banverket, Rolf Clarkson, skall få mesta möjliga resurser för sina insatser på olika områden måste det vara en framgång även för ett verk, i det här fallet banverket, att få den anslagsram verket självt har begärt till sista kronan helt tillgodosedd. Det måste väl vara en framgång även för banverket!

Jag tror, Rolf Clarkson, att det är mycket viktigt att ha med i bilden vad som händer under en tvåårsperiod när det gäller investeringar. Men moderaterna var inte med när en majoritet i utskottet ställde sig bakom och beslutade om 1,5 miljarder för året därpå. Det är viktigt att konstatera. Om man lägger ihop dessa två år kan man inte komma ifrån att moderaternas intresse för att avdela medel är ljummare än det som kom till uttryck i utskottsmajoritetens beslut rörande medel för det andra året. Detta är fakta, och det bör också noteras till protokollet.

Är det inte så att även Viola Claesson och vänsterpartiet har ställt sig bakom den här uppgörelsen om vilket anslag som bör gälla för det närmaste året? Vi har varit eniga om detta, Viola Claesson, och det kan man inte komma ifrån. Därför tycker jag inte att man skall försöka springa ifrån det man själv har ställt sig bakom. Det fanns ingen reservation i utskottet, inte heller från Viola Claessons sida.

Anf. 61 ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Man vill ju inte golva den som redan ligger!

Först något om banverkets anslagsäskande på 1 200 miljoner. Banverket har att hålla sig till det tiomiljardersprogram som 1988 års trafikpolitiska beslut innebar. Det vore väl oriktigt att begära av banverket att man skulle ha andra anslagsäskanden än dem som verket har fått besked från riksdagen om att man skall ha.

Att sedan banverket var överlyckligt för att man, innan folkpartiet trasslade till det, skulle få ytterligare 150 miljoner utöver de 1 200 miljonerna, det är en annan sak. Det glädde ju banverket såsom yrkesinstitution. Projekteringen var färdig, och pengarna kunde användas – men detta sumpade ni.

Varför reserverar sig då inte moderaterna mot detta 1 200-miljonersanslag för att i stället stödja sitt ursprungliga förslag på 1 350 miljoner? Vi hade samma inställning i denna fråga som den som Viola Claesson har angivit, nämligen att vi fick lov att acceptera det anslaget. Det finns – om man inte är folkpartist – ingen anledning att försöka framställa sig som speciellt järnvägsvänlig inför allmänheten. Vi driver politik seriöst på det sättet.

Varför sade vi inte ja till 1 500 miljoner under nästkommande budgetår? Ja, vi vet ingenting om hurudan den ekonomiska situationen är då, vilka krav som kommer att ställas på statsbudgeten eller hur den kommer att se ut. Att binda upp kommande riksdagar för utgifter av den här storleksordningen, strider mot vår principiella hållning.

Till slut en randanmärkning om faran inför framtiden. Den njuiggaste finansminister vi har haft, nämligen den under 80-talet – herr Feldt – som till

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Järnvägsfrågor

stor del är ansvarig för att det är så ynkligt ställt som det är med infrastrukturen, har nu blivit styrelseordförande i SJs koncernstyrelse. Och den han efterträder har nu blivit finansminister! Om jag skulle försöka sja om framtiden skulle jag säga att järnvägarna ligger bra till i fortsättningen och att de inte behöver några ytterligare avtal utöver dem som redan är slutna.

Anf.62 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Fru talman! Jag kan inte förstå att moderaterna, och då närmast Rolf Clarkson, reagerar så surt. Vi har nått total enighet i utskottet; då kan väl inte skiljelinjerna i våra värderingar och uppfattningar vara stora.

Däremot är de anställda på banverket överlyckliga, det vet jag, över att de för nästkommande budgetår får ytterligare en ökning av investeringsramarna till 1,5 miljarder. Men detta har inte moderaterna ställt upp på. Jag vill bara konstatera detta och få det noterat till protokollet.

Anf. 63 RUNE THORÉN (c):

Fru talman! Det kanske var onödigt att jag vände om på vägen till talarstolen för att ta med mitt manus fram. Jag vill nämligen uppmärksamma riksdagsstenograferna på att jag i stora stycken kommer att frångå det manus jag har skrivit. Orsaken är den att mycket av det jag tänkte ta upp redan har sagts i dag, och dessutom tycker jag att det är mer meningsfullt att föra en debatt med anledning av det som har sagts.

Detta gäller inte så mycket det sista som sades. Jag beklagar att vi i debatten uppehåller oss så mycket vid de 1,2 miljarderna och vid historieskrivningar.

På en punkt vill jag definitivt hålla med kommunikationsministern, nämligen att trafikpolitik är ett arbete med mycket långsiktiga målsättningar. Den uppfattningen delar jag. Det innebär å andra sidan att det tar mycket lång tid innan de beslut vi fattar när det gäller dessa frågor blir genomförda. Jag tänker då på järnvägsinvesteringarna.

Därför är det mycket viktigt att vi som partier så snabbt som möjligt tar ställning till hur mycket riksdagen vill avsätta för investeringar. Jag vill som gammal kommunalkamrer i detta sammanhang skilja på orden investering och finansiering. Jag tycker att man här blandar ihop dessa begrepp. Investeringen rör det totala belopp som banverket skall investera i form av järnväg, medan finansieringen kan lösas på olika sätt. Frågan om finansieringen gäller framför allt hur mycket staten själv skall betala, och detta skall vi också diskutera. Det är oerhört viktigt att banverket får reda på hur mycket man skall investera för.

Centern vill att det här skall vara fråga om minst 40 miljarder, och av dagens debatt framgår att även vänsterpartiet och miljöpartiet står för denna uppfattning. Att jag nämner just denna summa beror inte bara på att centern har föreslagit den, utan anledningen är att också SJ står bakom denna uppfattning. Till Hugo Bergdahl vill jag säga att jag också räknar in folkpartiet bland de partier som står bakom detta. Att jag gör det beror på att Bengt Westerberg i TV har sagt att han är beredd – och då förutsätter jag att han talar för folkpartiets räkning – att stötta SJs krav på 40 miljarder kronor.

Jag blir litet fundersam när moderaterna säger att de inte vill binda sig, att

det i framtiden kommer stora investeringar som skall gå ihop och att de kanske är litet tveksamma till en mängd olika objekt.

När jag ser till SJs förslag om ett anslag på 40 miljarder kronor finner jag att det inte är fråga om något slags hembygdens banor som skall gå med några få resenärer. Den chef som SJ numera har kom ju inte från ett företag som säljer trevliga hemgjorda produkter. Det är fråga om en chef som ser till näringslivet när det gäller hur SJ skall drivas. Det är självklart att han inte har varit med om att ta fram några förslag som inte i de flesta fall också företagsekonomiskt, som Elving Andersson uttryckte det, skall kunna gå ihop. En del andra förslag är av den arten att vi måste gå in med samhällsekonomiska medel.

Jag tycker att det från den synpunkten är viktigt att vi så snart som möjligt här i riksdagen klart tar ställning till hur mycket som skall investeras. Jag förstår att det råder en viss oklarhet. I det betänkande vi i dag har att behandla står det att banverket har sagt sig behöva 24 miljarder kronor. I förra veckan kom det ett aktstycke från banverket, där man sade att det var fråga om 11 miljarder, men man sade visserligen också att det var fråga om 20 resp. 30 miljarder.

Jag vill då fråga Rune Johansson: Varför stod det 11 miljarder kronor? En illvillig tolkning skulle kanske vara att regeringen styrt banverket via sin partirepresentation i banverkets styrelse, så att summan i stort sett står i överensstämmelse med vad regeringen ansett sig ha råd att satsa under 90-talet.

Jag hoppas att detta bara är en illvillig tolkning. Rune Johanssons partikamrater, som har undertecknat en mängd motioner till årets riksmöte, står inte alls för denna uppfattning. Talar man med de människor som representerar socialdemokraterna i länsbolagens styrelser finner man, vilket jag tidigare har sagt i denna kammare, att de inte alls står för den här uppfattningen. De står bakom den uppfattning som också SJ har, nämligen att det behövs rejäla investeringar för att det skall kunna bli den fina tågtrafik i konkurrens, vilket Rolf Clarkson också har uttryckt här, som vi vill ha.

Jag vill än en gång fråga: Vilka möjligheter har SJ i dag att konkurrera? Jag kan som exempel ta att gods skall köras från min fina hemstad Göteborg till Malmö. Då åker tåget från Göteborg med godset, och någonstans på den halländska landsbygden stannar tåget och möter ett annat tåg, eftersom det där inte finns något dubbelspår. Jag vet inte hur hög hastigheten är, men medelhastigheten är mycket låg för tåget ner till Malmö. Däremot kör långtradarna i huvudsak på en färdig motorväg på nästan hela sträckan. Och är inte polisen bakom dem kör de säkert i en hastighet som närmar sig 100 km/tim. Är detta fråga om konkurrens på lika villkor? Icke sade Nicke! Det är det inte alls.

Det skall självfallet finnas dubbelspår hela vägen och möjligheter att transportera gods. När vi får den typen av järnväg är vi också beredda att satsa på järnvägen – det har företagarna sagt till alla oss som sitter i trafikutskottet när vi varit ute och talat med dem.

Likadant är det med samtliga banor som vi tittar på, t.ex. Götalandsbanan. Inte går den ut i skogen i glesbygden där det inte bor en enda människa! Den passerar en mängd stora orter och skulle naturligtvis kunna samla upp

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Järnvägsfrågor

de människor som reser mellan Göteborg och Stockholm. Det skulle avlasta den nuvarande banan och riksvägarna, när det gäller både gods- och persontrafik. Detta är självklart ett viktigt projekt att få i gång så fort som möjligt.

En fråga som också tas upp i betänkandet, och som har att göra med detta, är naturligtvis satsningen på snabbtåg. Det berördes också tidigare i dag under förmiddagen. I dag flyger man exempelvis Göteborg–Karlstad och Göteborg–Stockholm. Sträckan Göteborg–Malmö kör man i dag för det mesta med bil. Den dag vi får snabbtåg kommer människor naturligtvis att i stället välja tåget. Det är helt självklart. Det har naturligtvis en mycket stor betydelse ur miljösynpunkt. Flera företrädare från olika partier har här i dag sagt att det är viktigt ur miljösynpunkt att vi gör de här satsningarna.

Då går det inte bara att stå och säga att man vill göra det och det, utan det är i realiteten fråga om att framöver visa detta. Jag talar nu inte om de 1,2 miljarder kronor som vi är överens om, vi kan t.ex. göra någonting redan nästkommande år. Centern har tillsammans med vänsterpartiet och miljöpartiet sagt att det är viktigt att banverkets investeringar så fort som möjligt kommer upp till minst 4 miljarder kronor per år. Märk väl att jag här har talat om investeringar; jag har inte sagt att det sedan är riksdagen som skall skattefinansiera dem.

Elving Andersson påpekade här på förmiddagen att vi från centerpartiet har lanserat ett förslag om järnvägsobligationer. Det är inte bara vi som har sagt detta, utan det är många andra som har tagit upp det. Det finns självfallet en möjlighet att den vägen lånefinansiera investeringarna. Sedan har i varje fall Stig Larsson sagt till mig att många av dessa projekt kommer att gå ihop, kanske inte till hundra procent men tillräckligt för att lämna ett bra bidrag till banverket. Till den del som staten eventuellt får gå in med – eller på sina håll kanske kommuner och landsting helt enkelt köper trafik och den vägen är med och ger banverket intäkter i form av banavgifter – behöver inte särskilt mycket tas via skattsedeln.

Fru talman! Utöver vad jag tidigare sagt i mitt inlägg vill jag säga någonting om de speciella reservationer som vi i centerpartiet har. I likhet med representanterna för övriga partier kommer jag inte att yrka bifall till samtliga reservationer utan till några stycken.

Det finns några reservationer som är av mer principiell karaktär, och en gäller bl. a. Bohusbanan. Den finns inte därför att jag är från Göteborg, utan därför att vi har ansett att Bohusbanan är en naturlig del i ett stomlinjenät som går mellan två stora orter, nämligen mellan Oslo och Köpenhamn, om vi ser till hela sträckan, och däremellan ligger metropolerna Göteborg. Nu vet jag att Bohusbanan i stort sett bara går från Strömstad ned till Göteborg, men den är ett led i hela den här långa järnvägssträckan. Det är därför viktigt att man gör en satsning.

Jag har tidigare här i kammaren påpekat att jag inte tycker om den duell som förs mellan banan i Älvsborg och Bohusbanan. För min del uppfattar jag det som att båda järnvägarna behövs, om man tror något på en minskad ökning av trafiken på vägarna och att järnvägen skall vara med och ta en del av denna med snabbtåg, godståg osv. Då behövs säkert ett dubbelspår till Uddevalla och ett till Trollhättan eller kanske dubbelspår på en av banorna och enkelspår på en. Jag tror att detta är viktigt. Jag hoppas att Rune Johans-

son, fastän han är från Dalsland, ändå delar uppfattningen att det är viktigt att ha en beredskap för den typen av banor på båda ställena.

Vi har också en reservation när det gäller klassificeringen. Vi anser att det är här i kammaren som man skall fatta beslut om när en omklassificering från stomlinjenät till länsjärnväg skall ske.

Det finns en bana som har berörts i en särskild skrivning i betänkandet, och det är NKIJ-banan. Vi anser att den är en viktig del i en regionalpolitisk satsning i Värmland. Vi förutsätter att banverket på ett eller annat sätt kommer att ta sig an den här frågan. Jag hoppas att en majoritet i denna kammare åtminstone är beredd att gå så långt att man uttalar detta. Om vår reservation 65 inte vinner kammarens gillande kommer vi för vår del att stödja reservation 64.

Fru talman! Det finns en mängd reservationer där mycket bra saker tas upp som västkustbanan och annat, men där centern inte deltar. Varför gör vi inte det? Delar vi inte åsikterna? Jo, visst gör vi det. Vi delar i stort sett de uppfattningar som finns i alla reservationerna. Men eftersom vi inte har fått igenom ett högre anslag kan vi inte genomföra detta nu, och vi får därför vänta till kommande år. Om programmet på 40 miljarder genomförs täcks i stort sett samtliga dessa reservationer in. Det är därför viktigt att programmet genomförs framöver.

Fru talman! Jag ser att tiden rinner i väg. Jag vill avslutningsvis säga att storstadstrafiken är en viktig del av det gemensamma trafikarbetet i det här landet. Regeringen har här tillsatt storstadsförhandlarna. Det är egentligen en fråga som vi från centern tidigare har väckt, och jag tycker därför att det är bra. Vi är däremot inte riktigt förtjusta i att man kallar dem för förhandlare. Det kan finnas en baktanke att det är meningen att de skall förhandla fram olika slags medel.

Utredningarna är klara, och det gäller bara att sätta i gång så fort som möjligt. Sedan bör man tillsammans med banverket se till hur detta kan lösas. Men vi anser, som sagt, att det är bra att någon tar tag i frågan i sin helhet.

Fru talman! Det trafikpolitiska arbetet är mödosamt. Jag hoppas att vi till nästa gång lyckas få en majoritet som i betydligt högre grad är beredd att ge kollektivtrafiken medel till de grundläggande investeringar som behövs och som ganska klart har redovisats av dem som arbetar med detta. Till dess får vi fortsätta att arbeta med hjälp av reservationer.

Med den nyordning som införts i kammaren vill jag yrka bifall till följande reservationer, som vi också kommer att följa upp med rösträkning: 51, 54, 63 och 65. Om reservation 65 faller stöder vi reservation 64. Därutöver yrkar jag bifall till reservation 77.

Anf. 64 ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Det är nödvändigt att efter hand ta till dessa minidebatter med talarna – som i och för sig hjälper regeringspartiets talesman Rune Johansson, som kan sitta lugn och höra vågskvalpet.

Rune Thorén talar om önskemålen från statens järnvägar, en utbyggnad omfattande 40 miljarder kronor osv. Jag måste då från moderat sida deklarera att det inte går att leva i dagdrömmarnas värld. Vi har sagt ja till 10

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Järnvägsfrågor

miljarder kronor i 1988 års penningvärde under en tioårsperiod. Vi har strikt hållit oss till omstruktureringsperioden t.o.m. 1992 för SJs verksamhet. Vi har i år också så att säga brutit isen för bättre anslag till investeringar i järnvägsnätet. Det är då märkligt att jag plötsligt skall uppträda som den återhållande. Men det är ett återhållande av de fantasisummor som nämnts här av olika partiföreträdare.

Det är inte så konstigt att SJ har skrivit en önskelista om 40 miljarder kronor. SJ tänker inte betala för att använda sig av en infrastruktur som kostar 40 miljarder kronor. Jag blir då genast som moderat företrädare i dessa frågor avkylande. Hur skall sjöfarten klara sig, eller landsvägstrafiken, om en konkurrent till dessa som skall kämpa på lika villkor inte behöver göra det utan kör extra billigt?

I dag satsas fyra fem miljarder via banverket på infrastruktur. Hur mycket betalar SJ för att man brukar dessa pengar? Ja, inte 1 miljard kronor. Det beror på att SJ skall ha samma kostnadsläge som konkurrenterna. Men konkurrensen snedvrids om det satsas miljard efter miljard på enbart järnvägsnätet och övrig infrastruktur försummas. Det vill vi från moderat sida inte göra. Vi är positiva till järnvägstrafikens utveckling, men på en realistisk bas.

Anf. 65 RUNE THORÉN (c) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är synd att Rolf Clarkson, som är kunnig i dessa frågor, använder ordet önskelista för den uppställning som SJ har tagit fram. Jag tycker att det är en väl dokumenterad lista över olika objekt, som i många fall har varit föremål för behandling ute i de olika länsstyrelserna. Som jag tidigare sade är det inte fråga om några nostalgiska järnvägsbanor. Det är fråga om banor som verkligen har ett bra underlag och som kan utgöra stora insatser inte minst på miljösidan. Det är synd om man försöker få denna lista att framstå som en önskelista.

Jag har tagit del av vad banverkets eget folk har sagt i diskussionen om de 11 miljarder kronorna. T.o.m. där säger man att förslaget på 11 miljarder är dåligt. Det ger dem ingen chans att kunna göra det de önskar när det gäller utbyggnaden. Tag t.ex. västkustbanan. Den känner Rolf Clarkson mycket väl till. Den banan kan inte bli vad den är tänkt att vara förrän den är fullt utbyggd. Det är först då som banan kan utgöra ett alternativ till långtradarna på E6. Detsamma gäller Bohusbanan och de andra banorna. Om Rolf Clarkson menar allvar med sina idéer om konkurrens är det nödvändigt att göra dessa satsningar.

Anf. 66 ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Banverket har sammanställt sin prioriteringsordning utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt. Statens järnvägar har sammanställt sin prioriteringsordning från ett företagsekonomiskt synsätt. Jag kan försäkra att de synsätten inte passar riktigt ihop. Det är med ledning av vad jag sade tidigare, nämligen att SJ i realiteten inte betalar kostnaderna för sin infrastruktur. Det är därför lockande för SJ att göra upp en önskelista. "Så vill vi ha det." Det är underförstått att man ändå inte behöver betala för detta, men man kan driva trafik som är konkurrenskraftig.

Anf. 67 RUNE THORÉN (c) replik:

Fru talman! Rolf Clarkson hävdar att SJ säger att "så vill vi ha det". Men det är precis vad även banverket säger. Jag har läst innantill i tidningsartiklar vad som har stått där efter det att banverket presenterade förslaget om 11 miljarder kronor. Banverket framhåller att det är på tok för litet pengar och att det behövs betydligt mera. Detta tycker de handläggare som arbetar med dessa frågor inom banverket. Jag har precis samma uppfattning.

Anf. 68 VIOLA CLAESSION (v):

Fru talman! Jag tycker att det delvis har varit en mycket märklig debatt hittills. Vissa herrar påstår att de redovisade behoven när det gäller järnvägen och framtiden för miljövänliga transporter skulle vara önskelistor och rena fantasier. Det är struntprat!

Banverket har fått uppdraget av regeringen att redovisa vilka behov som finns fram till år 2000. De redovisade behoven visar att det är minst 60 miljarder kronor som måste satsas i nyinvesteringar och 35 miljarder kronor för underhåll på banorna o.d. När banverket sedan av olika anledningar idkar självccensur, tycker jag inte alls att Rune Thorén behöver vara så försiktig att han säger att det kanske bara är litet illvilliga tankegångar som ligger bakom påståendet att Rune Johansson skulle ha hämmat banverkets äskanden. Naturligtvis är det så.

År 1988 fattade riksdagen beslut om att göra om SJ och ställa hårda lönsamhetskrav på verket. Ett argument från Rune Johansson, socialdemokratisk föredragande för trafikutskottet i järnvägsfrågor som tidigare satt i SJs styrelse, var att SJ i fortsättningen skulle slippa att "tigga om pengar" varje år av staten och av riksdagen för att klara de nödvändigaste behoven.

Vad är detta för något? Socialdemokraterna hade snabbt lärt sig Indevokonsulternas språk och ideologi. Det skreks i högan sky och gavs stora rubriker om att SJ helt plötsligt gick med stor förlust. Enorma förluster var fortsättningsvis att vänta om inget drastiskt skedde. Sverige genomdrev som första land åtgärden att spränga det gamla SJ i två delar. Det var som om detta trollslag skulle skapa lönsamhet mätt med Indevos privatkapitalistiska mått. Men vad var det som hände i stället, Rune Johansson? Jo, vi fick ett nytt verk, banverket, som i SJs ställe blev strykpojken. Det är pengarna till banverket som gäller om det skall finnas någon trafik för SJ att bedriva i det här landet. Blir inte de banor som finns underhållna och nya banor byggda för de enorma behov som finns, därför att järnvägspolitiken har missköts av bl.a. regeringen och moderaterna, är det ingen idé att fortsätta diskussionen. Det är heller ingen idé att försöka låtsas att man är positiv till enskilda motiomer eller partimotioner där det föreslås järnvägssatsningar.

Vad har hänt sedan det begav sig, då Rune Johansson tyckte synd om SJ som fick tigga pengar? Jo, som Rune Thorén nämnde här innan sitter nu Kjell-Olof Feldt som ordförande i nya SJs styrelse. Som Rolf Clarkson påpekade har den förre ordföranden blivit finansminister. Vid sin sida har Kjell-Olof Feldt direktörer från det privata näringslivet, och Rune Johansson har, som sagt, hamnat i banverkets styrelse. Rune Johanssons roll är densamma som när han företräder sitt parti och riksdagen i det gamla SJs styrelse. Han skall dels se till att banverket får de medel som behövs, dels hålla igen på

Prot. 1989/90:135

7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Järnvägsfrågor

kraven för att inte irritera finansdepartementet alltför mycket. Det är inte underligt att banverket svänger sig mellan så många olika nivåer när det gäller pengar. Först redovisar man ett stort behov, och så blir det snabbt tyst. Behovet var alldeles för stort. Sedan talar man om att man behöver 10 miljarder på tio år, eftersom regeringen har sagt att det inte kan bli mer. Vidare säger man att det finns ett alternativ på 20 miljarder och ett på 30 miljarder. Men förra veckan ändrade man sig och talade om att det skulle bli 11 miljarder på tio år. Vilka märkliga tillfälligheter. Rune Johansson!

Några av de mest kända personerna som jobbar inom banverkets ledning gick ut och sade att förslaget är mycket dåligt. Det finns inte en chans att dessa pengar räcker. Det vet också Rune Johansson.

Förutom detta, som i och för sig kan tyckas dystert, med spel, manipulationer och attityder som förefaller järnvägsvilliga men med mycket litet pengar anslagna till det som praktiskt skall utföras, tror jag fortfarande, eftersom det finns vissa öppningar, att 90-talet kan bli tågets årtionde. Om många av de inlägg som har gjorts här i debatten verkligen är allvarligt menade, kan vi i varje fall komma igen med ännu större kraft och med en ännu starkare opinion i ryggen nästa gång det blir dags att skriva motioner och agera här i riksdagen.

Det är vår uppfattning att såväl miljöhänsyn och energihushållning som trängsel i luften och på vägarna kommer att tvinga fram tågsatsningar. Sådana satsningar är också nästan alltid samhällsekonomiskt vettiga, om man nu räknar i termer av miljö, antal olyckor i trafiken osv. Jag tror att de flesta är medvetna om detta, så jag behöver inte upprepa alla argument.

Om nu 90-talet skall bli tågets decennium innebär det att järnvägen måste gynnas på bekostnad av sina konkurrenter, dvs. vägtrafiken och luftfarten. Det finns ingen jämlik konkurrens i dag. Den s.k. fria konkurrensen innebär frihet för vissa, men det är inget som gynnar samhället, miljön eller trafiken i stort. Om trafikanterna skall acceptera en särställning för järnvägen måste den uppfylla höga krav i fråga om snabbhet, bekvämlighet, tillförlitlighet, miljövänlighet osv. Det är inte alltid man utnyttjar ens de möjligheter och den kapacitet som finns i dag. Därför anser vi att det behövs en förbättring, och det vet alla som färdas med tåg.

Med de stora satsningar som vpk vill göra och där vi i stort sett är överens med miljöpartiet och centern täcker man in så gott som alla motionskrav som finns, bl.a. de som gäller det län där jag själv nu bor, nämligen Dalarna. I det paket som vänsterpartiet vill se fram till år 2000 ingår Bergslagspendeln Ludvika–Västerås, som ju verkligen inte skulle kunna pekas ut som en bana inom ett glest befolkat område eller där folk inte har något behov av tågresa, trafiken till och från Mora – där Ragnhild Pohanka är en av dem som har avgivit en motion som också handlar om Västerdalsbanan med krav som vpk har drivit under många år. Våra förslag skulle kunna genomföras ganska snabbt om vi fick in pengar den väg som vi har föreslagit. Jag vill nog påstå att vi har täckning för alla våra förslag, Rune Johansson, så manövrar och påståenden för femtioelfte gången om att vi inte har visat var pengarna skall tas ifrån är bara nonsens. Därför är det kanske bäst att nu uppmana dem som är intresserade att läsa motioner, motionsyrkanden och reservationer. Då finner man att jag menar allvar med det jag säger.

Fru talman! I stället för att räkna upp alla viktiga bandelar – jag har redan nämnt några bandelar som berör trafiken i Dalarna – vill jag nämna en bana som det har varit stor strid om och kampanj för, nämligen NKIJ-banan Deje-Hagfors.

När vi nu hade kunnat bilda en majoritet i utskottet som vi gjorde när det gällde de fem miljarder kronorna, engångssatsningen till infrastrukturfonden, och när vi vet att ett sådant beslut kommer att gå igenom i riksdagen, varför går ni då inte med på det förslag som vi och flera andra partier framställt, att visa på möjligheten att dessa pengar skulle kunna användas för bl.a. NKIJ-banan, Rune Johansson? Det vore en ypperlig satsning. Alla som har kämpat för att rädda den här banan är inne på precis samma resone-mang, som också är ganska logiskt. Vpk ställer sig bakom resonemanget, men nu gäller det att också socialdemokraterna ändrar inställning och visar vad de 5 miljarderna skall användas till.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens för-handlingar.

Anf. 69 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Som vi från miljöpartiet ser det är den del av betänkandet som rör järnvägen kanske ändå den viktigaste. Om vi skall klara de mycket långtgående miljökrav och energihushållningskrav som vi måste ställa för att klara vår miljö i framtiden, är det just den eldrivna järnvägen som kan lösa många av de transportproblem som finns. Det är inte rimligt att med fler motorvägar och med mera flygtrafik kunna uppfylla dessa miljökrav, vilket också den tidigare debatten har visat. Då handlar det om att bygga ut en infrastruktur som duger att köra bra järnvägstrafik på. Jag vill påminna om att det inte har byggts ut några järnvägar i Sverige sedan andra världskriget. Det är därför som det nu under 90-talet krävs rätt mycket pengar för att åter-uppbygga järnvägarna och få moderna järnvägar på de rätta ställena, där folk bor och inte ute i ödemarken. Visst kostar detta pengar, men det kostar faktiskt mindre än att bygga motorvägar, om jag är rätt informerad av väg-verket och banverket.

Miljöpartiet har föreslagit ett investeringspaket på 65 miljarder kronor för järnvägarna under 90-talet. Det avser vi att huvudsakligen finansiera över budgeten. Kan man få fram annan finansiering – jag nämnde tidigare i dag detta med järnvägsobligationer – , t.ex. att företag, kommuner och landsting går in och bidrar är det bara bra. Vi har ingenting emot att man gör ännu större investeringar under 90-talet.

Om man gör dessa investeringar, skulle alla föreliggande motionsförslag om att förbättra järnvägen tillgodoseas med råge. Detta är att se som ett mini-mum om vi verkligen menar allvar med att lösa miljöproblemen och med att hela landet skall leva och ha tillgång till bra kommunikationer. Vi i miljöpar-tiet menar allvar med våra förslag.

Det räcker inte med att bara plussa på pengar. Det gäller att också an-vända dem rätt. Därför är det viktigt att det blir en betydligt mer samordnad och prioriterad investeringsplanering på hela trafikområdet. Detsamma gäl-ler för genomförandet av investeringar. Det kan inte vara rimligt att bygga

dubbla infrastrukturer som konkurrerar med varandra så att underlaget blir för dåligt, vilket kan leda till att den ena slås ut – något som vi sett rätt mycket av under 1960–1970-talen, då man ofta satte in busstrafik parallellt med järnvägstrafik och på det sättet slog ut befintlig järnvägstrafik. Så skall det inte gå till. Detta kan undvikas genom att man har en bättre samordning. Här finns mycket att göra, och vi har också framlagt en rad förslag med den inriktningen.

Det har diskuterats en hel del om de här 1 200 miljonerna som banverket får till nyinvesteringar under nästa budgetår. Vi har inte reserverat oss mot detta utan velat markera att vi tycker att det är mycket bra att det har gått att skapa en majoritet i utskottet för att öka anslagen till banverket. Det ursprungliga förslaget gällde ju bara 864 milj.kr. Men vi har reserverat oss när det gäller de fortsatta investeringarna. Man borde så snart som möjligt komma upp till minst 4 miljarder kronor per år. Vårt eget förslag för nästkommande år är 2,5 miljarder kronor över budget till nyinvesteringar i järnvägar. Detta ligger ungefär i nivå med vad banverkets egna experter säger att man skulle kunna klara av. Det gäller naturligtvis också de 65 miljarderna för 90-talet. Därför blir man förvånad då banverket i tidningarna lägger fram en rapport som går ut på att man skulle kunna klara sig med 11 miljarder kronor. Detta stämmer ju inte alls. Som flera andra talare har framhållit är det här naturligtvis fråga om ett beställningsverk från regeringens sida. Man vill tona ned. Nästan varje dag ser vi ju i tidningen att det är en dragkamp mellan järnvägs- och vägintressen om pengar. Man försöker visa vad som är det bästa och vad vi följaktligen bör satsa på. Vi upplever en formidabel kampanj från Vägföreningen och andra vägintressenter om hur fantastiskt mycket pengar som måste läggas ned på vägarna samtidigt som järnvägarna verkar ganska ointressanta. Jag vill dock påminna om, att om man vräker ut pengar på vägarna, innebär det att möjligheterna att bygga ut ett miljövänligt trafiksystem med järnvägar undergrävs. Man måste hela tiden avväga, prioritera och göra en samordning. För vår del anser vi att det är järnvägarna som bör byggas ut under 90-talet, medan vägarna får stå tillbaka.

Jag vill också ta upp frågan om underhållet av banorna. Här har regeringen föreslagit 716 milj.kr. i underkant, om jag får hålla mig till de bedömningar som banverket gjort. Vi anser därför att anslaget bör höjas med denna summa. Underhållet har ju släpat efter en lång tid. Inte minst gäller detta länsjärnvägarna som lätt glöms bort i sammanhanget, eftersom det är en så stark fixering vid persontrafiken på stombanorna. Länsjärnvägarna har ett mycket stort eftersläpande underhålls- och reinvesteringsbehov. Vad som i dag upplevs ute i landet är att banverket försöker stjälpas över ansvaret på kommuner, landsting och länsstyrelser att underhålla banorna. Det är fel, eftersom det är statens ansvar. Anslaget måste därför höjas.

Jag vill också peka på att miljöpartiet har föreslagit att det över länstrafikanslaget skall anslås 650 milj.kr. till länsjärnvägarna för ytterligare utveckling.

I dag är det ju regeringen som avgör vad som är stomjärnväg och länsjärnväg. Detta är en rätt underlig ordning. För vår del anser vi att riksdagen skall fatta beslut av det här slaget. Annars kan man ju använda det här instrumentet för att när det passar göra sig av med järnvägar utan att det hela sker i

demokratiskt rimliga former. Jag anser också att några bansträckor alldeles felaktigt har förts över till länsjärnvägsnätet. Det gäller t.ex. järnvägen Sundsvall–Långsele, som är en genomgående järnväg och första delen av en förlängd Bothnia-bana. Vidare gäller det t.ex. Blekinge kustbana.

Man skulle också kunna peka ut många enskilda projekt. Vi har också reserverat oss när det gäller en del enskilda projekt. Visserligen innebär vår reservation om de 65 miljarderna att vi har täckning för samtliga motioner som går ut på en förbättring av järnvägarna, men vi har ändå velat framhålla vissa projekt som vi uppfattar som särskilt intressanta just nu. Vidare gäller det två mycket stora satsningar, nämligen Bothnia-banan upp till Luleå och en ny bana längs sydöstra Sverige, som då skall anslutas till Blekinge kustbana. Skälet till att vi föreslår investeringar i dessa banor är att vi vill knyta ihop de stora städer och orter som finns längs kusterna. Människor bor ju mestadels längs kusten och inte i inlandet. Då skall naturligtvis järnvägen gå längs kusten. Det är ju där industrierna finns liksom också godset. Detta har även SJ upptäckt och räknat på det hela och funnit det samhällsekonomiskt lönsamt. Länsstyrelsen i det ena länet efter det andra har gjort samma upptäckt. Nu ökar alltså samstämmigheten. Vi har därför reserverat oss särskilt för detta.

När det gäller sydöstra ostkustbanan finns det inte lika bra underlag och inte heller lika stor samstämmighet. Det föreligger dock en del undersökningar som visar på effekter liknande dem som jag har nämnt. Sydöstra Sverige har ju under de senaste 10–15 åren haft problem med avfolkning och kommunikationer. Möjligen kan problemet bero på att det saknas en bra järnväg på rätt ställe i den delen av Sverige. Så de här två banorna, Bothnia-banan och sydöstra ostkustbanan, är de saknade svenska banor som borde byggas. Det här rör sig naturligtvis om stora projekt som det kommer att ta lång tid att genomföra, men vi anser oss ha täckning för genomförandet om viljan finns.

Jag kan också instämma i vad Viola Claesson sade om NKIJ-banan. Det borde egentligen vara en självklarhet att stödja förslaget att pengar ur femmiljardsanslaget får gå till den banan, dvs. att man kan bygga en normalspårig järnväg upp till stålverket i Hagfors. Annars hamnar alla transporter på vägen med stora utsläpp som följd. För övrigt skulle det också innebära en osäker framtid för stålverket. I denna del av Sverige råder det också, om man får tro länsstyrelsen, något slags permanent lågkonjunktur. Därför skulle en ganska snar insats vara motiverad.

Det finns många andra banor. Tidigare har det talats om Dellenbanan. Det borde inrättas en försöksjärnväg för att se om persontrafiken kan utvecklas på en relativt svag bandel, där man ligger nära gränsen för vad som är ekonomiskt lönsamt. En särskild grupp där uppe arbetar med den här saken.

Västkustbanan, Bohusbanan och Inlandsbanan skulle kunna beröras, men jag tänker inte gå in på detaljer. I stället vill jag avslutningsvis något beröra servicefrågorna, kanske speciellt bestämmandet av biljettpiserna. Marginalkostnaden för en extra passagerare på ett tåg är oerhört låg. Bestämde man priset på tågbiljetterna med utgångspunkt i detta synsätt, skulle man enligt en nyligen publicerad rapport från VTI utan vidare kunna fördubbla persontrafiken på järnväg. Då måste man fråga sig varför inte detta sker.

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Järnvägsfrågor

Det är kanske något av en gåta. Möjligen kan förklaringen vara den att det inte finns tillräckligt många vagnar eller järnvägar som kan klara av det.

Vi har emellertid för vår del skrivit en motion och har haft anledning att reservera oss. Vi menar att riksdagen bör framhålla den här saken. Från miljöpartiet lämnade vi en särskild rapport i syfte att få fram alternativ till den ökande inrikesflygfarten. Utredaren, som är nationalekonom, kom faktiskt fram till samma resultat, nämligen att prissättningen vid SJ är felaktig och att detta är en av orsakerna till den snabbt ökande inrikesflygtrafiken. Har han rätt, och mycket pekar väl på det, är det här kanske allvarligare än vad vi först trodde. Jag har velat lyfta fram detta i debatten, eftersom det är en viktig del.

Det finns också andra saker. Snabbtågen har andra talat om. Det är mycket viktigt att dessa tåg införs mycket snart. Det gäller att utveckla godstrafiken på järnväg. Det gäller också att få fram nya lösningar, bl.a. beträffande kombitrafiken. Vidare måste man underlätta transport av cyklar på tåg. Det bör också bli åtminstone ett tåguppehåll i varje kommun som har järnväg, osv.

Herr talman! Jag står naturligtvis bakom alla de 23 reservationer som miljöpartiet har beträffande järnvägsdelen i betänkandet, men jag tänker yrka bifall bara till de reservationer där vi kommer att begära votering. Det gäller reservationerna 54, 61, 65, 69 och 78.

Anf. 70 RUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till den del av hemställan i utskotts-
betänkandet som rör järnvägspolitiken. Eftersom kammarens tid är ansträngd avser jag inte att ta upp sådana frågor till diskussion som redan tidigare i dag har debatterats, utan jag hänvisar i dessa fall till den tidigare debatten.

Inledningsvis vill jag med tillfredsställelse konstatera att det såvitt jag kan komma ihåg aldrig tidigare har rått en så stor samstämmighet i utskottet när det gäller budgetanslagen som framgår av årets utskottsbetänkande. Det är ett nästan helt enigt utskottsbetänkande. Det tyder på, vilket flera talare har varit inne på, att utskottet verkligen ställer upp för järnvägen.

Men trots denna samstämmighet följer detta betänkande samma gamla mönster som tidigare, vilket innebär att en rad reservationer har fogats till betänkandet, speciellt från två partier. I dessa reservationer krävs det bl.a. att riksdagen skall gå in och detaljstyra både SJs och banverkets verksamhet. Att det sedan kostar en massa pengar som inte finns tycks inte bekymra reservanterna det minsta. Låt mig bara nämna några exempel på de krav som framförs för nästa budgetår. Det krävs en ökad satsning från staten på sydostkustbanan, Blekinge kustbana, bandelen Mjölby–Hallsberg, Bohusbanan, NKJ-banan, Dellenbanan, Västerdalbanan, Inlandsbanan och Bothniabanen. Det är bara några exempel på projekt som reservanterna kräver att staten skall satsa pengar på. Detta kräver reservanterna utöver de 4 400 milj.kr. som riksdagen anvisar till banverket. Jag har inte orkat räkna ut den totala kostnaden för miljöpartiets och vänsterns reservationer.

Herr talman! Som vanligt har det även i år väckts en rad enskilda motioner i vilka det krävs upprustning av enskilda banor, flera tågstopp och föränd-

ringar i stomnätet. Även en rad servicefrågor tas upp. Jag vill peka på att riksdagen år efter år har uttalat att man inte går in och lägger sig i frågor som riksdagen tidigare delegerat till SJ eller banverket. Detta beror inte på att vi i utskottet är nonchalanta mot motionärerna eller på att vi tar lättvindigt på dessa motioner, utan utskottets ställningstagande beror uteslutande på att det skulle skapas en helt omöjlig situation om riksdagen skulle detaljstyra olika investeringar, t.ex. styra tågstopp, tågledning och tågdrift. Till skillnad från vissa deltagare i denna debatt tror jag att motionärerna begriper detta, på samma sätt som jag begriper varför motionärerna väcker sina enskilda motioner.

Jag vill i korthet kommentera ett par reservationer. Folkpartiet återkommer pliktskyldigast med krav på bolagisering och privatisering av järnvägen. Centern har däremot skrivit en mer svårbegriplig reservation. Centern anser att SJ och banverket har så begränsade resurser att de inte klarar av att göra nödvändiga totalbedömningar. Därför vill centern att det tillsätts en parlamentarisk utredning. Jag anser däremot att Sveriges samlade expertis i banverket och SJ är fullt kompetent att göra de nödvändiga järnvägsbedömningarna. Jag yrkar avslag på både folkpartiets och centerns reservationer. Folkpartiet och centern får avvakta den utvärdering av hela SJ-koncernen som skall göras 1992.

Jag vill sedan säga några ord om ersättningen till godstrafiken. I detta sammanhang känner jag plötsligt igen moderaterna, eftersom de kräver ett lägre anslag. Jag tror nämligen att det är första gången som jag har sett en moderat som har pläderat för väsentligt högre anslag än regeringen har föreslagit. Samtidigt vill miljöpartiet höja anslaget när det gäller godstrafiken med 200 milj. kr.

Låt mig redan nu klart slå fast att godstrafiken är ett bekymmer för SJ. Det var därför som riksdagen 1988 fattade beslut om att bidraget till godstrafiken skall användas bl.a. till att utveckla nya transportlösningar, t.ex. kombitrafik, systemtransporter och moderna vagnslastvagnar. Därför bör man åtminstone inte under denna period fram till 1992 röra bidraget till godstrafiken. Trots att det finns två reservationer till betänkandet om utveckling av godstrafiken är utskottet i allt väsentligt helt enigt när det gäller synen på godstrafikens utveckling. Men en sak som är viktig i betänkandet är att utskottet slår fast att SJ fortsättningsvis mer utförligt skall redovisa för riksdagen hur medlen till godstrafiken används. Utskottets påpekande är ganska viktigt.

Herr talman! Banverket kommer under nästa budgetår att få disponera 4400 milj. kr. för sin verksamhet. Det är det största belopp som riksdagen någonsin har anvisat till infrastrukturen. Det innebär en mycket kraftig höjning jämfört med innevarande år.

Ett enigt utskottsförslag innebär också i det närmaste en fördubbling av nybyggnadsanslaget jämfört med årets anslag. En sådan kraftig ökning av ett investeringsanslag går, enligt mitt sätt att se, mycket väl att försvara i och med att riksdagen under 1988 fattade beslut om att bilda banverket. Banverket har nu väl genomarbetade projekt. Därför kan dessa 1 200 miljoner användas till investeringar där de gör mest nytta ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det innebär enligt min uppfattning att satsningen på västkustba-

nan kan fortsätta och t.o.m. intensifieras. Det är nämligen en av de mest prioriterade satsningarna.

Herr talman! Jag vill även understryka det som utskottet är enigt om – det är bara moderaterna som har en annan uppfattning – nämligen att man redan nu talar om att banverket för sin verksamhet nästkommande budgetår kan räkna med ett investeringsanslag på 1 500 miljoner. Det är en ganska ovanlig markering från ett uskott, men detta visar ändå att utskottet tar allvarligt på järnvägsfrågorna och att utskottet, som någon tidigare har sagt, ser fram emot ett fint decennium för järnvägen under 90-talet. Jag yrkar därmed än en gång bifall till utskottets hemställan.

Anf. 71 VIOLA CLAESSION (v) replik:

Herr talman! Rune Johansson använder tricket, vilket även några andra talare har gjort i dag, att han lägger ihop de pengar som skall gå till nyinvesteringar till banverket – och som är det som vi mest diskuterar när vi talar om behovet fram till år 2000 – med pengar som skall gå till vidmakthållande och drift, som det heter. Och då låter det ganska bra.

Vad det handlar om, Rune Johansson, är att om denna summa jämförs med att nästan ingenting, eller mycket litet, har skett sedan andra världskriget, vilket Roy Ottosson var inne på tidigare, är det klart att detta kan vara anmärkningsvärt. Men om man ser på de stora behoven på mellan 60 och 92 miljarder, för att använda samma summa som SJ, så finns det ju inte en chans att klara av detta. Men den dag, Rune Johansson, när vi får en majoritet i utskottet för förslagen från de tre järnvägspartierna i utskottet, behöver vi inte heller skriva massor av reservationer om olika viktiga bandelar när det gäller utbyggnad eller nysatsningar. Då är det klart, för då finns pengarna att använda för banverket så som vi vill att verket skall få använda dem för att vi skall få se rejäla miljövänliga satsningar i det här landet.

Jag vill använda någon minut av den tid som återstår till att försöka få Rune Johansson att berätta litet grand vad som har hänt inom SJ och banverket sedan det stora trafikpolitiska beslutet 1988. Som tidigare anställd inom SJ förmodar jag att Rune Johansson har vissa kontakter med dem som är aktiva i dag som järnvägsmän och järnvägskvinnor både fackligt och på annat sätt, kanske inte minst med dem som är partikamrater. De järnvägsanställdas sektion hade ett möte där det konstaterades märkliga ting som inte har nått ut särskilt mycket till allmänheten. För det första säger man att SJ tyvärr inte har gått med vinst, som det har påståtts. Stig Larsson har framstått som den stora räddaren. Tvärtom handlar det om förlust, och jag vill att Rune Johansson kommenterar detta. Hur är det egentligen med sifferexercisen?

För det andra handlar det om den rädsla som de järnvägsanställda känner och den ilska de har visat därför att privatiseringar väntar bakom hörnet, då storbolagen får chansen att äga och driva stomjärnvägsbanor i det här landet. Kan Rune Johansson ge ett klart besked? Var står Rune Johansson själv? Står han på samma sida som sina f.d. arbetskamrater som inte vill överlämna denna värdefulla nationella egendom i Sverige till privatkapitalet?

Herr talman! Rune Johansson undrar över vår reservation om en parlamentarisk utredning. Jag tycker att debatten här har gett belägg för att det finns ett sådant behov. Vi är inte alls eniga om behovet av 40 miljarder. Det är ändå så att experterna både inom SJ och inom banverket är helt klara i sin uppfattning om att det behövs betydligt mer än de 11 miljarderna. Jag kan se i ett tidningsurklipp från den 1 juni att en av medarbetarna inom banverket säger att man med minst 20 miljarder i stället för 11 har hela banan dubbelspår vid sekelskiftet. Det gäller alltså västkustbanan. Till sekelskiftet! Det är alltså år 2000, om tio år. Först då skall man kunna köra, som jag har redovisat förut, med tåg på ett dubbelspår mellan Göteborg och Malmö. Under den tiden ökar biltrafiken och flygtrafiken. Vi kunde i stället med dels pendeltåg i regionen, dels snabbtåg till Malmö avveckla en del av bil- och flygtrafiken. Det är mycket som talar för att pengarna behövs.

Sedan tycker jag att det är litet underligt när Rune Johansson nästan är stolt över att kunna säga till banverket att det får 1,5 miljarder. Det stämmer inte på något sätt. Det skulle alltså vara fråga om 15 miljarder under en tioårsperiod. Alla resonemang här i dag har visat att det är helt andra summor som det handlar om. Det är inte fråga om att skriva historia, utan det är bara att se sanningen i vitögat: Vad behövs det framöver för att vi skall kunna få en vettig järnvägspolitik här i landet? För min del är jag säker på att 40 miljarder är för litet, men vi kan åtminstone börja med det. Och då kunde vi ha en parlamentarisk utredning.

Rune Johansson kommenterade detta att en del av vänsterpartisterna har reserverat sig i fråga om olika bandelar. Men ta då bandelen Mjölby–Hallsberg. Vem har skrivit en av motionerna på denna punkt? Jo, en socialdemokrat. Jag minns så väl när vi diskuterade länsbolagen för några månader sedan att man betonade hur viktigt det är att en sådan bana finns.

Herr talman! Rune Johansson uppehöll sig ganska mycket kring frågan om detaljstyrning. Jag kan hålla med om att det inte är bra om riksdagen detaljstyr vilka investeringar som skall göras här och där vare sig det gäller järnvägar eller vägar. Det är ganska självklart.

I förhållande till alla de förslag som har lagts fram motionsvägen är det väldigt få reservationer till detta betänkande. De flesta av dessa gäller principiellt viktiga projekt. Jag lyfte fram några av dem i mitt tidigare anförande, t.ex. utbyggnaden av Bothniabanan och södra ostkustbanan. De är mycket dyrbara projekt som kan motiveras från regionalpolitiska utgångspunkter. Där handlar det alltså om en medveten strategi från statens sida, att man vänder på en viss utveckling. Då kan det vara motiverat, tycker jag, att riksdagen får göra så.

Reservationerna kan ses som uttryck för det missnöje som finns utbrett i tydligen de flesta partier med de alltför låga satsningarna på järnvägstrafiken. För att uttrycka detta missnöje konkret och tydligt väcker man motioner, reserverar sig, voterar och markerar för att visa att man verkligen vill satsa på vissa delar av järnvägssystemet. Det är synd att inte alla dessa människor i riksdagen inser att man måste göra så över hela landet om det skall

vara konsekvent och riktigt, och att man inte bara slår vakt om den stump man har hemmavid.

Jag tycker att en del av reservationerna konkretiserar problematiken. Det visar sig, precis som flera andra talare har sagt här tidigare, att dessa satsningar är oerhört angelägna. Satsningen på NKJ-banan är exempelvis mycket angelägen. Det är egentligen en skandal att regeringen inte redan har tillsett att pengarna kommit dit. Därför kan det vara befogat att riksdagen gör en markering.

Det påstods att vi inte skulle ha kostnadstäckning för de anslagshöjningar som vi föreslår. Vi har tidigare redovisat att vi har det i budgeten. På längre sikt kan man tänka sig en annan finansiering, t.ex. med sådana järnvägsobligationer som vi diskuterat tidigare i dag. Påståendet att vi inte skulle ha täckning för de 2,5 extra miljarder till investeringar i järnvägen nästa år som vi utgick ifrån är fel. Det är bara att läsa innantill; vi har budgeterat det. Det innebär naturligtvis att vi håller igen på andra områden.

Anf. 74 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Herr talman! Jag har inte så mycket att säga om det inlägg som Rune Johansson gjorde. Jag tycker att det var ett lugnt och sakligt inlägg, delvis filosoferande kring järnvägspolitiken. Men det var på ett område som jag kom att reagera, och det var när Rune Johansson skulle beskriva innehållet i vår reservation 5. Rune Johansson tyckte att vi hade väckt motionen pliktskyldigast. Det handlar om resursbehoven under 90-talet. Nej, Rune Johansson, den motionen har vi inte väckt pliktskyldigast. Vi har visserligen drivit frågan under en följd av år. Möjligen kan man säga att vi har varit plikttrogna och fortfarande inser att problematiken inte är löst.

Jag vill upprepa vad jag sade tidigare i mitt inlägg, nämligen att jag tycker att ett av de mest glädjande besked som kom från kommunikationsministern var att socialdemokraterna nu börjar acceptera avgiftsfinansieringens alternativ. Det glädjer oss mycket. Man kan med rätta konstatera att vi från folkpartiet drivit denna fråga under en följd av år, och när den nu ger resultat kan vi glädjas över, Rune Johansson, att vi i stort sett är eniga, fransett vänsterpartiet och miljöpartiet, om finansieringsformerna. Jag tror att t.o.m. miljöpartiet nu har ställt upp.

Anf. 75 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Efter att ha lyssnat på den första replikomgången vill jag fortfarande påstå att det råder stor samstämmighet i utskottet vad gäller järnvägsfrågorna.

Jag skall ge Viola Claesson ett besked – om hon har tid att lyssna. Jag är inte beredd att på stornätet släppa in privata åkare. Det är ett klart besked. Om det däremot är fråga om att bygga en ny järnväg, som exempelvis Arlandabanan, kan vi ta upp till diskussion vem som skall driva trafiken.

Behovet av investeringar i järnvägsnätet har tagits upp flera gånger – det verkar vara huvudtemat. Jag skall gärna tillstå att behovet är större än de 10 miljarder under tio år som vi har föreslagit. Problemet är bara att det inte finns pengar. Via budgeten går det inte att få fram mera pengar. Därför är vi öppna, Hugo Bergdahl, för att titta på en alternativ finansiering. En sådan

tillsammans med infrastrukturfonden tror jag gör att vi kommer att få fram en bra bit mer än 10 miljarder under de närmaste tio åren.

De 65 miljarder som vpk och miljöpartiet påstår sig ha tackning för tror jag inte ett dugg på. Jag tror ni inbillar er att ni har mångdubbelt mer än de pengar som ni nu tror att ni har. Ni glömmer bort att när de skall användas är de bara värda en bråkdel av vad de hade varit nu om ni hade haft dem – men det har ni inte!.

Prot. 1989/90:135

7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Järnvägsfrågor

Anf. 76 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Det kanske är svårt att räkna. Det här med ekonomi kan tydligen ha sina sidor, åtminstone för Rune Johansson.

Vi lägger inte fram förslag om ökade utgifter om vi inte har tackning för dem. Det är en enkel grundprincip vi följer, och jag hoppas alla andra följer den också, annars blir det trassligt i längden. Det är bara att läsa innantill, om man nu orkar, och se hur vi finansierar våra förslag.

När det gäller de 65 miljarderna, som alltså ligger tio år framåt i tiden, har vi naturligtvis inte detaljbudgeterat för så lång tid framåt. Det har inget parti gjort. Det vore naturligtvis befängt att kräva någonting sådant. Det blir naturligtvis mera översiktligt och ungefärligt hur man skall klara den saken. Vi täcker utgifterna för ett par tre år framåt i tiden i stöten i våra beräkningar.

Jag skulle också vilja tillägga att miljöpartiet inte deltog i 1988 års trafikpolitiska beslut. Vi hade då ännu inte kommit in i riksdagen. Vi känner oss naturligtvis inte heller bundna att vänta på den utvärdering som kommer 1992 med anledning av det beslutet. Det kan möjligen förklara att vi går mera rakt på sak när det gäller satsningarna här.

Jag vill också säga att infrastrukturens betydelse när det gäller trafiken och samhället som helhet i en lång rad aspekter nog inte kan överskattas. Vi ser ju i dag runt om i landet hur otroligt viktiga kommunikationerna är. Bygger man en bra infrastruktur får detta oerhört stor betydelse för mycket lång tid framåt. Just järnvägar är en långsiktig investering. Det är synd att detta skall behöva vägas emot väldigt kortsiktiga budgetsiffror här i riksdagen. Man behöver bara jämföra dessa 65 miljarder med att svenskarna köper nya bilar varje år för ca 45 miljarder. Då förstår man kanske att det inte är så våldsamt stora pengar vi föreslår, om man sätter in dem i sitt rätta sammanhang.

Anf. 77 VIOLA CLAESSION (v) replik:

Herr talman! Jag tycker nog att det är hederligare att göra som bl.a. vi i vpk gjort i våra motioner och i debatten. Vi försöker få ett svar av socialdemokraterna, vare sig det är kommunikationsministern eller föredragande Rune Johansson, om de t.ex. är beredda att ta ut en särskild infrastrukturskatt från de vinstrikaste bolagen i Sverige.

Men det går inte att få besked på den punkten. Jag kan inte tolka det på något annat sätt än att den vägen vågar man definitivt inte gå.

Däremot, som jag påpekade tidigare, är man beredd att avgiftsbelägga privatpersoners resor till och från arbetet, om dessa t.ex. skall passera de vägar som kanske i framtiden kommer att ägas av t.ex. Antonia Ax:son Johnson, Svenska vägföreningen osv. Det är samma sätt att öka klassklyftorna i trafikpolitiken som på alla de andra områdena.

Det låter bra att Rune Johansson ändå ger ett besked i riksdagen, som naturligtvis vidarebefordras till dem som är anställda inom statens järnvägar och banverket och tillhör Statsanställdas förbund. Han säger att de stomjärnvägsbanor som i dag finns definitivt inte skall kunna övergå i privat ägo.

Jag hoppas att Rune Johansson står för det i fortsättningen.

Vad är det för skillnad när man skall bygga Mälarbanan, Arlandabanan, kanske Bothniabanan och allt det som det finns behov av för att man skall göra en satsning på miljövänliga och regionalt viktiga transporter, Rune Johansson? Skall de banorna kunna ägas av privatkapitalet? I så fall har ändå de aktiva i Statsanställdas förbund rätt i sina onda aningar som säger att så småningom kommer SJ att upphöra totalt om denna politik fortsätter.

På ett sätt tycker jag det är djupt tragiskt att socialdemokratin så ofta fel utnyttjar sina specialförmågor – om jag får säga det – på olika områden. Det kan gälla en anställd i ett stålverk, som får stå upp och försvara nedläggning eller nedrustning. Eller det kan handla om en f.d. järnvägsanställd, som får stå här och försvara att man inte satsar de pengar som behövs för att järnvägen skall kunna överleva och klara sig på lång sikt. Det är djupt tragiskt. Jag vet att Rune Johansson privat har en mycket järnvägsvänligare inställning än den han tvingas ha här som socialdemokrat och företrädare för regeringen.

Anf. 78 MARGARETA GARD (m):

Herr talman! En väl fungerande infrastruktur har avgörande betydelse för ett samhälles utveckling och fortbestånd. Kommunikationerna är en viktig del av infrastrukturen. Knappast någon verksamhet sker isolerad från omvärlden – samtidigt som människor måste ges möjlighet att kunna pendla mellan arbete och bostad. För kvinnorna är detta ofta avgörande för att de skall kunna arbeta och utvecklas inom sitt yrke.

I en motion, väckt under allmänna motionstiden, har jag påtalat nödvändigheten av bättre tågförbindelser mellan Ludvika och Stockholm. Projekteringen av den s.k. Bergslagspendeln har genomförts och visar att det skulle medföra väsentliga förbättringar av kommunikationerna mellan Ludvika och Stockholm.

Under den långa tid som gått har ständiga försämringar av restider, tågstandard, komfort och framkomlighet medfört att allt färre personer väljer att åka tåg, trots att många önskar att kunna välja tåget som alternativ till bilen.

Det händer då och då att någon utländsk affärsman eller besökare, som skall till något av industriföretagen i Västerbergslagen, har missat informationen om att tågresandet kan medföra vissa komplikationer.

Resan mellan Stockholm och Tillberga är tämligen behaglig, och har man tur går det också att få köpa en kopp kaffe. Men sen börjar vedermodorna. I bästa fall finns ett motorvagnståg inne på stationen. Om inte, kan det dröja upp till 20 minuter innan något tåg syns till.

Den komfort som bjuds är ofta vagnar av förortstyp, dvs. med hårda bänkar att sitta på och små eller knappt några möjligheter att läsa, än mindre att utföra några förberedelser för arbete. Inte sällan händer det att tåget byts ut

mot buss vissa sträckor. Då skall allt bagage lastas om ytterligare en gång och tidsförsening uppstår.

Den resenär som upplever detta blir ingen bra ambassadör för Västerbergslagen, och det är synd för sådana behövs.

Projekteringen av Bergslagspendeln visar att kommunerna i Västerbergslagen, Ludvika och Smedjebacken, åläggs investeringskostnader på 70 milj. kr. Dessa pengar finns inte i kommunerna, inte heller hos Länstrafikbolaget, som sannerligen inte genererar några vinster till investeringar. Den långvariga och omfattande industriomstrukturering som allttjämt pågår i dessa kommuner gör att ekonomin är hårt ansträngd. Dessutom tillhör kommunikationer av det här slaget landets infrastruktur, varför tillkomsten bör vara ett statligt åliggande.

För att underlätta den industriella omstruktureringen i Västerbergslagen har staten bidragit med stora belopp. Dessa får en betydligt sämre verkningsgrad när infrastrukturen är dåligt utbyggd. Det är därför av största betydelse att tågförbindelserna mellan Stockholm och Västerbergslagen väsentligt förbättras, vilket kan ske genom en förlängning av Bergslagspendelns turer till Ludvika.

Som svar på min motion framhåller utskottet att frågan om statligt stöd till Bergslagspendelns sträckning fram till Ludvika får prövas i samband med den planeringsomgång som pågår under 1990.

Herr talman! Jag avstår från att yrka bifall till min motion och avvaktar den aviserade planeringsomgången.

Anf. 79 RAGNHILD POHANKA (mp):

Herr talman! Jag skall tala litet om Värmlands och Dalarnas trafik. Sveriges miljö är hårt belastad av utsläpp. Det är även Värmlands miljö. För att landskapet skall kunna bevara sin fina karaktär, måste Sveriges regering och riksdag se till att de beslut som fattas skapar förutsättningar för att utveckla Värmland. Den kommande utvecklingen måste också innebära mindre påverkan på människan och naturen.

Miljön är i dag en global fråga. Svenska politiker kommer i sina beslutsunderlag i allt större utsträckning att få väga in miljöskäl samt visa solidaritet mot andra människor och deras möjlighet att överleva.

Den värmländska miljösituationen kan förbättras en hel del, om regering och riksdag fattar rätt beslut inom den närmaste tiden. Flyg- och landsvägs- trafiken i Sverige måste minska och den spårbundna trafiken öka. Karlstads kommun har i dag en flygplats som är utdömd av miljöskäl. En ny flygplats projekteras nu på ett område från vilket ca 90 000 människor får sitt dricksvatten. Snabbtågförbindelser planeras mellan Stockholm och Karlstad. Det betyder att denna flygplats har mycket ringa betydelse och att man inte borde bygga den.

I Värmland finns det en järnväg som går mellan Deje och Hagfors. Den har berörts tidigare i dag. Den är tyvärr nedläggningshotad. Om den banan rustas upp påverkas hela infrastrukturen i Värmland. Denna positiva påverkan behövs i Värmland, framför allt i de norra delarna av landskapet.

För Värmlands och Sveriges bästa vill jag att riksdag och regering medverkar till att förbättra järnvägstrafiken till och från samt i Värmland parallellt

med att det reguljära flyget till och från Värmland avvecklas. Då får vi renare luft och bättre möjligheter till rent dricksvatten, ett dricksvatten som t.o.m. kan bli en exportvara inom en snar framtid.

Mitt eget hemlän Dalarna är ett ganska typiskt skogslän vad beträffar infrastrukturen. Det finns en eller ett par större städer där trafiken ganska bra motsvarar behoven. I det övriga länet, med mindre städer och orter samt i den rena glesbygden lyser en fungerande kollektivtrafik med sin frånvaro. Då återstår endast bilen, skolskjutsar och färdtjänst för de äldre.

Miljöpartiet de gröna anser att bil i alla fall i dag är en förutsättning i glesbygden, men andra bra alternativ kan till stor del användas och ersätta bilen i tätorterna och till och från tätorterna. Vi vill satsa på tåg, fjärrtåg, snabbtåg, pendeltåg, miljövänliga bussar drivna med vätgas och i större tätorter kanske elbussar.

Man kan säga att det rinner en älv genom landet och att bifloderna behövs för att fylla älvfåran med vatten. Där finns mycket fisk och man kan använda den för allt möjligt trevligt. Sedan tycker man att bifloderna skall klippas av. Vad blir kvar då? Ja, då blir det tomt i mittfåran. Det är samma sak som kan hända med Sveriges järnvägar om man inte låter bibanorna finnas kvar. Därför är det mycket viktigt att vi har ett välförgrenat järnvägsnät i landet.

Detta kan hända med järnvägen i Dalarna. Bibanorna, som kan kallas för länsjärnvägar, hotas av nedläggning. Ekonomin övertas av ett redan hårt drabbat län, där man satsar på bussar t.o.m. parallellt och samtidigt med järnvägslinjen. Följden kan bli att den hittills lönsamma delen av stomnätet blir allt mindre lönsam. För Dalarnas del har det föreslagits, men jag ser att det är borttaget nu, att stomjärnvägen skulle sluta i Borlänge. Vi vill behålla både Västerdalsbanan och bandelarna Borlänge–Mora samt Borlänge–Gävle i stomnätet. De två senare föreslås vara kvar.

Vi anser att Västerdalsbanan bör elektrifieras och byggas ut till Sälens stora fritidsanläggningar. Den är av riksintresse. Om man har varit i Malung över en helg förstår man vad det betyder att ha en utbyggd bana ända upp till Sälén. Man kan inte gå över gatan, Det är omöjligt. Så mycket trafik är det där uppe. För att de som inte är bilburna skall kunna njuta av fjällen behöver dessa järnvägar byggas ut. Man kan inte enbart satsa på bussar. Vägarorna orkar inte med den förslitningen. Det är oerhört dåliga vägar i den här delen av länet när tjällossningen pågår och man kör med tunga bussar och en mängd lastbilar på dem.

Från Mora skall inlandsbanan självfallet fortsätta norrut. Vi vill att linjen Mora–Älvdalen utnyttjas även för persontrafik. En analys bör initieras om vad som är lämpligast för Dalarna och Värmland. Nytt spår Malung–Torsby behövs, eller så bör trafiken återinföras på sträckan Vansbro–Lesjöfors.

Om vi menar något med regionalpolitiken måste inlandsbanan behållas, byggas ut och underhållas. Det gäller även turismens bevarande.

Det är mycket viktigt att behålla den s.k. Bergslagspendeln med snabba pendeltåg. I samband med Bergslagspendeln bör statsmakterna stödja ett försök med tätare pendeltågstrafik mellan t.ex. Falun och Borlänge, där det går bussar varje halvtimme. Trafiken skulle lika väl kunna gå på den befintliga järnvägen.

Sveriges mest omfattande styrmedel kanske är skatterna, men infrastruk-

turen är ett lika viktigt styrmedel. Den infrastruktur som samhället erbjuder ger invånare och företag verktyg för sitt agerande. Det är därför av yttersta vikt att man väger investeringar i vägar mot investeringar i järnvägar. De stora diagonala investeringsobjekten i vägar, bl.a. det som kallas Bergslags-diagonalen, får inte stjäla underlag för en långsiktig järnvägssatsning. Länsstyrelsen i Dalarna stödjer en investering i diagonala vägar. Men miljöpartiet anser att man skall satsa medlen på järnväg i stället.

Med framtida planerade satsningar på snabbtåg Falun–Stockholm och Mora–Stockholm minskar behovet av Mora och Borlänge flygplatser. När Stockholm–Arlanda–Uppsala-pendeln blir utbyggd är Dala Airport obehövlig och kan läggas ned för reguljärt flyg. Moras flygplats bör inte expandera. Flyget bär inte sina egna kostnader och subventioneras på olika sätt, framför allt med skattefria drivmedel. Allt detta har berörts tidigare i de övergripande debatterna, man jag vill ändå stryka under detta speciellt.

Jag yrkar bifall till reservationerna 49, 65, 66 och 68.

Anf. 80 BO NILSSON (s):

Herr talman! Jag väckte i januari i år en motion om fördelarna av en utbyggnad och förbättring av västkustbanan. I den anförde jag att en utbyggnad av västkustbanan är nödvändig, bl.a. av miljöskäl. Att knyta ihop hela västkusten med ett snabbt, miljövänligt transportsystem är av stor vikt för denna region. Men jag tog också upp möjligheten till en eventuell alternativ finansiering av utbyggnaden.

När vi i dag skall fatta beslut om järnvägens framtid, åtminstone den närmaste, kan jag konstatera att mina argument i motionen har mottagits och behandlats ganska väl. En utbyggnad av västkustbanan har givits ganska hög prioritet, ja, kanske t.o.m. högst. Såväl trafikutskottet som SJ och banverket anser i dag att en satsning på västkustbanan är nödvändig. Avståndet Malmö–Göteborg är för långt för bilen och för kort för flyget, anser bl.a. banverket. Västkusten är, bortsett från huvudstadsregionen, den mest tätbefolkade delen av landet. Det borde vara ganska naturligt att just här satsa på ett modernt och snabbt järnvägsnät.

Det kan dessutom tilläggas att när den fasta förbindelsen över Öresund planeras och byggs är det utomordentligt viktigt att såväl södra stambanan som västkustbanan förbättras för att verkligen förkorta restider och transporttider från såväl Stockholmsområdet som Oslo/Göteborgsområdet mot kontinenten.

Nu har utskottets ledamöter enats om en ytterligare ekonomisk satsning, utöver regeringens, med 340 miljoner på järnvägstrafiken. Detta borde innebära ytterligare chanser att satsa på västkustbanan. När jag nu har hört utskottets talesman Rune Johansson blir jag ännu mera säker på att en ytterligare satsning på västkustbanan skall bli möjlig under de närmaste åren.

När det så gäller själva satsningen är det enligt min uppfattning tre delar som är speciellt – och kanske lika – viktiga, nämligen dubbelspår på hela sträckan, en tunnel under Hallandsåsen och en ny sträckning från Helsingborg via Landskrona till Lund och Malmö. Med den sistnämnda nya sträckningen skulle man knyta ihop hela den skånska västkusten som ju, som jag tidigare sagt, är mycket tätbefolkad. Detta skulle betyda att man kan skapa

en enda arbetsmarknad som sträcker sig från Ängelholm i norr och åtminstone till Malmö i söder, och detta med pendlingstider under en timme. Det skulle naturligtvis också vara möjligt att använda denna nya bansträckning till t.ex. lokaltrafik. Pågatågstrafiken är ju redan nu framgångsrik och skulle kunna bli ännu mer attraktiv om en sådan ny linje förverkligades. Det skulle dessutom passa utomordentligt väl ihop med den nya knutpunkten i Helsingborg.

Här skulle jag vilja fråga Rune Johansson, som ju också sitter i banverkets styrelse: Vore detta inte en viktig fråga för oss att lösa tillsammans – en vision som kan bli verklighet inom en snar framtid? Eller vad säger Rune Johansson? Vi kunde kanske bli överens om att den nya sträckningen blir klar samtidigt med den fasta förbindelsen över sundet.

Nu kanske någon säger att de statliga pengarna inte räcker till hela satsningen. Till det kan jag göra två kommentarer.

I den socialdemokratiska pressreleasen om förbindelsen över Öresund sägs att en satsning på västkustbanan hänger intimt samman med själva förbindelsen över Öresund. Detta skulle ju kunna innebära att man gör en gemensam finansiering av åtminstone också den sydliga delen av den nya västkustbanan.

Men i min motion har jag också framhållit att man borde få undersöka alternativ finansiering av västkustbanans utbyggnad. Här har enligt vad jag erfarit redan utsetts en utredningsman som skall utarbeta förslag till hur en sådan alternativ finansiering skall se ut och hur den skall kunna förverkligas. Eftersom jag nu enligt min uppfattning fått gehör för mina båda *att*-satser skulle min andra fråga till Rune Johansson kanske bli: Varför avstyrks min motion när önskemålen i båda *att*-satserna på det här sättet blivit tillgodosedda?

Herr talman! Jag är övertygad om att västkustbanan måste byggas ut inom en snar framtid. Det är en miljövänlig satsning som hör 1990-talet till. Jag är dessutom säker på att en sådan satsning på infrastrukturen i sydvästra Sverige måste till för att vi skall kunna eliminera den del av biltrafiken i området som är onödig.

Herr talman! Jag vill gärna ha svar på mina två frågor av Rune Johansson. Tack!

Anf. 81 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Jag tycker att Bo Nilsson har litet lågt ställda ambitioner när han förklarar sig vara nöjd. Jag vet inte om Bo Nilsson har hört debatten här tidigare i dag. Jag redovisade då att man från banverkets sida var besviken över de 11 miljarderna – man ville ha 20 miljarder. Då skulle det finnas en chans att ha västkustbanan klar år 2000. För min del tycker jag att man skall ha den klar mycket tidigare. Jag tycker därför att det är viktigt att vi kommer fram till att det snarast möjligt bör satsas 40 miljarder.

Dessutom vill jag från centerns sida säga att vi tar avstånd från den koppling som Bo Nilsson gjorde mellan västkustbanan och en Öresundsbro. För vår del kan vi aldrig godkänna att man säger att under förutsättning att det byggs en Öresundsbro skall man också satsa på västkustbanan. Självfallet

skall vi se till att vi får en satsning på västkustbanan oberoende av en Öresundsbro.

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

Anf. 82 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Tyvärr medger inte riksdagens debattregler att jag bemöter Rune Thorén. Jag skall i stället ge Bo Nilsson svar på de två frågor som han ställde.

Det är helt riktigt att banverket prioriterar utbyggnaden av västkustbanan som en av de viktigaste investeringarna, kanske t.o.m. den viktigaste. Utskottet skriver i betänkandet: "Om västkustbanan skall kunna bli en livskraftig transportlänk – – – bör den därför ges en väsentligt högre standard." Både utskottet och banverket prioriterar alltså en satsning på västkustbanan som den kanske viktigaste investering vi har att göra nu en bit in på 1990-talet.

När det sedan gäller den nya sträckning som Bo Nilsson tog upp vill jag säga att den innebär en transporttekniskt intressant lösning. Frågan är dock litet tidigt väckt, om Bo Nilsson vill ha ett svar, men den lösningen är klart intressant.

Anf. 83 BO NILSSON (s) replik:

Herr talman! Låt mig bara kort till Rune Thorén säga att jag inte med ett enda ord har nämnt en bro över Öresund – jag har talat om den fasta förbindelsen över Öresund. Därför kanske t.o.m. centern skulle kunna ställa upp på mitt krav.

Anf. 84 CARL FRICK (mp):

Herr talman! Vägtrafikens samhällsbelastning är stor. Vi känner i dag väl till de stora skador på vår miljö som den omfattande bilismen medför. Vi känner också väl till de enorma personskador som vägtrafiken orsakar: drygt 800 döda, mer än 5 000 svårt skadade och mångdubbelt fler med andra skador. Det medför en stor belastning på den offentliga sektorn, förutom det enorma lidande som allt detta förorsakar.

Skaraborgs län har en tung vägtrafikbelastning. Tung trafik går genom ett för vår livsmedelsförsörjning viktigt län. Utsläppen från vägarna bidrar till att försämra odlingsbetingelserna. Det är därför viktigt att i detta län satsa på spårburna, miljörimliga transporter och att få bort så många person- och godstransporter som möjligt från vägarna.

Miljöpartiet de gröna har i omgångar motionerat om och föreslagit att det skall byggas en järnväg mellan Lidköping–Skara och Skövde. Medel för en sådan investering rymms i de anslag för utbyggnad av järnvägen som miljöpartiet de gröna har krävt.

Miljöpartiet de gröna har i motion också pläderat för en snabb förbindelse från Uddevalla till Stockholm genom att utnyttja Kinnekullebanan. Det intressanta är att de aktuella kommunerna har visat ett stort intresse för denna tanke. Man arbetar nu för sexstadsbanan, som skall gå sträckan Uddevalla–Vänersborg–Trollhättan–Lidköping–Skara–Skövde.

Vid ett besök i måndags hos kommunledningen i Lidköping behandlades denna fråga. Det visar sig att alla de aktuella kommunerna har uttalat ett

*Trafikens
infrastruktur*

Järnvägsfrågor

starkt intresse för denna järnväg, som skulle öppna snabba förbindelser från trestadsområdet till Stockholm.

Jag vill än en gång betona att denna satsning är utomordentligt viktig för Skaraborgs län, om det skall kunna bibehålla sin roll som en viktig livsmedelsproducent.

Jag ser det som en framgång efter ett tråget arbete av oss när nu kommunerna i denna del av landet vill lansera våra tankar och arbeta för att de skall omsättas till verklighet.

Sett ur ett kort tidsperspektiv förstår vi nu hur galet det var att lägga ned persontrafiken mellan Skövde och Karlsborg. 250 000 årsresor togs bort från spårburen trafik och överfördes till osande dieseltrafik.

Vi gläds naturligtvis över att man i Skaraborgs län nu är intresserad av att aktivt arbeta för en miljörimlig transportform och satsa på sexstadsbanan.

Med detta yrkar jag bifall till de reservationer som också Roy Ottosson har yrkat bifall till.

Anf. 85 BO FINNKVIST (s):

Herr talman! Jag är givetvis mycket tacksam för det intresse som har visats för NKIJ-banan under den debatt som har föregått mitt anförande. Det är bara litet synd att detta intresse dyker upp fem minuter i tolv. Det är faktiskt vad det handlar om. Tyvärr har den private ägaren redan beslutat att lägga ned banan. Han håller på att handla upp lastbilstransporter. Förmodligen finns det dock fortfarande tid att rätta till saken.

Banan är, som jag sade, privatägd och elektrifierad. 150 000–200 000 ton gods fraktas varje år på den. Banan som är smalspårig har ingen persontrafik.

Denna bana är mycket viktig ur såväl regionalpolitisk som industripolitisk synpunkt samt givetvis även ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Om denna godstrafik lades över på landsväg skulle följden bli att mellan 50 och 70 extra långtradarar trafikerade landsvägen varje dygn. Vägarna i fråga är i dåligt skick.

Befolkningsmässigt tillhör detta område Hagfors–Munkfors, ett område som är bland de värst drabbade i fråga om befolkningsminskning sett över en 20-årsperiod. Antalet boende i Hagfors är ca 84 % av det antal som fanns 1970. Motsvarande siffra för Munkfors är ungefär 83 %. Knappast någon annan kommun i landet kan i det avseendet uppvisa så dåliga siffror.

Fortfarande finns en mycket stark exportindustri, stålindustrin, som går med hygglig vinst. Exportvärdet uppgår till ca 2,5 miljarder kronor netto. Det kan sägas motsvara en ganska stor personbilsfabrik räknat på nettosiffror för export. Området är således viktigt ur samhällsekonomisk synpunkt och ur synpunkten att vi skall ha en bra utrikeshandel.

Under den tid som gått sedan vi väckte den motion som jag nu talar om har det inträffat att Uddeholm, som äger dessa bruk, har träffat avtal med Böhler, ett stort österrikiskt företag inom stålindustrin, om ett framtida samarbete. Det kommer med all säkerhet att öka fjärtransporterna mellan Österrike och Hagfors i Värmland. En del av dessa transporter kommer nog att ske med bil, men förmodligen inte hela vägen.

Av debatten har framgått att det i varje fall blir ett vänligt uttalande från

kammaren i denna fråga, och det är bra. Jag hade önskat att hela utskottet hade gjort ett vänligt uttalande. Det skulle ha gjort mig än mer tillfredsställd.

Vi som bor och arbetar i det aktuella området är vana vid att ta emot ganska hårda smällar. Det är inget tärande område, utan det är värdefullt ur ekonomisk synpunkt. Det finns anledning att ta hänsyn till det och tänka på att vi skall ha en livskraftig stålindustri. I detta fall är det fråga om två bruk, som det antagligen är nödvändigt att ha järnvägsförbindelse med.

Jag kan dock inte stå här och säga att det absolut blir nödvändigt. Försvinner järnvägen måste vi nämligen vara inställda på att klara oss ändå. Jag hoppas att det trots allt skall gå att lösa problemen. Vad jag har anfört är orsaken till att jag och andra av socialdemokraterna på Värmlandsbanken förmodligen kommer att rösta på reservationerna 65 och 64.

Låt mig avslutningsvis säga att vi utöver den här järnvägen för godstransporter givetvis också skall ha bra vägförbindelser och flygförbindelser. Vi har också fått goda flygförbindelser i området.

Det får inte vara så att detta område alltid kommer sist när det gäller att satsa pengar på saker och ting. Det gäller bl.a. järnvägar, vägar och även sjukvård – om man nu skall tro allt som sägs. Det bor ca 20 000 personer i området, och detta område måste, som jag har framhållit, anses som viktigt ur samhällsekonomisk synpunkt. Samhället bör därför också ställa upp för oss. I denna fråga är det ytterst viktigt att man gör det.

Anf. 86 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! I likhet med Bo Finnkvist beklagar jag att vi i utskottet inte blev eniga om en annan linje. Om reservation 64 vinner kammarens gillande, måste det räknas i framtiden när banverket har att ta ställning i frågan.

Anf. 87 VIOLA CLAESSION (v) replik:

Herr talman! Jag kan instämma i det Rune Thorén har sagt. Vpk har väckt en motion, som vi har försvarat i utskottet. Tyvärr har det inte räckt till för att bilda majoritet kring den. Men i en andra omgång finns det alltså möjlighet att åtminstone åstadkomma något i kammaren. Det mesta tyder på att så blir fallet. Det hade varit bra att också få höra representanten från banverkets styrelse uttala sin mening i den här frågan.

Anf. 88 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Herr talman! Jag skall börja med att citera vad utskottet skriver om samhällsekonomisk investeringsplanering. Så här står det:

"I en rad motioner förekommer krav på upprustning och utbyggnad av skilda bandelar. Innan dessa yrkanden behandlas vill utskottet erinra om de principer för en samhällsekonomisk investeringsplanering som riksdagen lade fast i samband med det trafikpolitiska beslutet år 1988.

Enligt detta beslut skall investeringar i järnvägens infrastruktur genomföras efter det att en allsidig samhällsekonomisk prövning gjorts av varje objekt. Även investeringsplaneringen för länsjärnvägar skall ske på samhällsekonomiska grunder.

En huvuduppgift för banverket är att ta fram en investeringsplan för hela bannätet där olika projekt värderas och prioriteras. Med utgångspunkt i

denna plan är det möjligt för SJ och andra intressenter, t.ex. trafikhuvudmännen, att med egna medel bekosta tidigareläggning av angelägna investeringsobjekt."

Samhällsekonomiska beräkningar, står det. Ja, men det står ingenting om nedläggningar. Det står heller ingenting om att man inte i de samhällsekonomiska beräkningarna skall ta med miljöaspekter.

Riksdagen bör inte ta något initiativ, säger utskottet. Varför? Är det för att riksdagen inte vill ta ansvar, eller är det för att riksdagen tycker att det fungerar bra i dag? Det skulle väl knappast ligga så många motioner om lokala och regionala satsningar, om riksdagsledamöterna tyckte att det fungerade bra och att satsningarna vore tillräckliga.

Jag tänker ta upp litet grand om situationen på västkusten och i västra Sverige. Om man skall göra en allsidig samhällsekonomisk prövning, måste man också ta med miljöaspekterna, naturligtvis. Västra Sverige tillhör i dag de mest försurade delarna av landet, och järnvägen är fortfarande den enda miljövänliga transport vi har. Hur hanterar SJ och banverket då detta? Tidigare i debatt med kommunikationsministern har vi haft uppe just den frågan, och det har då framför allt gällt nedrustningen på Uddevalla-Borås-banan.

Jag vet inte var någonstans det står i intentionerna att man skall nedrusta. Som det är nu, minskar man hela tiden trafiken. Trots uttalanden och önskemål om att Herrljunga skall kunna bli ett järnvägscentrum, minskar man hela tiden stoppen i Herrljunga. Och mellan Borås och Göteborg tror jag inte att det ens går att åka tåg längre, utan man får ta sig fram med buss.

I stället för att avslå motionerna med att hänvisa till utredning som pågår, borde riksdagen åtminstone uttala att så länge man inte har prövat och bestämt sig för utbyggnader, får man i alla fall inte satsa på några nedläggningar.

Tydligen driver SJ sin politik endast utifrån vinstsyftet, i penningekonomiska termer räknat. Detta har man t.ex. förklarat i en artikel som jag hittat i tidningen Land, där man säger att man inte har någon sjuklig önskan att lägga ner. Ändå stängdes förra året 17 stationer i landet.

Detta stämmer inte heller med de satsningar och uttalanden som har gjorts från regering och riksdag om en levande landsbygd. Här borde man ju verkligen se till att inte neddragningar och nedläggningar fick ske, så länge man inte utrett och gjort klart om ytterligare satsningar.

Anf. 89 ROLAND SUNDGREN (s):

Herr talman! Jag vill ta det här tillfället för att uttrycka min tillfredsställelse över den positiva inställning som trafikutskottet, banverket och också SJ numera har till Mälarbanan, alltså snabba förbindelser mellan Örebro, Västerås m.fl. städer i Mellansverige och Stockholm. Jag väckte min första motion om Mälarbanan 1971, men under 70-talet fanns det en inte så liten skepsis till att satsa på snabbtåg i Mälardalen.

Under 80-talet har engagemanget och medvetenheten ökat om betydelsen av att bygga upp en snabbtågstrafik mellan de större tätorterna i Mälardalen och Stockholm. Mälarbanan har nu hög prioritet i banverkets investeringsplaner, och startåret för investeringar på vissa bandelar, som att bygga dub-

belspår Västerås–Kolbäck och delar av sträckan Kungsängen–Västerås, anges nu redan till 1991.

Förutsättningarna att påbörja ytterligare investeringar i Mäljarbanan bör öka, anser jag, med det större belopp till nyinvesteringar i stomjärnvägar som riksdagen i dag kommer att besluta om.

Vi anser att det är av stor betydelse att den standardnivå som utarbetats av Mäljarbanekommittén och som syftar till hastigheter på 200 km/tim redan från början blir utgångspunkten för Mäljarbaneinvesteringarna. Därmed skapas förutsättningar att göra Mellansverige till en ekonomiskt slagkraftig zon och avlasta den överhettade Stockholmsregionen genom ökade pendlingsmöjligheter och större valfrihet vid företagsetableringar och boende.

Kompletterad med Bergslagspendeln, där ju investeringarna redan har påbörjats, kommer Mäljarbanan också att stärka infrastrukturen för Bergslagen, vilket är mycket viktigt med tanke på de stora strukturförändringar som denna viktiga industriregion genomgått och genomgår. Enligt beräkningar kommer en färdig Mäljarbana att bidra till ett 70-procentigt ökat resande med Bergslagspendeln.

Med tanke på att Eskilstuna och Västerås har en gemensam högskola vill jag lyfta fram byggandet av en ny järnvägssträcka mellan Eskilstuna och Västerås som en del av Mäljarbanan som snarast bör påbörjas. Den skulle innebära att restiden mellan dessa båda medelstora städer blev endast ca 15 minuter, vilket skulle stärka högskolan och betyda mycket för den industriella förnyelsen i det inre av Mälardalen. Och näst Arlandabanan är dessutom den spårinvesteringen den mest lönsamma.

Det är min förhoppning att dagens riksdagsbeslut skall bidra till ett snabbt förverkligande av hela Mäljarbanan, vilket även är något som banverket önskar. Det skulle också bidra till en bättre miljö, inte minst i Stockholmsområdet, genom den avlastning av landsvägstrafiken som det skulle leda till för såväl gods- som persontransporter.

Herr talman! Jag har inget särskilt yrkande.

Anf. 90 BJÖRN SAMUELSON (v):

Herr talman! Det var en som kom in med andan i halsen på järnvägsstationen i Arvika och frågade stinsen: När går tåget till Stockholm? Det går när som helst, svarade stinsen. Det var bra det, sade han som skulle med tåget, då hade jag inte behövt ha så bråttom.

Den här tålmodigheten kanske är betecknande för det värmländska kynnet. Efter att ha hört på dagens debatt och de många vackra ord som har fällt här om vilken positiv betydelse järnvägen har för miljön och hur viktig den är för infrastrukturen, måste jag säga att vi är luttrade med tanke på de satsningar, framför allt på järnvägen, som gjorts i Värmland.

Banan Arvika–Årjäng är nedlagd. Rälsen är borttagen och banvallen delvis riven. Inlandsbanan, med start i Kristinehamn, som var ett väldigt lyckat turistprojekt, avhände sig staten allt ansvar för. Fryksdalsbanan slogs många för att få in i stomnätet, och den överfördes också dit under 80-talet. Men efter ett tag överfördes denna till länsjärnvägen. Jag skulle kunna ge fler sådana exempel.

Nu i dag handlar det bl.a. om NKIJ-banan. Det är märkligt att utskottet,

både när det gäller NKIJ-banan och när det gäller järnvägstrafiken mellan Stockholm och Oslo, väljer att inte göra något direkt uttalande om denna trafik. När det gäller trafiken mellan Stockholm och Oslo vill vi från vänsterpartiets sida ha ett uttalande om att den också fortsättningsvis skall gå via Kil–Charlottenberg, en bansträcka som i dag saknar fjärrblockering, där det är halvruktna slipers och där man får dra ner hastigheten till 70–80 kilometer i timmen. Kommunikationsministern har också här i kammaren sagt att han tycker att trafiken Stockholm–Oslo skall dras över Kil–Arvika–Charlottenberg.

Jag tycker att trafikutskottet på sätt och vis, genom att inte ta upp detta som sitt eget yttrande, dels "desavouerar" kommunikationsministern, dels väljer att inte sätta tryck bakom detta uttalande. Det oroar naturligtvis oss i Västvärmland.

När det gäller NKIJ-banan är det, som Bo Finnkvist här påpekat, i hög grad fråga om vilka garantier som skall ges för en utveckling av framför allt orterna Munkfors och Hagfors. Som Bo Finnkvist framhållit innebär t.ex. nettovärdet av exporten från Hagfors järnverk 2 500 milj. kr. Då är det ju märkligt att inte den svenska riksdagen för Sveriges del skulle kunna gå in med en investering på 5 % av detta värde för att garantera en hygglig infrastruktur för framför allt orterna Munkfors och Hagfors.

När man ser att det finns risk för ökande arbetslöshet i dessa orter, är det märkligt att man inte kan lyfta in detta i beräkningarna, uttala sig om den här satsningen och säga att man då också drar slutsatsen att detta har en positiv inverkan för möjligheten att skapa nya jobb i dessa orter. Värmland har infrastrukturella problem liknande problemen i Norrlands inland. Det är märkligt att den svenska riksdagen ännu inte har insett detta.

Jag vet inte om vi måste bli ännu tydligare från Värmland och driva våra krav ännu hårdare. Det är beklagligt att man, trots att så många riksdagsledamöter besökte Värmland för ungefär ett år sedan, inte har insett de problem som trots allt finns där.

Jag vill med dessa ord, herr talman, yrka bifall till reservation 65, som innebär att vi tar ett fullödigt ansvar för fortsatt trafik på NKIJ-banan och inte ersätter denna med 50–60 långtradare per dygn.

Anf. 91 EVERT SVENSSON (s):

Herr talman! Samtliga ledamöter från Bohuslän – från samtliga partier – har i en motion framhållit upprustningen av Bohusbanan och dess förlängning till Norge. Argumenten för Bohusbanan är väl kända här i kammaren, och jag skall inte upprepa dem i deras helhet. Men jag vill understryka vad Rune Thorén sade här för en stund sedan, nämligen att vi ser en kombination mellan Bohusbanan och den nuvarande förbindelsen med Norge över Kornsjö som den bästa lösningen. Vi menar inte att dessa banor står mot varandra.

För Bohuslän är en utbyggnad av Bohusbanan nödvändig, såväl med hänsyn till utvecklingen i Bohuslän som ur miljösynpunkt. Jag vill erinra om att över 500 långtradare passerar över gränsen mellan Norge och Sverige. Vad det betyder ur miljösynpunkt kan ju var och en förstå.

Herr talman! Vi är väl medvetna om att frågan nu är utredd, som det står i

betänkandet, men att den inte är avgjord utan föremål för remissbehandling. Därför vill utskottsmajoriteten avvakta. Vi vill emellertid för vår del markera hur viktig vi anser frågan vara, och vi kommer därför vid voteringen att rösta för den reservation som tar upp och tillstyrker vår motion, nämligen reservation 63. Liksom Rune Thorén yrkar jag alltså bifall till reservation 63.

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Järnvägsfrågor

I detta anförande instämde Sverre Palm (s), Karl-Erik Svartberg (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c) och Lisbet Calner (s).

Anf. 92 INGRID ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag vill anknyta till Roland Sundgrens anförande nyss, där han redovisade det långvariga arbete – på socialdemokratiskt initiativ – som föregått det som vi nu kallar Mälarbanan, det projekt som nu så många knyter så stora förväntningar till. Roland Sundgren har också redogjort för projektets stora betydelse, och jag vill gärna understryka det, särskilt vad gäller dem som bor i Enköpings och Håbo kommuner.

För Håbo gäller i dagsläget att något tågstopp över huvud taget inte förekommer. Trots en väl utbyggd lokaltrafik med buss är många människor hänvisade till att klara de dagliga arbetsresorna med bil. Det är ett stort och växande antal människor som dagligen sitter i bilköer till och från Stockholm. Det är slitsamt, det tar lång tid, det är farligt och det sliter på miljön. För dem som kombinerar buss och pendeltåg blir restiden onödigt lång i förhållande till den sträcka det gäller. Mot den bakgrunden är det svårt att acceptera att det enligt uppgifter, hämtade från banverkets tioårsplanering, skall dröja ända fram till 1998 innan dubbelspåret Kungsängen–Bålsta påbörjas. Och dubbelspåret Bålsta–Ekolsund skall påbörjas alldeles i slutet på 90-talet.

I trafikutskottets betänkande redovisas att regeringen den 19 januari 1990 utsett en förhandlingsman för att åstadkomma en lösning av frågan om utbyggnaden av järnvägstrafiken runt Mälaren. Förhandlingsmannen skall också studera etapplösningar och olika finansieringsalternativ. Det är alldeles klart att finansieringsfrågorna har en direkt avgörande betydelse för hur snabbt Mälarbanan kan förverkligas.

Herr talman! Jag vill nu framhålla vikten av att allt görs för att finna ett utökat ekonomiskt utrymme för just Mälarbanans delar mellan Enköping och Stockholm. Den snart färdiga nya motorvägen Enköping–Bålsta behöver konkurrens från järnvägen.

Ett ytterligare argument är det beslut om biltullar i Stockholm som nu diskuteras. Byggs inte kollektivtrafiken ut så att den betjänar även boende, tillika bilberoende, utanför Stockholms län, kommer säkert biltullsavgifter att kunna kasseras in, men bilarna fortsätter att köra och miljön förblir lika dålig – och förståelse för biltullar vinnas inte. Biltullsavgifter till Mälarbanans spår inom Stockholms län, kan det bli en möjlighet?

Det är naturligtvis glädjande att Mälarbanan nu finns med i banverkets planering, men det finns starka motiv för ytterligare ansträngningar för att kunna tidigarelägga genomförandet jämfört med banverkets planer. Varje ytterligare år som såväl buss- som pendeltågsresenärer och bilpendlare

måste vänta på de tidsvinster och den ökade reskomfort som Mälarbanan kommer att ge, upplevs som ett mycket långt år. Det finns en stor otålighet men samtidigt en stor förväntan.

Herr talman! Utskottet vill avvakta förhandlingsmannens arbete, och det är ju ett normalt tillvägagångssätt. Jag hoppas att stora ansträngningar nu görs för att snabba på byggandet av Mälarbanans delar mellan Enköping och Stockholm. Detta har som alla förstår betydelse för Mälarbanan i dess helhet och inte bara för Enköping och Håbo. I detta sammanhang borde den nya infrastrukturfonden kunna öppna möjligheter.

Herr talman! Jag vill avsluta med att klargöra att det är ökade resurser och inte omprioriteringar inom Mälarbaneprojektet som jag förordar.

Anf. 93 IRÉNE VESTLUND (s):

Herr talman! Det har under dagens debatt talats väldigt mycket om infrastrukturen, och om det är något som vi har behandlat och arbetat med inom Bergslagsdelegationen, är det infrastrukturfrågor. En av de frågor rörande infrastrukturen som allra först kom upp var just Bergslagspendeln.

Roland Sundgren och även Ingrid Andersson har mycket värtaligt beskrivit varför man måste satsa på Mälarbanan och varför det är nödvändigt att koppla ihop Bergslagspendeln och Mälarbanan i syfte att få en förbättrad resmöjlighet från Västerbergslagen.

Detta är mycket viktiga frågor, och det är självfallet så att man, om man har påbörjat en upprustning av en bandel, naturligtvis räknar med att de ökade kostnaderna i dessa områden skall kunna kompenseras på ett eller annat sätt så att inte arbetet behöver avstanna. Den anslagsram som tidigare har diskuterats gör ju att hela objektet inte kan fullföljas inom överskådlig tid, och detta är till stort förfång för den fortsatta utvecklingen av Västerbergslagen. Jag understryker det som Roland Sundgren sade, nämligen att vi naturligtvis måste se till helhetsbilden.

I den motion som vi socialdemokratiska ledamöter på länsbanken för Kopparbergs län har väckt har vi framhållit detta. Men vi har också i ytterligare en motion framhållit att Bergslagskommunerna för att vara konkurrenskraftiga gentemot omvärlden är beroende av goda kommunikationer. Här har vi tagit upp andra tvärförbindelser men också snabba förbindelser till Stockholm och Arlanda.

Hur gärna vi än vill tala om ändrad infrastruktur ute i landet, måste vi ändå vara så klarsynta att vi ser att detta också innebär att det är nödvändigt att ha bra förbindelser med de utvecklingscentra som finns. Sådana förbindelser gör att överlevnaden i dessa områden blir bättre.

I den motion, T210, där vi har tagit upp dessa frågor har vi också tagit upp frågan om riksväg 68. Vi är väl medvetna om att den skrivning utskottet gjorde i denna fråga är helt korrekt. Vi har i motionen framför allt tagit upp frågan om snabba förbindelser mellan Avesta och Arlanda men också järnvägssträckningen Frövi—Avesta—Krylbo—Storvik. I denna fråga kan man säga att det har gått framåt, eftersom utskottet har sagt att det blir aktuellt med vissa insatser för att förstärka banan. Vi ser detta som värdefullt.

Vad vi framför allt ser som värdefullt är den skrivning utskottet har inte bara om den kraftiga ökningen av anslagen som Rune Johansson redogjorde

för, utan även om behandlingen av de fem miljarderna, som kommer att ske under hösten. Det blir ett återkommande ärende där man kommer att ha en planeringsomgång som, får vi hoppas, leder fram till goda beslut som också kommer att gagna de ärenden jag har tagit upp och berört i mitt inlägg, nämligen en fortsatt upprustning av Bergslagspendeln, en fortsatt satsning på goda tvärförbindelser och kanske framför allt snabbtågen.

Jag har inget yrkande i denna fråga, men jag ställer mig bakom mycket av just det som utskottet har tagit fram i sina satsningar på järnvägstrafiken.

I detta anförande instämde Leo Persson (s).

Anf. 94 KJELL ERICSSON (c):

Herr talman! Jag skall fatta mig kort för att inte förlänga debatten. Jag vill beröra några bandelar som tas upp i detta ärende.

En av dem är NKIJ-banan Hagfors–Deje. Både Bo Finnkvist och Björn Samuelson har redan berört behovet och vikten av att banan blir kvar. Detta är en smalspårig bana som ägs av Uddeholm Tooling. Den är elektrifierad, och den transporterar i dag ungefär 170 000 ton gods, som främst består av skrot, till stålindustrierna i Hagfors och Munkfors men också färdigvaror från dessa industrier.

Enligt beslut av Uddeholm Tooling skall banan på grund av olönsamheten läggas ned. Detta beror bl.a. på att man måste omlasta i Deje. Om man där-
emot gör en breddning så att det blir möjligt att köra hela vägen från Hagfors, Munkfors och nedåt, kan man enligt gjorda utredningar få en samhälls-ekonomisk lönsamhet på banan.

Intressenterna Uddeholm AB, Hagfors och Munkfors kommuner och även SJ har förklarat sig villiga att satsa 25 miljoner i projektet. Övriga medel, upp till ca 120 miljoner, måste således komma från staten. SJ har också uttalat ett starkt intresse av att banan bibehålls. Annars förlorar SJ nämligen ungefär en tredjedel av den godsomsättning som går via Kristinehamn, och detta är inte utan betydelse.

En nedläggning av NKIJ kommer även att få stora konsekvenser för trafiken på väg 62, som i så fall ofördröjligen måste förbättras. En nedläggning kommer också att få miljökonsekvenser.

Det vore därför riktigt med den satsning på NKIJ som föreslås i reservation nr 65. Jag yrkar bifall till den reservationen. Skulle reservationen falla vid omröstningen kommer jag att i slutomröstningen stödja reservation nr 64.

Jag vill också med några ord beröra banan Åmål–Svanskog, som numera är en länsjärnväg. Banan betjänar främst Swanboard Masonite och är också betydelsefull för den industrin och även för andra industrier i området. Banan är i behov av upprustning för att kunna bli lönsam. Därför behövs också medel, ca 20 miljoner, till denna upprustning. Om dessa medel skall tas från länstrafikanslagen, tar det flera år innan upprustningen kommer till stånd. Därför borde staten skjuta till ytterligare medel för detta ändamål.

Slutligen vill jag instämma i vad Björn Samuelson sade om järnvägen på sträckan Stockholm–Kil–Charlottenberg–Oslo.

Anf. 95 BIRGER ANDERSSON (c):

Herr talman! I mitt inlägg kommer jag att beröra järnvägstrafiken först och främst i inre Mälardalen men även i Bergslagen.

Behovet av nyinvesteringar i järnvägssystemet är mycket stort. Från andra världskrigets slut och fram till våra dagar har över huvud taget mycket små nyinvesteringar gjorts i det svenska järnvägssystemet. Dagens järnvägsnät motsvarar inte alls de krav som kommer att ställas på järnvägsnätet under 2000-talet. Det är nu hög tid att vi här i Sverige genomför omfattande nyinvesteringar för att järnvägen skall bli ett konkurrenskraftigt transportmedel och kunna ta över mycket av såväl person- som godstransporter.

Miljömedvetandet har under senare år ökat starkt hos svenska folket. Fler och fler blir medvetna om att järnvägen är ett miljövänligt och trafiksäkert transportsystem. Som Rune Thorén tidigare här i kammaren har framhållit kräver centern att stora satsningar görs på en utbyggnad och en modernisering av järnvägsnätet. Det är bl.a. mycket viktigt att ett väl utbyggt snabbtågsnät kommer till stånd. Då kommer tåget att mycket effektivt kunna konkurrera med bilen och med flyget.

En mycket viktig del av detta snabbtågsnät är Mälarbanan, en planerad snabbtågsförbindelse mellan Örebro, Västerås och Stockholm. För Västmanland är tillkomsten av Mälarbanan en mycket viktig utvecklingsfråga. Västmanland är ett av de län som har drabbats allra hårdast under 1970-talets och 1980-talet strukturomvandling inom industrin. Särskilt gäller detta bruksorterna inom Västmanlands bergslagsdel.

För en positiv utveckling av inre Mälardalen och Bergslagen är goda kommunikationer absolut nödvändiga. Det är nödvändigt för att behålla och utveckla den moderna och internationellt inriktade industri som finns kvar i dessa regioner. Men det är även nödvändigt med goda kommunikationer för att få nya expansiva företag att lokaliseras till inre Mälardalen och Bergslagen.

Mälarbanan är väl utredd. Banan bör få spårkapacitet för höghastighetsstandard, vilket Roland Sundgren tidigare var inne på, och banan bör också trafikeras med moderna snabbtåg med god komfort.

Som framgår av reservation 54 till betänkandet är centern beredd att medverka till att riksdagen redan nu anger riktlinjer för kommande medelsberäkningar för nyinvesteringar. Enligt centern bör utgångspunkten vara att anslaget till banverket så snart som möjligt skall komma upp till en nivå som motsvarar en årlig investeringsram på åtminstone 4 miljarder kronor.

Eftersom Mälarbanan är ett av de mest angelägna projekten enligt min och mångas bedömning, skulle Mälarbaneprojektet kunna förverkligas inom de närmaste åren om centern får gehör för sitt förslag om stora ekonomiska satsningar på nyinvesteringar i järnvägsprojekt. Tyvärr har regeringen, folkpartiet och moderaterna ej varit beredda att stödja centern. Därför riskerar Mälarbaneprojektet att försenas, och det är allvarligt.

Jag vill säga några ord om en annan järnvägssträcka som är mycket viktig för Bergslagen, det är sträckan Västerås–Fagersta–Ludvika, dvs. den s.k. Bergslagspendeln. Bergslagspendeln kommer, när den är fullt utbyggd, att få stor regionalpolitisk betydelse. Under 1989 påbörjades en upprustning av järnvägssträckan. Det har nu visat sig att den ursprungliga kostnadskalkylen

ej håller. Men det är viktigt att projektet Bergslagspendeln kan genomföras enligt de ursprungliga planerna.

Staten har tidigare visat sig dela denna bedömning genom de medel som anslogs via den särskilda Bergslagspropositionen. Nu gäller det att fullfölja projektet så snabbt som möjligt. Staten måste här ta sitt ansvar genom att medverka till ett fullföljande av projektet Bergslagspendeln.

Herr talman! Jag har tidigare i mitt anförande hänvisat till reservation 54. Genom kraftigt ökade investeringsramar i enlighet med centerens förslag i reservationen kommer nyinvesteringar i järnvägsnätet, t.ex. Mälarbanan, att snabbare kunna genomföras. Jag yrkar bifall till reservation 54.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

Mom. 3 (trafikgrenarnas kostnadsansvar)

Utskottets hemställan bifölls med 285 röster mot 19 för reservation 4 av Roy Ottosson. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 5 (resursbehoven under 1990-talet)

Först biträdades reservation 7 av Viola Claesson med 21 röster mot 20 för reservation 8 av Roy Ottosson. 268 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter biträdades reservation 7 av Viola Claesson med 37 röster mot 34 för reservation 6 av Rune Thorén och Hugo Andersson. 240 ledamöter avstod från att rösta.

I voteringen om kontraposition i huvudvoteringen avgavs 37 röster för reservation 5 av Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl och 37 röster för reservation 7 av Viola Claesson. 237 ledamöter avstod från att rösta. Vid lottnings vann reservation 7.

I huvudvoteringen bifölls utskottets hemställan med 203 röster mot 38 för reservation 7 av Viola Claesson. 70 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 7 (näringslivsmedverkan och avgiftsfinansiering)

Utskottets hemställan bifölls med 179 röster mot 51 för reservation 11 av Rune Thorén m.fl. 66 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 8 (finansiering av järnvägsinvesteringar)

Först biträdades reservation 12 av Rolf Clarkson m.fl. med 151 röster mot 18 för reservation 13 av Viola Claesson. 142 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls reservation 12 av Rolf Clarkson m.fl. med 168 röster mot 143 för utskottets hemställan.

Mom. 10 (vissa avgiftsfinansierade vägprojekt)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 14 av Viola Claesson och Roy Ottosson – bifölls med acklamation.

Mom. 11 (finansiering av väginvesteringar)

Utskottets hemställan bifölls med 211 röster mot 97 för reservation 15 av Rolf Clarkson m.fl.

Mom. 14 (vägverkets och banverkets organisation)

Först biträdades reservation 19 av Rolf Clarkson m.fl. med 61 röster mot 18 för reservation 20 av Viola Claesson. 230 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 234 röster mot 60 för reservation 19 av Rolf Clarkson m.fl. 16 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 18 (vägnätet och bilismen m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 272 röster mot 37 för reservation 22 av Viola Claesson och Roy Ottosson.

Mom. 24 (medelsanvisning för drift och underhåll av statliga vägar m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 212 röster mot 34 för reservation 27 av Elving Andersson och Rune Thorén i motsvarande del. 47 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 25 (tioårsprogram för förstärkning och beläggning av grusvägar inom länsvägnätet m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 273 röster mot 33 för reservation 28 av Rune Thorén och Hugo Andersson.

Mom. 34 (medelsanvisning för byggande av riksvägar)

Utskottets hemställan bifölls med 290 röster mot 19 för reservation 30 av Roy Ottosson.

Mom. 35 (kapitalkostnader för utbyggnad av väg E6)

Utskottets hemställan bifölls med 290 röster mot 18 för reservation 31 av Viola Claesson. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 36 (vissa väg- och brobyggen)

Utskottets hemställan bifölls med 274 röster mot 35 för reservation 32 av Viola Claesson och Roy Ottosson.

Mom. 37 (Scandinavian Link)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 33 av Viola Claesson och Roy Ottosson – bifölls med acklamation.

Mom. 39 (medelsanvisning för byggande av länstrafikanläggningar m.m.)

Först biträdades reservation 37 av Viola Claesson och Roy Ottosson med 37 röster mot 33 för reservation 36 av Rune Thorén och Hugo Andersson. 241 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter biträdades reservation 35 av Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl med 40 röster mot 37 för reservation 37 av Viola Claesson och Roy Ottosson. 234 ledamöter avstod från att rösta.

Därpå biträdades reservation 34 av Rolf Clarkson m.fl. med 111 röster mot 37 för reservation 35 av Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl. 161 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls utskottets hemställan med 145 röster mot 131 för reservation 34 av Rolf Clarkson m.fl. 34 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 49 (medelsanvisning för bidrag till drift och byggande av enskilda vägar m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 166 röster mot 141 för reservation 40 av Birger Rosqvist m.fl.

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Trafikens
infrastruktur*

Mom. 54 (medelsanvisning för särskilda bärighetshöjande åtgärder m.m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 42 av Viola Claesson och Roy Ottosson – bifölls med acklamation.

Mom. 59 (kringsfartsleder m.m.)

Hemställan

Utskottets hemställan bifölls med 208 röster mot 97 för hemställan i reservation 43 av Rolf Clarkson m.fl. 4 ledamöter avstod från att rösta.

Motivering

Utskottets motivering godkändes med 225 röster mot 38 för den i reservation 44 av Viola Claesson och Roy Ottosson anförda motiveringen. 46 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 80 (vägväsendet i Älvsborgs län)

Utskottets hemställan – som ställdes mot utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion T327 av Berndt Ekholm m.fl. i motsvarande del – bifölls med acklamation.

Mom. 100 (bandelarna Borlänge–Mora, Borlänge–Malung och Borlänge–Gävle)

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 36 för reservation 49 av Viola Claesson. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 103 (omklassificeringar av järnvägssträckor)

Utskottets hemställan bifölls med 236 röster mot 69 för reservation 51 av Rune Thorén m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 109 (framtida medelsanvisning till nyinvesteringar i stomjärnvägar)

Utskottets hemställan bifölls med 196 röster mot 69 för reservation 54 av Rune Thorén m.fl. 43 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 115 (statens ansvar för bannätet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 56 av Viola Claesson och Roy Ottosson – bifölls med acklamation.

Mom. 127 (sydostkustbanan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 59 av Viola Claesson och Roy Ottosson – bifölls med acklamation.

Mom. 130 (Blekinge kustbana)

Utskottets hemställan bifölls med 266 röster mot 39 för reservation 61 av Viola Claesson och Roy Ottosson. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 133 (västkustbanan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 62 av Viola Claesson och Roy Ottosson – bifölls med acklamation.

Mom. 134 (Bohusbanan)

Utskottets hemställan bifölls med 228 röster mot 81 för reservation 63 av Rune Thorén m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 143 (NKIJ-banan)

Hemställan

Utskottets hemställan bifölls med 228 röster mot 77 för hemställan i reservation 65 av Rune Thorén m.fl. 4 ledamöter avstod från att rösta.

Motivering

Den i reservation 64 av Rolf Clarkson m.fl. anförda motiveringen godkändes med 162 röster mot 133 för godkännande av utskottets motivering. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 145 (bandelar i Dalarna)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 66 av Viola Claesson och Roy Ottosson – bifölls med acklamation.

Mom. 147 (inlandsbanan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 68 av Viola Claesson och Roy Ottosson – bifölls med acklamation.

Mom. 159 (utvecklingen av snabbtågstrafiken)

Utskottets hemställan bifölls med 235 röster mot 71 för reservation 77 av Rune Thorén m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Förste vice talmannen övertog ledningen av kammarens förhandlingar.

6 § Vissa näringspolitiska frågor

Föredrogs

näringsutskottets betänkande

1989/90:NU30 Vissa näringspolitiska frågor (prop. 1989/90:90 delvis).

Anf. 96 PER WESTERBERG (m):

Fru talman! Med dagens debatt om den framtida näringspolitiska kursen lägger socialdemokraterna om inriktningen av sin politik. En relativ enighet om grunddragen i inriktningen av näringspolitiken har förbytts i en närmast öppen konfrontation med de borgerliga partierna. Den socialdemokratiska pragmatismen som har stått i linje med den utveckling som skett i övriga

Europa ersätts med den mera gammaldags socialistiska linjen. Socialdemokraterna söker uppenbarligen strid med oppositionen och kanske även med en del kolleger i Europa.

Ute i Europa sveper en frihetens vind fram. Berlin river muren. Polen privatiserar företag. Den fria marknadsekonomin sveper bort planhushållningen från land efter land. Socialismen har blivit näst intill ett fult ord beroende på vad den har förknippats med, nämligen en politiskt påtvingad fattigdom, förtryck, ineffektivitet och en politiskt styrd ekonomi. Överallt söker man sig bort från statsstyrning till den fria marknadsekonomin förmåga att skapa välbefinnande. Den i mer än ett avseende tunge sovjetiske ekonomen Abel Aganbegyan, som för närvarande gästar Sverige, ställer enligt pressuttalande – som Gorbatsjovs rådgivare – krav på en snabb övergång till ett marknadsekonomiskt system i Sovjet. I en DN-debatt skrev Anders Åslund härnäst dagen om kusinerna från landet: "Ett par sovjetiska ekonomer besökte en rad svenska företag och myndigheter. De uppskattade allt utom Landstingsförbundet. Ryssarnas kommentar var: Det är ju precis som våra byråkrater, och varför skall de behöva ett sådant palats?" I detta kan man ha all anledning att instämma.

I Sverige förefaller inte socialdemokraterna ha lärt någonting av den utveckling som skett ute i Europa. Såväl inom bostadssektorn, butiksetableringarna, livsmedelsproduktionen som inom hela den stora offentliga sektorns många tjänster fortsätter man att producera under någon form av "planmässig hushållning", som socialdemokrater väljer att kalla det för. Jag tror att Sverige behöver någon form av svensk perestrojka på detta område. Jag tror att socialdemokraterna i synnerhet behöver någon form av egen Gorbatsjov för att kunna lösgöra sig från sina traditionella värderingar. Vi behöver komma bort från den typ av mygeleekonomi och hemligstämplade skattesubventioner som vi blivit alltmer vana vid under de senaste åren, med subventioner som har gått till stora företag till förfång för småsparare och många småföretagare.

Socialdemokraterna vägrar dessutom att skärpa den konkurrenslagstiftning som vi har i landet. Därmed accepterar man i praktiken indirekt olika varianter av prissamverkan och leveransvägran, till förfång för nyföretagandet, näringslivet i dess helhet och konsumenterna.

Vad Sverige nu behöver är ett näringsklimat som förbättras och inte försämras, som det gör för närvarande. Ränteläget är fortfarande väsentligt högre än vad som gäller i våra viktigaste konkurrentländer. Investeringarna i Sverige hämmas av ett för högt ränteläge, och därmed får man sämre resultat på investeringarna. Inflationen och lönekostnaderna stiger snabbare. Avkastningen på arbetande kapital i företagen har fortfarande svårt att nå upp till räntan på säkra statsobligationer! Avkastningen på arbetande kapital i de multinationella svenska företagen är till yttermera visso 30 % sämre i de svenska enheterna än vad som gäller utomlands.

Tillväxten i den svenska ekonomin har också förmodligen blivit en av de lägsta inom de industrialiserade länderna i västvärlden. Sverige har haft en lång följd av år under 1900-talet då den ekonomiska tillväxten har varit hög. Under hela perioden 1860–1960 hade Sverige den näst högsta tillväxten efter Japan. Sedan 1970 ligger Sverige bland de absolut sämsta länderna i till-

växtligan i den industrialiserade världen. Vi har sedan 60-talet dragit ifrån i skatteligan och har i dag det högsta skattetrycket i världen från att tidigare ha varit närmast i paritet med våra viktigaste konkurrentländer. Att höga skatter ger låg tillväxt är allmänt bekant.

Skatter och avgifter har enbart under de senaste tre åren ökat med 127 % av den totala tillväxten i ekonomin. Detta har naturligtvis lett till att standardökningen för vanliga löntagare blivit närmast försumbar eller tidvis t.o.m. negativ. Ett gammalt ordspråk säger att när krubban är tom tenderar hästarna att bitas. Det är vad vi har sett under de senaste avtalsrörelserna i Sverige, dvs. att lönekostnaderna stiger för snabbt för svenska företag och därmed försämras vår konkurrenskraft gentemot utlandet. Att socialdemokraternas ekonomiska politik, som utgör basen för näringspolitiken, den s.k. tredje vägens politik, har misslyckats råder det inget tvivel om. Det har t.o.m. dess arkitekt, förre finansministern Feldt erkänt. Den hotar i dag välfärden, näringslivet och i synnerhet de små företagen.

Socialdemokraterna talar om "ett kollektivt nationellt kapital" som en kraft i näringslivet. Vad gäller småföretagandet inför man sannolikt västvärldens hårdaste beskattning av dessa företag för att därefter erbjuda dem att de skall få någon form av riskkapital via nya statliga riskkapitalföretag som i dag skall inrättas. Dessa företag är till yttermera visso till betydande del finansierade via löntagarfondssystemet. Detta s.k. kollektiva nationella kapital får närmast ses som kejsarens nya kläder med vilka man försöker dölja varianter av de illa beryktade löntagarfonderna, en ny typ av socialism.

I Sverige beskattas således småföretagarna extra hårt och erbjuds för detta som kompensation en partiell socialisering genom dessa riskkapitalföretag som finansieras genom löntagarfonderna. Utomlands skapas i stället särskilt gynnsamma regler till stöd för små företagare och deras möjligheter att utveckla näringslivet och därmed öka välfärden.

Sverige behöver inte mer socialism utan en ny politik. Denna politik måste grundlagsskydda näringsfriheten och skapa en fri konkurrens på lika villkor genom en modern och effektiv konkurrenslagstiftning.

Den måste se till att sänka skattetrycket och därmed öka tillväxten, vilket skall leda till lägre räntor och inflation och säkra näringslivets grundläggande förutsättningar att kunna konkurrera.

Den måste stärka småföretagandet och anpassa skattesystemet för nyföretagande och därmed stimulera de välståndsskapande krafter som är så viktiga just när det gäller små- och nyföretagande.

Den måste föra oss in i den europeiska gemenskapen och anpassa näringslivets villkor till de förutsättningar och krav som ställs. Bl.a. behöver vi en ny förvärvslagstiftning som innebär att det blir lika möjligheter för utländska företag att köpa svenska som för svenska företag att köpa företag inom EG-området.

Vi behöver också en politik som bibehåller kärnkraften så länge den är säker och ekonomisk och gör hela det energipolitiska scenariot överblickbart så att man på någorlunda säkra grunder kan genomföra de investeringar man vill göra och inte behöver skyffla dem till utlandet i stället.

Om man genomför en sådan politik återskapar man tilltron till Sverige,

och då återkommer investeringarna till Sverige i stället för att flytta till utlandet.

Den politiken kan vi aldrig administrera fram med hjälp av vare sig parti-program eller kända uttalanden. Den måste grundas på generella åtgärder som hjälper företagen att skapa de förutsättningar som behövs för att de skall bli konkurrenskraftiga och därmed skapa det välstånd vi behöver.

Den näringspolitik som socialdemokraterna har slagit in på tycks gå två decennier tillbaka i tiden och bort från verkligheten. Det är en politik som inte ligger i takt med den utveckling vi har i hela vår omvärld, och inte i takt med den utveckling som sker inom hela Östeuropa.

Fru talman! Med det anförda instämmer jag i samtliga moderata reservationer i detta betänkande, men nöjer mig med att yrka bifall till reservationerna 1, 10 och 22.

(forts. 9 §)

Prot. 1989/90:135

7 juni 1990

*Vissa närings-
politiska frågor*

7 § Ajournering för middagsuppehåll

Kammaren beslöt kl. 17.53 att ajournera förhandlingarna till kl. 19.00 för middagsuppehåll.

8 § Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 19.00 under ledning av förste vice talmannen.

9 § Vissa näringspolitiska frågor

(forts. näringsutskottets betänkande NU30)

Anf. 97 GUDRUN NORBERG (fp):

Fru talman! "Industriproduktionens tillväxt i Sverige har under senare år varit svag jämfört med utvecklingen i andra avancerade industriländer. Trots detta har de stora svenska industrikoncernerna fortsatt att utvecklas gynnsamt. Detta har skett genom att de har riktat sin expansion utomlands."

Det jag citerade här, fru talman, var inledningen i Industriförbundets nyutkomna utredningsrapport. Rapporten heter dessutom Expansiva koncerner i kärn hemmamiljö.

Det är betydligt, herrar och damer socialdemokrater i regering och riksdag!

Därtill kan läggas att nyföretagandet i Sverige visserligen har ökat ganska kraftigt, men inte alls i den takt som nya företag sett dagens ljus i andra västeuropeiska länder. Exempelvis i Västtyskland har tillkomsten av nya småföretag – proportionellt sett – vida överstigit utvecklingen i Sverige.

Ja, den "kärva hemmamiljön", den är anmärkningsvärd i en tid som har präglats av lång och intensiv högkonjunktur. Den är så mycket mer anmärkningsvärd mot bakgrund av socialdemokraternas ständiga tal om "den tredje

vägens politik". Men det uttrycket har kanske upphört att existera nu på sistone, då både regeringskris och ekonomiskt krispaket fullständigt dödförklarar den tredje vägens politik.

Varför har vi ett kärt näringsklimat i Sverige?

Jo, det beror – som vi i folkpartiet ser det – främst på fyra grundorsaker:

För det första har vi ett – som Kjell-Olof Feldt uttryckte det – perverst skattesystem i Sverige – ett skattesystem som vi äntligen håller på att byta ut. Det system som har rått hittills har drivit upp en kostnadsspiral i produktionen, som skapar ett svårt handikapp för svenskt näringsliv i konkurrensen på utlandsmarknaden. Det är främst hög lönestegring, prisstegring, inflation, hög sjukfrånvaro och brist på arbetskraft.

Den andra grundorsaken är osäkerheten om svenskt deltagande i den Europeiska gemenskapen. En villrådig regering, som ömsom stänger och ömsom öppnar dörrar till EG-samarbete på medlemsnivå, skapar oro i näringslivet och främjar företagsflykt från landet.

För det tredje råder en, om möjligt ännu större villrådighet inom regeringen på energiområdet. Beslutet om förtida kärnkraftsavveckling utan att det finns acceptabla alternativ är en oroshärd. En nära förestående stängning av två kärnreaktorer med kraftigt stigande elpriser som följd – och kanske t.o.m. risk för elbrist – är naturligtvis ännu ett skäl till att tala om "kärv hemmamiljö".

Den fjärde orsaken, slutligen, är en socialistisk näringslivssyn med misstänksamhet mot fri och privat företagsamhet och med förkärlek för statligt ägande och politisk styrning.

Dessa fyra faktum är nog de egentliga orsakerna till att svenskt näringsliv talar om en "kärv hemmamiljö" och har lätt att finna betydligt gynnsammare företagarmiljöer utanför Sveriges gränser.

Det här borde oroa regeringen och industriministern i hög grad.

Fru talman! Låt mig något närmare belysa de här fyra felen i svensk näringspolitik.

Vi har märkt att socialdemokraterna helst inte vill diskutera skiljelinjen mellan socialistisk och liberal syn på enskild företagsamhet. Det är inte många veckor sedan jag tog upp ämnet här i kammaren, men den socialdemokratiske talesmannen gled då undan med hänvisning till att det var för vacker årstid att debattera. Nu är det väl ändå ofrånkomligt, emedan dagens betänkande om näringspolitiken mycket tydligt vittnar om våra olika viljeinriktningar.

Socialdemokraterna – ivrigt påhejade av partierna längre ut till vänster, kommunisterna i nya kläder och miljöpartiet – har alltigenom en misstro mot företagare, medan vi i folkpartiet hyser en tilltro till enskild företagsamhet.

Socialistiska partier tycks känna en instinktiv motvilja mot företagare. För att ha riktig kontroll över dem, vill ni använda så många statliga organ som möjligt. Dessa skall utgöra någon form av säkerhetsgaranti eller skydd för enskilda människor. Utvecklingsfonderna skall svara för utbildning och rådgivning, statliga riskkapitalbolag skall ge ekonomisk handräckning och samtidigt avhända företagarna en del av ägandet till förmån för staten. Löntagarfonder och AP-fonder ges stora möjligheter att lägga under sig svenskt nä-

ringsliv. Och politikerna skall ges rika möjligheter till styrning och andra former av ingrepp i det marknadsekonomiska systemet.

I en liberal näringspolitik är marknadsekonomin basen. Det marknadsekonomiska systemet är överlägset alla andra ekonomiska system som medel att förverkliga människors frihet och välfärd. Marknadsekonomi innebär att det är konsumentens köpbeslut som styr hur samhällets resurser skall utnyttjas för produktion av varor och tjänster. Det är den enskilda människan som är den suveräne experten på sina unika behov och önskemål. Därför är alla system som bygger på att produktion och konsumtion planeras och bestäms av myndigheter, alltså planekonomier, dömda att misslyckas.

Just sådana misslyckanden har nu uppenbarat sig på löpande band i Östeuropa. Och samtidigt som öststaterna frigör sig från kommunismens olidliga tvångströja, frigör de sig också från planhushållningen som ekonomiskt system. Men övergången till marknadsekonomi är en svår process, och vi har också stort svenskt intresse av att den lyckas.

Länder med marknadsekonomi har också visat sig ha förutsättningar att komma till rätta med de miljöproblem som följer i industrisamhällets spår. Långt svårare är de miljöproblem som är en följd av ekonomisk underutveckling eller av socialistisk rovdrift.

För att behålla välfärden eller för att öka den är det viktigt att landet får en näringspolitik som leder till ett positivt näringsklimat, dvs. stimulerar till investeringar *här hemma*, utveckling av företag och nyföretagande som kommer hela landet till del.

Men regeringen tycks inte inse detta. Socialdemokraternas ambition att i stället öka statens och de fackliga organisationernas maktkoncentration och kontroll över det svenska näringslivet har förstärkts. Det är en mycket olycklig och oroande utveckling, som går på tvärs mot utvecklingen i hela Europa och i nästan alla andra länder i världen. När t.o.m. kommunistiska länder överger planekonomin, envisas svenska socialdemokrater med att hålla fast vid en blandekonomi som består av hälften av vardera. Det är till att vara konservativ, måste jag säga!

Industriminister Rune Molin har sedan sitt tillträde slagit an tonen om ökat förstatligande. Hans första näringspolitiska proposition präglas av samma ägariver. Redan har han fått riksdagen att besluta om ett holdingbolag för de statliga företagen, vars tillgångar kommer att uppgå till ca 27 miljarder kronor. Folkpartiet har givetvis motsatt sig detta och kräver i stället en utförsäljning av de statliga företagen.

Nästa steg som finns med i dagens betänkande är bildandet av ett antal statliga riskkapitalbolag. Bolagen skall satsa ägarkapital i småföretag. Bolagen skall vidare sammankopplas med utvecklingsfonderna och småföretagsfonden.

Här handlar det återigen om en överföring av privat ägande till statligt ägande. När ett småföretag, som staten tycker är tillräckligt intressant att bli delägare i, behöver riskkapital kliver det statliga bolaget fram och satsar pengar mot ett motsvarande delägarande. När småföretaget sedan hamnar i ekonomisk kris räcker staten ut sin hjälpande hand mot att få bli ägare. Skulle staten bedöma företaget som ointressant att äga uteblir riskkapitalet.

Folkpartiet protesterar! Det här är en form av utpressning. Det råder svä-

righet att få tag i verkligt riskkapital på en marknad som i övrigt har god tillgång på kapital. Vi anser att statens uppgift då bör vara att underlätta för småföretagen att komma åt kapitalet och inte att spela bank med stor ägarhunger. Därför bör utvecklingsfonderna vara garantigivare och påta sig en större andel av risken – exempelvis 80 % och företagaren 20 %. Det blir alltså en form av samriskgaranti..

På så sätt kan privata riskkapitalbolag försäkra sig mot förluster och därigenom sprida sig på marknaden, vilket skapar större och bredare tillgång på riskkapital.

Fru talman! Det finns kanske inte så mycket mer att säga för närvarande om näringslivets oro för den vinglande energipolitiken. Det råder tydligen total handlingsförlamning inom regeringen, och vi förstår att starka viljor skall mäta sina krafter mot varandra innan det kan föreligga en proposition. Men väntetiden är djupt olycklig, för när företag flyttar ut får det följdverkningar både nationalekonomiskt och sysselsättningsmässigt.

Som oppositionsparti kan vi bara vänta på vad regeringen tar för initiativ så småningom. Men den bästa modellen vill jag ändå framhålla: Det finns ett brett stöd för regeringen att hämta i Sveriges riksdag för en energipolitik som beaktar näringslivets möjligheter och inte äventyrar sysselsättningen, inte ökar koldioxidutsläppen, bygger på olika energikällor och river upp beslutet om en förtida avveckling av kärnkraften.

Fru talman! I inledningen tog jag också upp EG-frågan som en av orsakerna till den kärva hemmamiljön. I dag står vi helt utanför den europeiska gemenskapen. Det är inte ens säkert att vi får något egentligt avtal mellan EFTA och EG. Skulle vi lyckas med de förhandlingarna står vi ändå utanför beslutsfattandet. Regeringen tycks vara nöjd med rådande förhållanden. Näringslivet är det *inte*.

Utan att försöka framhäva mig som någon expert på EG-frågorna har jag ändå vid besök i Europaparlamentet fått en sak fullständigt klar för mig: den kyliga inställning som EG-länderna har till Sverige och svenskt deltagande. Vi uppfattas som ett land vars intresse för EG är påfallande så länge det gynnar svensk ekonomi – dit men inte längre! Något engagemang eller någon entusiasm för ett stort enat Europa med stark ekonomi, marknad, konkurrenskraft och gemenskap finns inte i Sverige.

Den bilden har regeringen skapat av oss. Det är mycket olyckligt, och inte blev det bättre av statsministerns utspel nyligen. Det som också ger en vrågbild här hemma är det allmänt slarviga talet om huruvida vi skall gå med i EG. Det låter, även på initierade och ansvariga personer, som om vi bara hade att välja. Det är helt fel. Det enda vi kan välja är om vi vill *ansöka* om medlemskap – vi kan inte välja om vi *skall bli* medlemmar. Det väljer EG – inte vi.

Vi svenskar tycks tro att vi är betydelsefulla för EG och att vår marknad är viktig för EG-länderna och att vår produktion är betydelsefull.

I själva verket är det så att de 12 länder med 320 miljoner människor som engagerar sig, arbetar intensivt med det de tror på och drömmer om att utveckla – dem kvittar det om inte Sverige med sina 8 miljoner invånare vill delta. Förlorarna i så fall är inte de 320 miljonerna, utan de 8.

Slutligen, fru talman, kostnadsutvecklingen i Sverige är ett stort bekym-

mer. För varje vecka försämras svenskt näringslivs konkurrenskraft. Enligt en konjunktursprognos från Industriförbundet beräknas industriproduktionen sjunka med ett par procent under 1990.

Svenska företag slås ut i konkurrensen, råkar i ekonomisk kris och tvingas att avveckla. Andra företag flyttar ut från Sverige, och utländska företag väljer att inte investera i vårt land. De svenska småföretagen, entreprenörerna och legotillverkarna lever redan på marginalen, och om utvecklingen fortsätter och/eller konjunkturen vänder nedåt är vår så betydelsefulla småföretagssamhet mycket sårbar.

Kostnadsutvecklingen måste hejdas. Det hedrar regeringen att den stått fast vid skattereformen. Dess tillkomst är det viktigaste instrumentet mot löneökningar, prisstegringar, inflation och arbetskraftsbrist.

För att minska frånvärdet på arbetsplatserna har folkpartiet också lyckats få regeringen med sig på att införa en arbetsgivarperiod med kostnadstäckning för företagen. Det är bra. Låt oss se vilken effekt detta får. Vi är inte främmande för att ta också nästa steg, karensdagar, om det krävs. Men vi har valt att ta en sak i taget.

Sedan finns naturligtvis många andra åtgärder att vidta för att också sänka kostnader och stimulera företagandet, t.ex. att

- avskaffa förmögenhetsskatten på arbetande kapital; den utgör en allvarlig hämsko på småföretagens möjligheter att investera och expandera,
- uppmuntra privata riskkapitalbolag genom att befria de satsade beloppen från förmögenhetsskatt,
- stimulera andel-i-vinst-system genom att ta bort sociala avgifter på andelar som binds i minst fem år,
- underlätta småföretagens inträde på exportmarknaden,
- förbättra garantisystemet för att underlätta för småföretagen att låna upp riskkapital,
- och – inte minst – minska det statliga ägandet i stället för att öka det.

Fru talman! Utan att gå in på alla skiljande ståndpunkter och varje reservation vill jag säga att folkpartiet naturligtvis stöder alla reservationer som vi undertecknat, men jag nöjer mig med att yrka bifall till reservationerna nr 1, 9 och 23.

Anf. 98 PER-OLA ERIKSSON (c):

Fru talman! Får en bofink se ut hur som helst? Den frågan ställdes för länge sedan av en socialdemokratisk politiker.

I dag måste jag ställa frågan: Får näringspolitiken se ut hur som helst? Jag tycker inte det, men för regeringen förefaller det så. Åtminstone att döma av förslaget till inriktning av näringspolitiken. Den näringspolitiska propositionen är ett aktstycke som präglas av en utdragen lovsång till statlig centralstyrning, koncentrationstänkande, regleringar och ökat institutionellt ägande av småföretagen och näringslivet.

Det svenska näringslivet har under 1980-talet kännetecknats av en utveckling mot mycket stark ägar- och maktkoncentration, internationalisering och strukturomvandling. Det bär socialdemokraterna delvis ansvar för. Rege-

ringens senaste, och förhoppningsvis sista, näringspolitiska proposition är ett nytt uttryck för den socialdemokratiska koncentrationspolitiken.

Förslagen att förstärka den centrala småföretagsfonden, dra in medel från de regionala utvecklingsfonderna och Norrlandsfonden till staten för att sedan bygga upp nya centrala riskkapitalbolag, som i sin tur skall bli delägare i småföretag, är tydliga bevis på regeringens vilja till centralstyrning.

Förslaget om ett nytt stort förvaltningsbolag för den statliga företagssektorn, som riksdagen beslutat om, är också en strävan efter centralstyrning och efter att utvidga den statliga företagssektorn. Den sammanblandning av statligt kapital, AP-fonder och löntagarfonder som följer med det statliga förvaltningsbolaget blir en hybrid i svenskt näringsliv. Nu kommer förvaltningsbolaget dessutom att få hand om Volvo-Procordia-avtalet. Det innebär att privat och statlig maktkoncentration gifts samman.

Jag måste ställa frågan: Vart är egentligen industriministern och socialdemokraterna på väg? Vart vill man komma med alla påhitt om nya maktapparater? Framtiden känns faktiskt ganska kuslig i det här avseendet.

Vi skriver i år 1990 och står på tröskeln till ett nytt sekel. Det borde ha utmanat regeringen till nytänkande, nya visioner och radikala grepp för att möta den spännande framtiden. Så är inte fallet. Innehållet i den näringspolitiska propositionen för tankarna 20 år tillbaka i tiden. Socialdemokraterna och den nya industriministern tycks vilja möta framtidens krav med dåtidens föråldrade åtgärder.

Den "tredje vägens ekonomiska politik" har skapat nya obalanser och dolt de underliggande problemen i svensk ekonomi. Den har inneburit en förmögenhetsomflyttning i samhället och näringslivet. Även om aktieäandet under 1980-talet har spridits till allt fler har regeringen inte förmått eller önskat ge de politiska förutsättningarna för att fördela kapitaltillväxten mellan olika företagstyper, mellan småsparare och storplacerare i olika regioner.

Fru talman! Målet för näringspolitiken måste enligt centerns uppfattning vara ett starkt näringsliv som ger hög sysselsättning, anställningstrygghet och resurser för välfärdsutvecklingen i hela landet. Detta åstadkommer man bäst i ett ekonomiskt system som bygger på marknadsekonomins principer och präglas av socialt ansvar, god resurshushållning och god miljö.

Näringspolitiken måste också inriktas på utveckling av ny teknik, nya företag, främjande av uppfinnare och produktutvecklare, ökad differentiering, mångfald och decentraliserat inflytande. Vidare måste näringspolitiken vara i harmoni med målet om balans inom och mellan olika regioner i landet.

Den snabba internationaliseringen inom näringslivet med ökade investeringar i de svenskägda företagen utomlands måste balanseras med kraftfulla insatser för att stimulera nyförtagandet och vidareutveckla småföretagssektorn här hemma.

Ett näringsliv som huvudsakligen är grundat på fri företagsamhet, konkurrens, enskilt och kooperativt ägande ger de bästa förutsättningarna för fortsatta ekonomiska framsteg.

För att kunna möta den internationella konkurrensen måste näringslivets utveckling av produktion med högt kunskapsinnehåll stimuleras. Därför är det viktigt att Sverige aktivt engageras i de europeiska forsknings- och utvecklingsprojekten.

Även de mindre företagens utvecklingsmöjligheter och möjligheter till export måste underlättas. Därför måste Sverige i det pågående västeuropeiska integrationsarbetet eftersträva lösningar och avtal som ger goda utvecklingsmöjligheter för de mindre företagen. Jag har goda förhoppningar på den punkten.

Det är också viktigt att småföretagen i ökad utsträckning blir delaktiga i det industriella samarbetet med de östeuropeiska länderna. Den nya marknaden som vi ser växa fram i Östeuropa får inte bli en marknad enbart för de stora företagen.

Privata, kooperativa och statliga företag skall i framtiden enligt centerns uppfattning få arbeta på likvärdiga villkor. Statliga företag kan behövas för att tillgodose särskilda samhällskrav, för att möjliggöra speciella insatser för teknikutveckling och för att klara av regionala och strukturella sysselsättningsproblem.

Ett starkt näringsliv förutsätter både stora och små företag, men de mindre företagen har en särskilt stor betydelse för näringslivets förnyelse och långsiktiga tillväxt. De har bättre förmåga att anpassa sig vid konjunkturväxlingar och bidrar till att göra samhällsekonomin mindre sårbar. Vi behöver få en ökad andel nyföretagande i vårt land. Jag delar Gudrun Norbergs uppfattning att Sverige på den här punkten har mycket mer att göra än exempelvis Västtyskland.

Socialdemokraterna gjorde 1980-talet till fusionernas och storföretagens årtionde. 1990-talet måste bli småföretagens decennium. Småföretagen måste främjas i förhållande till de stora företagen.

Det svenska näringslivet har under de senaste åren präglats av en mycket stark ägarkoncentration med ökat korsvist och institutionellt ägande; det är en fråga som vi diskuterat ofta här i kammaren. Det har kritiserats av många, men regeringens favorisering av storföretagen, t.ex. Volvo, fortsätter. Inget annat företag har gynnats så mycket av socialdemokraterna som just Volvo. Tidigare har Volvo fått mångmiljardbelopp för etablering av en ny bilfabrik i Uddevalla och kraftig skattelindring genom att utnyttja förlustavdrag i samband med affärerna med Svenska Varv.

Det tycks, fru talman, inte finnas någon gräns för hur långt regeringens "volvofiering" kan gå på bekostnad av småföretagen. Beslutet att ge Volvo skattebefrielse i samband med Procordiaaffären visar tydligt hur regeringen medvetet favoriserar landets största industriföretag.

Samtidigt som Volvo får mångmiljardbelopp i statsbidrag och skattebefrielse står socialdemokraterna och regeringen i begrepp att dra in 1,6 miljarder kronor från de regionala utvecklingsfonderna. Därmed får utvecklingsfonderna sämre resurser och möjligheter till småföretagsutveckling. Dessutom slopas kvittningsrätten för småföretagens förluster, vilket kommer att försvåra nyetableringen av företag. Det är faktiskt inte mer – utan mindre – av socialdemokratisk storföretagspolitik som behövs inför framtiden.

Fru talman! Ett tydligt bevis på den centralstyrning som regeringen eftersträvar är förslaget om att inrätta ett antal nya storregionala riskkapitalbolag. Pengar till dessa bolag skall komma dels via indragning från de regionala utvecklingsfonderna och Norrlandsfonden, dels via Småföretagsfonden, som är en del av löntagarfonds-systemet.

Centern har flera invändningar mot förslaget om riskkapitalbolag.

För det första finns det inte några bärande argument för att flytta kapital från länen till ett fåtal storregionala riskkapitalbolag och därmed begränsa de regionala utvecklingsfondernas arbetsmöjligheter.

För det andra är det orimligt att med pengar från bl.a. Småföretagsfonden, som är en del av löntagarfondsystemet, låta stora riskkapitalbolag bli ägare i småföretag. Från centern avvisar vi med bestämdhet detta nya steg i fondsocialismen!

Först har socialdemokraterna med beslutet om löntagarfonderna tagit pengar från småföretagen mot deras vilja. Småföretagen har dränerats på kapital, som sedan via löntagarfonderna har investerats i börsnoterade storföretag. I andra sammanhang brukar sådana här åtgärder kallas stöld och konfiskation. Man kanske skall använda finare ord som "en omvänd Robin Hood-politik": Man tar från de små och ger till de stora.

Nu kommer nästa steg. Småföretagsfonden och riskkapitalbolagen skall köpa in sig i småföretagen. De skall handla och omsätta det kapital som tidigare tillhört och varit avsett för småföretagen. I andra sammanhang brukar det kallas häleri.

För det tredje innebär regeringens förslag att småföretagarnas inflytande över sina företag minskar, vilket står i strid med strävan att åstadkomma ett decentraliserat och enskilt ägande.

Jag vill fråga de två socialdemokrater som enligt talarlistan avser att delta i den här debatten, Åke Wictorsson och industriministern: Är avsikten att låta Småföretagsfonden och de stora riskkapitalbolagen bli småföretagens moderbolag i framtiden?

Enligt centerns uppfattning är regeringens förslag om storregionala riskkapitalbolag ett nytt och tydligt bevis på den fondsocialism och övertro på extern styrning av småföretag som präglar dagens socialdemokrati men som jag faktiskt trodde att vi hade bakom oss.

Det innebär att ägandet i småföretagen nu skall institutionaliseras. Det bevisar samtidigt regeringens ambition att centraldirigera svenskt näringsliv. Det tyder också på bristande kunskap om vad de egentliga drivkrafterna för en småföretagare är.

Fru talman! Utvecklingsfonderna har under de tolv år som de verkat aktivt bidragit till att lyfta fram småföretagen. I likhet med vad centern föreslagit tidigare föreslår nu regeringen att utvecklingsfondernas målgrupp skall vidgas. Det är mycket bra. Däremot är det inkonsekvent att, som regeringen föreslår, samtidigt dra in 1,6 miljarder av fondernas kapital, när utvecklingsfonderna får en större målgrupp att arbeta med.

I propositionen skriver industriministern att han "är medveten om att fondernas begränsade resurser gör det svårt att hjälpa samtliga företag som kan komma att efterfråga fondernas tjänster". Samma statsråd framhåller i den regionalpolitiska propositionen, som faktiskt avlämnades samtidigt med den näringspolitiska, att utvecklingsfondernas uppgift att förse företag med riskfinansiering blir än mer betydelsefull när lokaliseringsslånen slopas.

Trots denna insikt om utvecklingsfondernas resurser föreslås en minskning av fondernas kapital med nästan två tredjedelar eller 1,6 miljarder kronor. Detta är anmärkningsvärt, förvånande och ologiskt. Såväl utvecklingsfon-

derna som Norrlandsfonden bör få behålla nuvarande ekonomiska medel för att kunna fullgöra sina offensiva närings- och regionalpolitiska uppgifter.

Ett annat "attentat" mot utvecklingsfonderna är förslaget att förändra nuvarande ordning för valet av styrelser så att staten skall utse hälften av ledamöterna. Detta är återigen ett uttryck för centralstyrning.

Regeringens förslag att förändra principerna för styrelsevalet i utvecklingsfonderna har faktiskt mött kraftiga reaktioner. Utvecklingsfonderna vill behålla nuvarande ordning. Det finns ett starkt stöd, långt innanför de socialdemokratiska frontlinjerna också i landstingsvärlden, för nuvarande ordning. Den innebär att landstingen och i förekommande fall kommunerna utser styrelserna. Centern delar detta synsätt och avvisar därför regeringens förslag.

Om styrelsetillsättningen uppdelas så att även regeringen och staten skall utse ledamöter, blir detta ett allvarligt hinder för att få en bra sammansättning av fondernas styrelser. Landstingen har med sin förankring i länet den bästa förutsättningen att ge utvecklingsfondens styrelser den sammansättning som bäst kan bidra till att målen för fondens verksamhet uppfylls.

Jag vill fråga socialdemokraterna och främst industriminister Rune Molin: Varför är regeringen och staten bättre än landstingen på att välja ledamöter i utvecklingsfondernas styrelser? Varför misstror ni den regionala nivån? Varför tror sig regeringen ha bättre möjlighet att få fram kompetenta styrelseledamöter än länsbefolkningens företrädare?

Nej, riksdagen bör i dag i den avgörande omröstningen om valet av utvecklingsfondernas styrelser besluta i enlighet med reservation 9, som jag yrkar bifall till.

Fru talman! Nu behövs det ett 90-talsprogram för småföretagsutveckling och decentraliserat ägande. Det behövs ett annat och bättre alternativ till socialdemokratins centralism och maktkoncentration.

I grunden behövs en ny inriktning av den ekonomiska politiken för att åstadkomma stabilitet, långsammare kostnadsutveckling, lägre inflation och rättvis fördelning av de samlade resurserna. För att svenskt näringsliv skall kunna öka sin konkurrenskraft är det nödvändigt att kostnadsutvecklingen dämpas.

Näringspolitiken måste utformas med sikte på främjande av de mindre företagen, Kooperationen och ökad samverkan i stället för fusioner.

Skattetrycket måste sänkas. Detta är väsentligt för småföretagen, och det kan bl.a. ske genom att skattedelen på socialavgifterna successivt minskar. Småföretagen, i vilka sjukfrånvaron ofta är lägre än i storföretagen, bör ha lägre sjukförsäkringsavgift.

Näringsverksamhet som bedrivs i form av enskild firma och övriga småföretag skall inte ha en hårdare beskattning än storföretagen. Tvärtom finns det motiv för en lindrigare beskattning av mindre företag än av stora och internationaliserade företag som arbetar under helt andra ekonomiska förutsättningar och villkor.

Arbetande kapital i företag bör inte beskattas. Den saken har också berörts av Gudrun Norberg och – utgår jag ifrån – av Per Westerberg. Ett slopande av förmögenhetsbeskattningen på arbetande kapital skulle kraftigt stärka de mindre företagen.

För start och utveckling av företag behövs kapital. En betydande del av kapitalet måste vara eget kapital, dvs. riskkapital, aktiekapital. För flertalet småföretag är inte en børsintroduktion ett realistiskt alternativ för att skaffa riskkapital. Men enligt vårt synsätt är inte heller ett antal storregionala riskkapitalbolag något alternativ. Grunden för de små företagens möjligheter att bygga upp sitt eget kapital är självfinansiering. Därför måste skattesystemet utformas så att småföretagens riskkapitalförsörjning underlättas.

Privatpersoner bör stimuleras att satsa pengar i småföretag, t.ex. genom köp av nyemitterade aktier. Flera länder i Västeuropa har infört speciella system för att stimulera det privata utbudet av riskkapital till småföretag. Motsvarande system behövs också i vårt land.

Allemansfonderna kan utvecklas och inriktas på handeln med icke noterade aktier i småföretag. Det bör öppnas möjligheter för allemansfonder som är helt inriktade på icke noterade företag.

Personligt ägande är en viktig drivkraft för att åstadkomma förnyelse och investeringar i näringslivet. Det är också ett viktigt inslag för att skapa ägarspridning och inflytande. Därför vill vi centerpartister införa personliga spar- och investeringskonton. Medlen från sådana konton skall utan skattekonsekvens få användas till investeringar i företag.

Fru talman! Fusionsgaloppen och ägarkoncentrationen i näringslivet måste brytas. Det är många som har den uppfattningen.

Även inom EG har det rests farhågor för konsekvenserna av de stora fusioner som ägt rum mellan olika stora företag. EG har därför beslutat om en särskild prövning av fusioner mellan företag som överstiger en viss omsättning.

För att bibehålla en sund konkurrens och för att förhindra att olika företag som redan har en avgörande dominans inom en bransch eller region får en så stark ställning att den innebär risk för monopol och stark ägarkoncentration, bör en fusionskontroll införas. Den bör ha samma inriktning som föreslagits inom EG.

Utveckling av ny teknik, t.ex. informationsteknologin, behövs för att förbättra konkurrenskraften. Därför föreslår centern ett särskilt program för utveckling av informationsteknologin inom små och medelstora företag.

Centern föreslår också åtgärder för att främja den rymdtekniska utvecklingen inom småföretagen.

Avslutningsvis skall jag beröra frågan om de kooperativa företagen, som enligt centrens uppfattning bör få en mer framträdande roll i näringspolitiska sammanhang.

Kooperativa företag kan utgöra en balans och motvikt till de stora maktblocken inom näringslivet. De spelar också många gånger en avgörande roll för att upprätthålla service och sysselsättning i regionalt utsatta delar av vårt land. Konsument- och producentkooperativa företag har ofta tagit ansvar när privata företag inte ställt upp. Därför skulle olika åtgärder som försämrar de kooperativa företagens arbetsvillkor åstadkomma stor skada i samhället, för sysselsättningen och för regionalt utsatta områden. I stället för att begränsa Kooperationen måste dess utvecklingsmöjligheter förbättras.

Kooperativa företag kan aldrig bli monopolföretag, som vissa privata eller statliga företag kan vara. Kooperationen bygger på samverkan mellan en-

skilda medlemmar och egna företagare. Och en sådan samverkan behöver vi mer av i stället för fusioner mellan redan stora företag.

Jag vill uttala tillfredsställelse över att det kunnat skapas utskottsmajoritet för ett bifall till motion N327 om åtgärder för att främja Kooperationen. Det är nu min förhoppning att vi gemensamt skall kunna åstadkomma en serie av åtgärder för Kooperationens främjande till gagn för sysselsättning och välfärd i vårt land.

Fru talman! Jag ställer mig bakom samtliga reservationer som centern har undertecknat i detta betänkande. Men för att underlätta den följande vote-ringen yrkar jag bifall bara till reservationerna 1, 4, 9, 19, 24 och 82 samt i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 99 ROLF L NILSON (v):

Fru talman! Det betänkande som vi skall debattera nu bygger i huvudsak på regeringens proposition 1989/90:88 om Vissa näringspolitiska frågor. Där redovisas regeringens syn på näringspolitikens utveckling och nödvändiga satsningar på vad man kallar medellång sikt.

Kammarbehandlingen är så uppdelad att vi för en tid sedan diskuterade och fattade beslut om de statliga företagen, som har en central roll i den svenska näringspolitiken. Tidigare i dag har kammaren utförligt debatterat och fattat beslut om trafikens infrastruktur. I morgon är det forskningens tur. Detta är också områden som har stor betydelse för det svenska näringslivets utveckling och för välfärdsutvecklingen.

Ett centralt område som inte kommer att behandlas alls förrän sent i höst är energipolitiken. Det är mycket olyckligt. Det går knappast att ta de första stegen för att utveckla en långsiktig och sammanhållen strategi för att främja näringslivets utveckling och ekonomisk tillväxt utan att man har fattat de avgörande besluten om energipolitiken.

Vi i vänsterpartiet anser att dessa frågor hör intimt samman, och när riksdagen inte fattat de nödvändiga stora besluten om energipolitiken kommer näringspolitiken att vila på en mycket lös grund. Vi får dras med en provisorisk näringspolitik.

Det som behövs är ett slutgiltigt beslut om utveckling av kärnkraften med början senast 1995/96 och slut på kärnkraftsparentesen senast 2010.

Det behövs satsningar på förnyelsebara, inhemska energislag: sol, vindkraft, kanske vågkraft och i stor skala biobränslen.

Det behövs beslut som motverkar energislöseri och gör kraftvärmens konkurrenskraftig.

Det behövs beslut som stimulerar energieffektivisering och sparande och som påskyndar övergång till nya energisnåla, resursbevarande och miljövänliga industriprocesser.

Det behövs en transportpolitik som är i samklang med, och underlättar i stället för att motarbeta, de energipolitiska och miljöpolitiska målen.

Energiolitiken är alltså på många sätt central, och regeringen måste kritiseras hårt för den energipolitiska långbänk som vi har fått bevittna de senaste åren. Det är inte enbart linje 3-partierna som krävt och kräver klara besked om energipolitiken. Samma krav har länge kommit från industrin, och det är mycket befogade krav.

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Vissa närings-
politiska frågor*

Förutom att beslut om energipolitiken behövs för den löpande någorlunda långsiktiga planeringen öppnar satsningar på en miljövänlig, ansvarskännande och solidarisk energipolitik stora och delvis nya möjligheter för svensk industri inom energisektorn för våra egna behov men också för export.

Den snabba utvecklingen i Östeuropa har öppnat marknader för miljövänliga energilösningar. Den tredje världens energibehov är ett annat sådant område. Regeringens vacklande energipolitik har gjort att vi tyvärr är sämre rustade för att möta dessa utmaningar än vad vi borde vara.

Fru talman! Den ekonomiska politik som regeringen fört under 1980-talet har i flera avseenden varit framgångsrik. Det skall inte förnekas. Man har lyckats få balans i ekonomin, och man har framför allt lyckats hålla arbetslösheten på en i förhållande till omvärlden mycket låg nivå.

Men denna tredje vägens politik har också haft ett högt pris. Det har varit en politik med utpräglade vinnare och förlorare. Politiken har inte lyckats förena tillväxt och balans i ekonomin med en utvecklad social rättvisa. Den svenska ekonomin har blivit alltmer beroende av ett fåtal stora företag och branscher. Exportberoendet har ökat. Den regionala obalansen har ökat. Det har varit så lätt att tjäna pengar att näringslivets förnyelse har fördröjts, och den offentliga verksamheten har fått stå tillbaka.

Kvinnor och offentliganställda har blivit 80-talets förlorare. Men detta gäller också för ungdomar och stora grupper av privatanställda.

Paradoxalt nog har det sena 1980-talet med höga vinster i företagen och fulla orderböcker också blivit den dåliga arbetsmiljöns, utslagningens och fattigdomens år. Svensk industri på högvarv har inte haft plats för den som inte är perfekt! Stora grupper står fortfarande utanför arbetsmarknaden. Det gäller i mycket hög grad den som är handikappad. Det gäller i stor utsträckning invandrare.

Arbetarrörelsens traditionella värderingar – solidaritet, omsorg, demokrati och jämlikhet – har fått träda tillbaka. I stället har man satsat på marknadsekonomiska lösningar, och som bekant har marknaden inget hjärta. Marknaden visar ingen medkänsla. I den fria konkurrensen är vinnare och förlorare väl kända. Kort sagt: Den tredje vägens politik har en ganska ful baksida!

Fru talman! I propositionen understryks att avsikten är att stimulera tillväxten i ekonomin. När det uttrycks på det sättet tycker jag att det är oroväckande. Ekonomisk tillväxt är inget oproblematiskt och verkligen inget självändamål. Det är bara om tillväxt i ekonomin kan förenas med andra vitala samhällsintressen, med rättvisa, solidaritet och omsorg, som den har ett värde. Det är bara om tillväxten kan förenas med ekologiskt hänsynstagande och främjande av demokrati som den har ett värde.

Det hävdas ganska ofta, framför allt från borgerligt håll, att stark ekonomisk tillväxt är en förutsättning för miljöinsatser. Men det är ju en grov förenkling. Perioder av snabb ekonomisk tillväxt har ofta varit perioder av rovdrift på resurser och på miljön. Tillväxten föröder ofta miljön, samtidigt som den skapar ett ekonomiskt utrymme för att reparera de miljöskador som den själv har gett upphov till.

En framtidsinriktad näringspolitik måste enligt vår mening noggrant väga

kravet på tillväxt i ekonomin mot andra vitala samhällsintressen. Och det är för oss alldeles uppenbart att sådana avvägningar inte kan överlåtas till privata kapitalintressen. De kräver demokratiska beslut och kollektiva lösningar.

Fru talman! Vänsterpartiet har ganska länge – redan på den tiden vi hette vänsterpartiet kommunisterna – hävdade att det kollektiva kapitalet i allmänna pensionsfonden och i löntagarfonderna skall få en demokratisk styrning och att det skall användas för att bygga upp ett framtidsinriktat näringsliv i Sverige. Vi har också betonat att de statliga företagen har ett särskilt ansvar på detta område.

Jag tycker från den utgångspunkten att det finns positiva inslag i den näringspolitiska propositionen. Regeringen betonar starkt att de statliga företagen skall få en mera aktiv roll och kunna agera friare än i dag. Det sägs vara grundtanken bakom det statliga förvaltningsbolaget som riksdagen fattade beslut om tidigare i vår, som vi ställer oss bakom.

Visserligen avvisar utskottsmajoriteten vänsterpartiets förslag att använda fonderna mera aktivt och framtidsinriktat. Man gör det med hänvisning till att kravet ställts tidigare och att inget hänt sedan förra gången det var uppe. Men industriministern har sedan propositionen avlämnades i artiklar och intervjuer gett uttryck för tankar som jag tycker inte ligger alltför långt från våra egna.

Man kan för det första konstatera att det privata ägandet har en alltför stark dominans i svenskt näringsliv och att ett ökat samhälleligt ägande behövs för balansens skull. Jag tycker för min del att det också finns andra och starkare argument för samhälleligt ägande.

Den internationella utvecklingen, regeringens politik m.fl. faktorer har inneburit att det demokratiska inflytandet över ekonomin har minskat. Och man kan inte längre räkna med något nationellt troget kapital. Det privata kapitalet flyttas dit där det är förmånligast att investera, och det finns väldigt få möjligheter kvar att förhindra dess rörlighet.

Det finns för övrigt gott om exempel på hur företagsledare använt hot om utflyttning, minskade investeringar och liknande för att motarbeta en ansvarsfull energipolitik, för att motarbeta miljökrav, för att hålla nere löner eller för att minska sjukfrånvaron. Det har varit fråga om regelrätta utpressningsförsök, påhejade av borgerliga politiker.

Bristen på socialt och miljömässigt ansvarstagande och bristen på nationell känsla hos det privata kapitalet understryker behovet av ett nationellt kapital som står under demokratisk kontroll. Jag tolkar Rune Molins uttalanden om att löntagarfonderna och pensionsfonderna skall få agera friare, bl.a. genom att köpa aktier, som ett steg i rätt riktning och som ett uttryck för samma tankar som vi har.

Hur kapitalet i fonderna skall användas är värt att noga diskutera. Aktieköp, direkta satsningar på nya angelägna projekt, delägarskapet i det statliga förvaltningsbolaget, riskkapitalbolag för småindustri, är några exempel på hur det kan göras. Det finns säkert fler möjligheter.

Det är också viktigt att se till att fondsatsningarna inte blir en svensk statskapitalism, osmidig och byråkratisk, utan att det kommer att handla om nå-

got nytt, demokratiskt och framtidsinriktat, något som inte det privata kapitalet kan åstadkomma.

Fru talman! En framtidsinriktad ekologisk näringspolitik måste innehålla ett stort mått av demokratisk styrning, ett stort mått av samhälleliga satsningar.

När det gäller småföretagens utveckling delar vi i allt väsentligt de uppfattningar som förs fram i propositionen om de små företagens centrala roll för förnyelse och utveckling av näringslivet. En stark samhällsstyrd industrisektor måste samspela med livaktiga småföretag av olika slag, privata eller i form av produktionskooperativ.

De små företagen måste samarbeta sinsemellan kring utveckling av nya produkter och produktionsmetoder. Företagen har ju genom sin småskalighet fördelar som de stora inte har. Men de har också ett behov av samhälleligt stöd. Vi delar också i stort regeringens bedömning av vilka åtgärder som främjar småföretagens utveckling.

Vi instämmer i att de regionala utvecklingsfondernas målgrupp bör utvidgas till att omfatta all småföretagsverksamhet. Vi anser däremot inte att man skall ändra sammansättningen av fondernas styrelser eller sättet att utse dessa. Vi tycker att den nuvarande ordningen på ett bra sätt sörjer för regional och lokal anknytning, vilket är nödvändigt. Vi anser inte heller att man skall begränsa fondernas verksamhetsformer.

När det gäller finansieringen är det angeläget att de små och medelstora företagen garanteras tillgång till riskvilligt kapital. Det klaras inte av privata finansieringsinstitut. Därför är det mer än befogat att samhället engagerar sig i kapitalförsörjningen och gör det via de riskkapitalbolag som föreslås i propositionen.

Vi avvisar däremot förslaget att begränsa utvecklingsfondernas verksamhet och förslaget att dra in 1 miljard av deras likvida medel för att sedan binda upp 600 miljoner i riskkapitalbolagen. Vi anser att utvecklingsfonderna skall få behålla sina likvida medel och använda dem i sin verksamhet.

Jag skall avsluta med att säga några ord om internationaliseringen. Regeringen och utskottsmajoriteten hänvisar till tidigare positiva bedömningar av internationaliseringen av ägandet. Man tar också upp de begränsade möjligheter som finns kvar för att reglera ägandet. Det enda man föreslår är att samrådet med de internationellt inriktade storföretagen intensifieras. Sedan gör man en till intet förpliktigande markering av att de fackliga organisationernas möjligheter till information och förhandlingar måste stärkas.

Detta överensstämmer enligt min mening ganska illa med den mycket mer problemorienterade beskrivning som Rune Molin gör och som jag har nämnt tidigare.

Förutom en aktivering av samhällskapitalet krävs också samhällelig kontroll över svenska företags investeringar utomlands. När det gäller utländskt ägande av svenska företag har det av såväl LO som TCO starkt ifrågasatts om detta egentligen har tillfört någonting positivt av betydelse. Det är en allmän uppfattning som vi delar att det ligger i nationens intresse att de största svenska företagen förblir svenska. Vi anser därför att regeringen bör ta fram förslag som gör det möjligt att bevara de största och viktigaste företa-

gen i svensk ägo och som garanterar de fackliga organisationerna ett avgörande inflytande vid företagsköp och försäljning.

Fru talman! Jag tänker göra som de föregående talarna och säga att jag ställer mig bakom samtliga de reservationer där mitt namn finns med men att jag nöjer mig med att yrka bifall till reservationerna nr 2, 9, 19, 63, 70 och 73.

Anf. 100 KRISTER SKÅNBERG (mp):

Fru talman! Vi tycker att den näringspolitiska inriktningen skall göras mer bärkraftig. Den nuvarande inriktningen är inte bärkraftig, utan det behövs en ny inriktning. Med de nationalekonomiska redovisningsmetoder vi nu har, har vi egentligen bara en vinsträkning – vi har inte en vinst-och-förlusträkning, och vi har definitivt inte en balansräkning.

Detta gör att vi inte har full överblick över vad som sker. Vi kan tro att det går bra, medan vår ekonomi i själva verket blir alltmer urholkad.

Vi blundar för förlustposterna, för de kostnader som miljöförstöring och sämre hälsa, produktionsskador och olyckor, t.ex. i arbetslivet och trafiken, ger upphov till. En del av dessa kostnader är synliga, t.ex. kostnader för frånvaro och för sjukvård, en del kostnader är svårare att upptäcka, exempelvis sådana som har med försämrad hälsa, ökad förekomst av allergier och ökad cancerfrekvens att göra. En del kostnader uppstår inte bara därför att människor tar stryk i en allt sämre miljö, utan också av att byggnader och maskiner tar skada. Dessutom känner vi till att vetenskapen talar om att skogen, grundvattnet och jordbruksmarken tar stryk.

Man glömmer alltså bort förlustposterna, men man glömmer också hela balansräkningen, man räknar inte med att varulagret bestående av malm, skog, sand, vatten och mark minskar. Vi behöver verkligen gröna nationalräkenskaper, och jag hoppas att den förre finansministerns löfte i detta fall följs upp av vår nuvarande finansminister och av hela ministären.

Vartefter tiden går kommer detta att klarna, frågan är bara hur lång tid det skall behöva ta. Ju senare vi byter inriktning till en bärkraftig utveckling, desto smärtsammare och mer resurskrävande kommer omställningen att bli.

Vi är i Sverige inte ensamma om detta problem. I vissa områden rätt nära oss kan vi nu se hur illa det kan gå. I delar av Polen, i Östtyskland och i Baltikum har man kört miljön och människorna i botten. Ännu värre är det kanske längre österut, t. ex. kring Bajkalsjön, där man kan förvänta sig att miljoner människor kanske måste fly för att få sin bärgning någon annanstans.

I Sverige och i stora delar av Europa har vi, hoppas vi, fortfarande tid att välja hur vi skall ställa om. Det gäller nu först att bli rimligt överens om vilka problemen är och hur de skall kunna lösas och att enas om åtminstone en huvudinriktning. Detta är en stor pedagogisk uppgift, där alla måste lära sig de gemensamma livsvillkoren och att handla ansvarsfullt och solidariskt. Detta gäller konsumenterna, som måste bli mer miljö-, hälso- och kostnadsmedvetna, och det gäller ägare, företagsledare och anställda i små och stora företag, som måste hjälpas åt och ta ansvar. Även de stora organisationerna – fackföreningarna, arbetsgivarföreningarna, industri- och branschföreningar – har stora uppgifter och måste visa solidaritet och ansvar.

Det är naturen som sätter de yttre ramarna, och de som inte vill förstå det kommer, förhoppningsvis innan det är för sent, att varna detta. Vi politiker bör lyssna på vetenskapsmän, forskare och andra och använda lagar och ekonomiska styrmedel såsom skatter, avgifter och bidrag för att skydda natur och människor mot skadliga partsintressen, okunskap och hänsynslöshet från olika aktörer.

Vi kan också verka för långsiktighet och solidaritet med svaga grupper, med andra länder och folk och med kommande generationer. Vi borde också tala om solidaritet med naturen. Det är ett sätt att frivilligt hålla sig innanför naturens ramar och samarbeta med den i stället för att försöka betvinga den och bruka våld mot den. Det finns ett gammalt talesätt som säger att man inte skall säga av den gren man sitter på. Det är nog ganska riktigt än i dag.

Att fortsatt materiell tillväxt över hela jordklotet kan bli förödande borde egentligen var och en kunna räkna ut. Det är därför litet pinsamt när vi i Sverige oroar oss så förskräckligt för att vi inte har samma ökningstakt som länder som så att säga ligger långt efter oss. Det är också mycket osolidariskt att vi inte skall kunna tåla att andra människor får det bättre utan att vi hela tiden måste hålla avståndet till dem.

Den bärkraftiga utvecklingen handlar inte om fortsatt materiell tillväxt, utan om att hushålla med knappa resurser och använda dem effektivare för att öka välfärden. Solidariteten kräver att vi börjar öka välfärden för dem som har det sämst. Det kräver bl.a. att vi ökar vårt bistånd och breddar det.

Men regeringen och storindustrin handlar fortfarande som om man inte förstod detta. Man talar om hur produktionen skall öka, hur antalet transporter skall öka, speciellt väg- och flygtrafiken. Samtidigt oroar sig allt fler människor för klimatförändringarna som bl.a. beror på ökande utsläpp av koldioxid, kväveoxid och kolväten.

Det är bråttom att ta fram den här gemensamma utvecklingsplanen för en bärkraftig utveckling. Det behövs en långsiktig plan som kan ge vägledning för människors och företags planering och handlande.

Nu får vi snart ett nytt skattesystem som förhoppningsvis skall bli bättre och rättvisare än det vi har nu, vilket inte är så svårt i och för sig. Men vi hoppas att det också skall gå att förbättra så att det går att använda även för att främja den här bärkraftiga utvecklingen.

Fru talman! En viktig del av en näringspolitik och för en näringspolitisk inriktning som är livskraftig är en långsiktig, bärkraftig och trovärdig energipolitik. Det är viktigt att industrin i allmänhet och kraftindustrin tror att de beslut som riksdagen faktiskt har fattat gäller och att de inte bara låter tiden gå, vilket de gör nu.

Det är farligt med den inställning som delar av industrin har. Jag var nu på förmiddagen på en presskonferens som Sveriges industriförbund höll. Där presenterade man en rätt fantastisk skrift, och jag har tagit den med mig hit. Den heter Språng i blindo, svensk energi- och miljöpolitik. Den är en förolämpning mot alla ledamöter i Sveriges riksdag, mot regeringen och alla dem som arbetar seriöst med energi- och miljöpolitik. Man skall naturligtvis inte uppmana människor att läsa någonting uselt, men det kan ändå vara spännande att se vad folk kan hitta på. Sett ur den synpunkten vill jag uppmana er att ta en försiktig titt på Språng i blindo.

Där påstår man, utan varje försök till bevis, att elpriset kommer att öka med 15 öre/kWh när två kärnkraftverk avvecklas 1995-1996 och resten år 2010. Sedan löper man linan ut och låtsas som om riksdagen inte fanns och som om ingen kunde rätta till en utveckling om den går snett. Resultatet blir en skräckbild, en nidsbild, utan varje verklighetsförankring – en bild som kan lura företag att flytta utomlands och människor att byta arbete eller utbildning.

Detta tycker jag är ett exempel på sabotage mot svensk industri. Om Peter Wallenberg brås på sina förfäder skulle han bli upprörd. Industriförbundets ledning sade, med Magnus Lemmel i spetsen, att den stod bakom den här skriften. Jag tycker att de har handlat ansvarslost. Detta kan skapa ett lämmeltåg ut ur landet. Vem har glädje av det? Blir det bättre där? Blir miljöproblemen mindre där?

Nej, fru talman, vi måste få en näringspolitisk inriktning och ett långsiktigt handlande som stöder ett ansvarsfullt agerande i industrin och motverkar ogenomtänkta utspel som skapar oro eller panik. Jag yrkar bifall till reservation 3.

Jag vill fråga Gudrun Norberg och Per Westerberg: Litar ni på kärnkraften och på att vi skall kunna fortsätta att använda den och kunna ta hand om avfallet? Tror ni att svensk kärnkraftsdrift blir fullständigt oberoende av vad som händer utomlands? Eller skall vi medan så att säga tid är börja inrikta oss på att bli av med kärnkraften även i Sverige?

Fru talman! Det är i dag i Sverige svårt att utveckla en bra affärsidé eller en bra utveckling från frö till planta. Det behövs mer uppmuntran till entreprenörer och uppfinnare och mer uppmuntran till småföretagare. Detta gör att när ett frö ändå utvecklas till en vacker planta är det många som trängs och vill plocka den. Det ökar inte det lilla företags möjligheter att få utvecklas efter sina egna förutsättningar.

Detta för oss in på småföretagsutveckling. Det är viktigt för oss i miljöpartiet att vi har många småföretag. Det är lättare att överblicka vad man gör när man arbetar i småföretag och det är lättare att ta ansvar både för företagsledning och för alla som arbetar i företaget. Det är lättare att känna att man betyder något, och det är lättare att påverka beslut och resultat.

Vi vill ha ett småskaligt företagande som i första hand är inriktat på att man köper och levererar inom sin region. Det skapar en ökad självtillit, och det minskar sårbarheten. Det ger kortare transporter, bättre och snabbare service, ett ökat lokalt inflytande och det främjar lokala beslut, dvs. decentralisering.

Vi ser här en fara i den pågående svenska anpassningen till de tolv västländernas inre marknad. Det ökar storskaligheten, och det ökar antalet transporter.

Jag skall helt kort i några punkter nämna hur vi ställer oss till en del frågor som tas upp i detta betänkande. Vi anser att utvecklingsfonderna särskilt skall måna om kooperativt företagande och kvinnligt företagande. Vi anser att utvecklingsfondernas styrelser även i fortsättningen skall utses av landstingen, med undantag för en ledamot som bör utses av staten, detta för att underlätta erfarenhetsutbyten mellan de olika fondstyrelserna.

Detta är ett led i att vi vill stärka och utveckla lokal och regional självsty-

relse. Vi vill därför också ha folkvalda länsparlament som skall ha hand om ärenden om regionalpolitiskt stöd i nära samarbete med närfonder och utvecklingsfonder. I väntan på att dessa länsparlament kommer, anser vi att utvecklingsfonderna i samarbete med landstingen skall ha hand om dessa ärenden om regionalpolitiskt stöd.

Jag nämnde närfonder. Det är något som vi tycker skall inrättas i varje kommun med uppgift att ge och förmedla råd till småföretag. De skall också förmedla riskkapital och lån till småföretag. Jag har egen erfarenhet av både småföretagande och att ge råd till företag av alla storlekar, men roligast var det att ge råd till småföretag.

För små företag är det viktigt att ha fungerande nätverk och ha tillgång till sakkunnigt råd på nära håll. Det är en väldig skillnad att ta sig till den plats där utvecklingsfondens kontor råkar finnas eller att få råd i sin egen hemkommun eller kanske i sin hemort, i varje fall i ett stort län.

Närfonderna bör provas snarast möjligt, och provverksamheten bör utvärderas.

Utvecklingsfonderna bör få fortsätta sin verksamhet åtminstone till dess närfonderna är utvecklade. Det finns en unik kompetens hos utvecklingsfonderna att bedöma företagens möjligheter att lyckas med sina affärsidéer, dvs. en kombination av bedömning av affärsidén och en bedömning av möjligheterna för dem som skall förverkliga affärsidén att lyckas.

Det är också viktigt att utvecklingsfonderna utan vinstintresse ger råd och stöd och också finansieringshjälp. Jag har tidigare debatterat utvecklingsfonderna med industriministern, och jag hoppas att han förstår att de spelar en viktig roll för de mindre och medelstora företagen.

Utvecklingsfonderna bör ha särskilda medel för att ge stöd för miljö- och energiinvesteringar. Vi tror inte att det är bra med de fåtal riskkapitalbolag som regeringen vill införa. De kommer inte att kunna lösa de mindre och medelstora företagens behov av riskkapital, och speciellt inte de små företagens behov. Vi anser att Norrlandsfonden och Småföretagsfonden skall fortsätta sin verksamhet som ett komplement till utvecklingsfonderna, och deras pengar skall inte dras in.

Vidare vill jag säga några ord om standardiseringsarbetet. Det är viktigt att det bedrivs ett sådant arbete över gränserna. Numera sker det på alleuropeisk grund. Alla Europas länder är med i standardiseringsarbetet. Samtidigt bör varje land få behålla rätten att välja vilka regler landet vill ställa upp på för att inte behöva tvingas att sänka sina miljö-, hälso- och säkerhetskrav. Staten bör inte heller lämna ifrån sig den officiella provningen till privata företag. Det minskar förtroendet för provresultaten och kan skapa lojalitetsproblem.

Fru talman! Eftersom miljöpartiet vill undvika en storskalig utveckling och en ytterligare maktkoncentration till ett fåtal stora företagsägare och deras medhjälpare, tycker vi att den nuvarande utvecklingen är fel. Vi tycker att det är tragiskt att de företag i Sverige som redan har en dålig ekonomi skall behöva arbeta mera och dra åt svångremmen för att väga upp att ett fåtal svenskar och svenska företag för ut pengar ur Sverige för att satsa på fastigheter och företag utomlands. Det är pengar som vi kanske inte får någon nytta av i Sverige i fortsättningen. Detta utgör en anledning till det stora

bytesbalansunderskottet. Dessa pengar har ändå tjänats ihop i Sverige med hjälp av svenska arbetsinsatser. Vi tycker inte att valutaregleringen skulle ha avskaffats, och vi tycker att det måste finnas en kontroll av möjligheterna att föra pengar ur Sverige.

Fru talman! Jag ställer mig naturligtvis bakom alla de reservationer till betänkandet som har miljöpartiets eller mitt namn, men jag nöjer mig med att yrka bifall till reservationerna 3, 11, 21, 47, 64 och 73.

Anf. 101 ÅKE WICTORSSON (s):

Fru talman! Det har sannerligen varit en fascinerande upplevelse att lyssna på inläggen från de olika oppositionspartierna i denna debatt. De återspeglar också vad som framgår av reservationerna, nämligen att ett block bestående av moderater, folkpartister och centerpartister anser att regeringen saknar insikt om marknadsekonomins betydelse för den allmänna välfärden, den ekonomiska utvecklingen och social trygghet. Vidare hävdar de borgerliga partierna att regeringen saknar insikt om att det för en ökad välfärd är viktigt att landet har en näringspolitik som leder till ett positivt näringsklimat.

Formuleringarna i reservationerna har följts upp i debatten med en utomordentligt skärpt argumentering. Såvitt jag kan förstå har de borgerliga talarna innan det att de gick upp i debatten här tagit del av den argumentering som Företagarförbundet använder i den kampanj som har dragits i gång i dagarna. Den kampanjen saknar egentligen all kontakt med verkligheten. Jag rekommenderar de borgerliga partiernas representanter att i stället för att läsa Företagarförbundets pamflett ge sig ut i verkligheten.

Jag skall ge ett erkännande till Per-Ola Eriksson, eftersom han verkligen har givit sig ut i verkligheten. Förra måndagen var han i Övertorneå och gjorde en förhandsskiss av det anförande han har hållit här i kväll i denna debatt. Han drog upp alla nackdelarna med miljardregnen över Volvo och de otäcka planer som regeringen och socialdemokratin hyser mot småföretagen. Det hände på kvällen. På dagen besökte Per-Ola Eriksson de två företag som svarar för sysselsättningen i Övertorneå, nämligen RKP och Formel Samhall. Dessa företag är kommunens två största industrier.

RKP är en finsk etablering som startades 1988 och har 51 anställda. Företaget tillverkar lastbilsläp och överbyggnader. Chefen för företaget berättade för Per-Ola Eriksson om en del av företagets problem, bl.a. brist på utbildade svetsare och hög sjukfrånvaro. Han sade sedan: "Vi ser ljus på framtiden och kommer att expandera. Vi räknar med att öka till 65 anställda."

Detta visar att talet om att utvecklingen under 80-talet har skett på bekostnad av småföretagen saknar grund.

Låt oss för ett ögonblick anknyta till Volvo. Jag tycker att det är litet farligt när man säger sig företräda småföretagens intressen och sätter deras intressen emot Volvos intressen. Volvo har en sådan enorm betydelse för sysselsättningen i hundratals småföretag i det här landet och hundratusentals anställda. Det finns i de avseendena ingen motsättning mellan Volvos utveckling och småföretagens utveckling.

Inom parentes vill jag, beträffande fusionsgaloppen som jag tycker mig

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Vissa närings-
politiska frågor*

känna igen, rekommendera Per-Ola Eriksson att ta ett samtal med sin kollega Gudrun Norberg. Hon har numera fått förankring i Skanskas styrelse och bör följaktligen ha praktisk erfarenhet av hur fusioner går till.

Ser vi på verkligheten finner vi att med undantag för sex års akutklinik under de borgerliga regeringarna, har vi nu haft av socialdemokratin dominerade regeringar sedan 1932. Nog borde detta, med tanke på de borgerliga partiernas argumentering, ha lett till en total kris i näringslivet i vårt land. Vad har då hänt? Jag antar att man i de borgerliga partikanslierna satte morfonfrallan i halsen när Förenta nationerna redovisade sin undersökning om livskvaliteten i världen och där placerade Sverige som tvåa efter Japan men avsevärt före de nyliberala marknadsekonomierna i exempelvis USA och Storbritannien.

Det som är anmärkningsvärt med Sverige och Japan, även om länderna i övrigt skiljer sig åt radikalt, är att det i de båda länderna finns ett ganska omfattande samarbete mellan samhälle och näringsliv. Man har upptäckt att det är detta som är förutsättningen för att vi skall kunna lösa morgondagens problem när det gäller näringslivets utveckling.

Lyssnar man på Per Westerberg verkar det som om han inte har fått tuggan ur halsen ännu. Han återupprepade i stort sett en argumentering från höger, resp. moderaterna, som vi har hört årtionde efter årtionde utan att farhågorna har besannats när man har kommit till verkligheten.

På den andra sidan skiljelinjen finns vänsterpartiet och miljöpartiet. Vänsterpartiet anser att en medveten samhällsstyrning av näringslivet krävs för att utvecklingen mot processer och produkter som är skonsamma mot miljön skall komma i gång på allvar. Vidare skall Sveriges exportberoende minskas och den inhemska produktionen i större utsträckning inriktas på inhemsk konsumtion.

Javisst, det finns länder som satsat stort på en medveten samhällsstyrning av näringslivet. Men inte har det resulterat i att processer och produkter utvecklats i en miljövänlig riktning. Jag förstår att vänsterpartiet nu efter namnbytet tycker att det är genant att påminnas om detta samband, och jag skall därför finkänsligt avstå från att beskriva hur detta har skett, särskilt som Rolf L Nilson i debatten har hållit ett inlägg som praktiskt taget inte innehåller något av konfrontation med den näringspolitiska debatt och den näringspolitiska målsättning som ligger som grund för propositionen och för utskottsmajoritetens ställningstagande. Men jag kan förstå att det innebär vissa bekymmer att ändra på partiidentitet och att man kanske inte på alla punkter har hängt med i reservationerna. Tills vidare, i avvaktan på att jag får en bekräftelse, vill jag ändå påminna Rolf L Nilson om en erfarenhet som jag har dragit i min fiskande verksamhet. Även om kräftan ömsar skal, är det fortfarande samma kräfta efteråt, och fortfarande kryper den baklänges.

Den verkligt intressanta synpunkten är tankegången att vår inhemska produktion skall inriktas på inhemsk konsumtion. Frågan är bara, för att ta ett enda exempel, hur i all sin dar vi skall kunna läsa alla tidningar som framställs av allt det tidningspapper vi nu exporterar och som lämnar ett mycket stort bidrag till vår ekonomi och vårt välstånd. Det är fråga om 50 miljarder kronor per år – om vi ser på hela skogsindustrin. Nog får vi vara tacksamma

för att exempelvis östtyskarna nu helt plötsligt köper en miljon västtyska tidningar tryckta på svenskt tidningspapper.

Miljöpartiet för ett långt resonemang som går ut på att vi i stället för tillväxt skall minska vår välfärd. Därmed skulle vi kunna ge nuvarande och kommande generationer en livskraftig och långsiktig utveckling med tillgång till ökad välfärd och social trygghet inom naturens ramar. För mig är det fullkomligt obegripligt hur vi skall komma till rätta med miljöproblemen utan en tillväxt som ger utrymme för att bygga upp de resurssnåla systemen. Det är, för att ta några exempel, stora utmaningar för oss att avveckla kärnkraften, bygga ut nya energisystem, bygga en ny infrastruktur för trafiken, hjälpa en underutvecklad värld och samtidigt klara eftersläpande välfärdsbehov i vårt eget samhälle. Det är tur att miljöpartiet i nästa avsnitt av sin reservation kräver att vi skall höja produktiviteten. Problemet är bara – och det visar miljöpartiets dilemma – att man omgående i nästa mening vill använda den här höjningen till att sänka arbetstiden till fyra eller sex timmar per dag. Det kan inte hjälpas, men ibland får man en känsla av att miljöpartisterna fungerar som lyckliga barn som springer omkring på sommarängen i det gröna gräset och blåser maskrosfjün på varandra. Men med en ökad tillväxt klarar vi nog också ett sådant miljöparti.

Efter denna utflykt till alternativen kan det dock finnas skäl att återvända till den näringspolitiska verkligheten. Låt mig då slå fast att, om vi bortser från de piruetter som pliktskyldigast brukar äga rum i den här kammaren en eller ett par gånger per år och som vi nu har upplevt en återupprepning av, det föreligger en väldigt bred uppslutning i det svenska samhället bakom den näringspolitik som successivt vuxit fram under åren. Det finns en djup folklig förankring av den arsenal av medel som i dag används för att främja näringslivets utveckling.

Detta gäller även de borgerliga ledamöterna, på regional nivå i utvecklingsfundsstyrelser och på lokal nivå i kommunerna. Jag är övertygad om att många av dem inte ens känner till att Per Westerberg och Gudrun Norberg här i kammaren envetet försöker att avveckla utvecklingsfonderna som plattformar för kreditgivningen till småföretagen. Men vad blir det kvar av utvecklingsfondernas verksamhet om de inte längre har kreditgivningen som bas? Jo, en konsultorganisation som vilken annan konsultorganisation som helst med de förtjänster och de risker som man löper då man saknar förankring i de vardagliga ekonomiska realiteterna, som man får en god uppfattning om, om man tvingas arbeta med finansieringsproblemen. Det är den nuvarande verksamheten i utvecklingsfonderna som ger dem kompetens och handlingskraft. Vad hjälper det då om man i andra reservationer begär ökade insatser ifrån utvecklingsfondernas sida när man berövar dem denna grundläggande möjlighet?

Regeringens proposition om vissa näringspolitiska frågor innebär att den näringspolitiska verksamheten inriktas på en långsiktig och sammanhållen strategi för att främja näringslivets utveckling och för att den ekonomiska tillväxten skall öka. Den nu aktuella propositionen är ett första steg i detta arbete. Det har angetts att en mera principiell och längre syftande näringspolitisk proposition är att vänta under nästa år. I årets proposition beskrivs in-

riktningen på medellång sikt. Vidare framläggs vissa konkreta förslag och åtgärder.

I propositionen lyfts särskilt fram småföretagens stora betydelse för förnyelse och tillväxt liksom för dynamiken i näringslivet.

Regeringen vill stödja nyföretagande och minska hindren för småföretagens expansion. Särskild uppmärksamhet bör ägnas de teknikbaserade företagen och underleverantörerna.

De regionala utvecklingsfondernas verksamhet skall omfatta alla småföretag. Staten skall i fortsättningen tillsätta hälften av ledamöterna i fondstyrelserna.

För småföretagens försörjning med riskkapital föreslås inrättande av nya regionala riskkapitalbolag med de regionala utvecklingsfonderna, Småföretagsfonden och Norrlandsfonden som ägare men där också privata ägare skall kunna ingå. Småföretagsfonden föreslås få en miljard från allmänna pensionsfonden i fem år.

I fråga om teknisk utveckling och förnyelse föreslås ett särskilt treårigt verkstadstekniskt utvecklingsprogram. Styrelsen för teknisk utveckling bör inriktas mera mot små och medelstora företag. Ökade satsningar sker för produktutveckling.

I Industrifondens verksamhet bör ingå att stödja teknikupphandlings- och underleverantörsprojekt samt samarbetet inom Eureka. Särskild uppmärksamhet bör ägnas nyetablerade teknikbaserade företag och småföretag med kvalificerade utvecklingsprojekt. Vidare tas vissa internationaliseringsfrågor upp.

Utskottets majoritet tillstyrker propositionens förslag i dess helhet. Utskottet gör därutöver ett uttalande om behovet av åtgärder för att främja kooperativa företag. I den mån konkurrenslagstiftningen skall ändras i något av dessa hänseenden bör det ske med respekt för Kooperationens karaktär av demokratisk folkrörelse.

Till utskottets betänkande har fogats 84 reservationer och 5 särskilda yttranden.

I några avseenden skall jag kommentera dessa reservationer.

Utvecklingsfondernas samlade kapital för finansieringsändamål uppgick den 1 januari 1989 till drygt 2,6 miljarder kronor, varav cirka hälften bestod av utestående eller utlovade engagemang i småföretag och cirka hälften utgjordes av likvida medel. Med hänsyn till den här likviditetssituationen i fonderna, avregleringen av kreditmarknaden, som har ökat möjligheterna till reguljära lån, och statens behov av resurser för bl.a. ägarkapital för småföretagen så föreslår regeringen nu att utvecklingsfonderna skall inbetala en miljard kronor av sitt kapital till statskassan samt att 600 milj.kr. avsätts som ägarkapital i de nya riskkapitalbolagen. Sättet för hur detta skall ske skall avgöras i samband med överläggningar om nya avtal med landstingen och berörda kommuner rörande utvecklingsfonderna som skall gälla för tiden efter 1991.

Utskottet konstaterar först att dessa förslag inte innebär någon minskning av de samhällsmedel som sammanlagt ställts till förfogande för småföretagssektorn. De 600 milj.kr. till riskkapitalbolagen skall ju användas som riskkapital i småföretagen, och även i detta avseende bibehålls ett avsevärt infly-

tande för utvecklingsfonderna. Vidare tillförs småföretagsfonden en miljard kronor. Här var det intressant att höra Per-Ola Erikssons angrepp på den fondsocialistiska utvecklingen och statssocialismens övertagande av näringslivet. Småföretagsfonden förvaltas ju av Föreningsbankernas bank, vars ordförande är förre borgerlige industriministern Nils G Åsling. Vem kan tro att den förre borgerlige industriministern kommer att gå i spetsen för ett införande av socialismen i Sverige? Jag tillåter mig att tvivla på att han tar på sig den uppgiften. Förslagen innebär framför allt en omfördelning och ett ändrat sätt att administrera finansieringsverksamheten. Utskottet instämmer i de bedömningar som görs i propositionen men förutsätter när det gäller frågan om regionala hänsyn och den takt i vilken inbetalningarna bör ske att regeringen tar hänsyn till de olika förutsättningarna under vilka de olika utvecklingsfonderna arbetar. Inbetalningskraven bör utformas så att utvecklingsfonderna kan fortsätta med sin verksamhet i rimlig omfattning. Som anges i propositionen bör vidare regionala hänsyn tas när inbetalningskraven utformas. Utskottet anser att det är naturligt att medlen dras in successivt från utvecklingsfonderna i förhållande till den takt som de nya riskkapitalbolagen byggs upp.

Regeringens förslag om inrättande av regionala riskkapitalbolag tillstyrks således av utskottet. Utskottet konstaterar att det i dag råder brist på privat riskkapital för satsningar i form av minoritetsposter i småföretag. Därför finns det behov av statliga riskkapitalbolag av den typ som föreslås i propositionen – ett förhållande som också markerats i remissvaren från bl.a. företagarorganisationerna när det gäller ställningstagandet till den s.k. finansieringsutredningen. Avregleringen av kreditmarknaden har visserligen medfört att möjligheterna för banker och andra kreditinstitut att tillgodose småföretagens kapitalbehov har ökat, men detta är enligt utskottets mening inte tillräckligt, särskilt som företagen behöver mera eget kapital som inte i varje situation kräver förräntning och amortering, utan som kan bidra till att bära företagarrisken. Utskottet understryker särskilt att det är viktigt att uppbyggnaden av riskkapitalbolagen sker successivt och att utvecklingsfonderna kan bidra med medel och den kunskap, den erfarenhet och de kontakter som finns hos dem. Förslaget innebär att riskkapitalbolagens satsningar i huvudsak skall ske i form av minoritetsposter, vilket utskottet anser väl motiverat. Många småföretag saknar möjligheter till tillskott av kapital och kompetens. Med den här lösningen kan ägarna själva bibehålla det avgörande inflytandet över sina företag. Privata kapitalförmedlare kan ofta ha ett annat intresse av att få snabb utdelning på sitt kapital än vad de föreslagna statliga riskkapitalbolagen behöver ha.

Det är alltså snarare omsorg om möjligheterna att tillhandahålla behövt riskkapital till småföretagen än s.k. maktaspekter som ligger bakom utskottets uppfattning att sådana här bolag bör bildas. Utskottet kan därför inte biträda de borgerliga förslagen om inrättande av privata riskkapitalbolag som alternativ till de här föreslagna statliga. Men självfallet är det ingenting som hindrar att privata intressen startar riskkapitalbolag och ger sig in på den här marknaden. Det är tvärtom önskvärt.

Behovet av insatser från samhällets sida i form av resurser och stöd till småföretagsutvecklingen är delvis en fråga om hur den allmänna ekono-

miska utvecklingen ser ut. Det är snarast en självklarhet, att om det visar sig att efterfrågan på stöd på grund av konjunkturutveckling, regionala hänsyn eller ökad efterfrågan, kommer att ställa sådana anspråk på systemet att det behövs ytterligare medel är det naturligt att det tas upp en diskussion.

När det sedan gäller sammansättningen av utvecklingsfondernas styrelser föreslår regeringen, som sagt, att den ena hälften av ledamöterna skall utses av staten och den andra av landstingen. Utskottsmajoriteten ställer sig bakom detta förslag.

Utskottsmajoriteten anser också att det är rimligt, som föreslås i propositionen, att den här fördelningen sker. Vidare instämmer utskottsmajoriteten i att styrelserna bör vara små och ha ledamöter med praktisk näringslivserfarenhet. Det är också enligt utskottsmajoritetens mening viktigt att personer från olika sektorer av näringslivet är representerade i styrelserna. Representeranter bör alltså finnas för såväl anställda som företagsledare.

Därmed, fru talman, ber jag att på alla punkter få yrka bifall till utskottets hemställan och avslag på reservationerna.

Anf. 102 PER WESTERBERG (m) replik:

Fru talman! Åke Wictorsson var orolig för vad våra partivänner skall säga när vi vill ta bort kreditgivningen för utvecklingsfonderna. Jag tror inte att han behöver vara särskilt orolig. Vi har fått mycket kritik för den kreditgivning som utvecklingsfonderna bedriver. Man har sagt att det är dyra och inte särskilt bra krediter. Bättre finns, menar man, på den fria, öppna marknaden. Vi tror nämligen inte att nyföretagande administreras fram via utvecklingsfonder eller någonting annat. Nyföretagandet måste byggas fram med hjälp av ett bra näringslivsklimat. Det måste finnas många olika företag och många olika typer av riskkapitalgivare. Det är det som kallas marknadsekonomi.

När man hör Åke Wictorsson blir man närmast förvånad över att han inte verkar ha närmare studerat vad småföretagande innebär. Själv tillhör jag en släkt som i fem generationer har drivit ett familjeföretag. En sak har vi i alla fall fått lära oss utomordentligt påtagligt: att man aldrig kan administrera fram företagande, småföretagande och nyskapande. Det är fråga om arbetsglädje, stimulans, frihet och mångfald. Det gäller att skapa det som man själv tror på.

Det som Åke Wictorsson talar för är en industripolitik som i ganska snabb takt är på väg åt vänster. Infallsriktningen är helt klart att man skall öka det statliga företagandet och att det skall skapas nya riskkapitalföretag, som ytterst grundas på löntagarfonder.

Jag tycker att det är märkligt att man när man nu förmodligen skapar den hårdaste beskattningen av småföretagare i västvärlden – vad som även kallas konfiskatorisk kapitalbeskattning, för att citera LO-ordföranden Stig Malm – vill gå in med riskkapital från löntagarfonderna för att täcka upp det kapital som man beskattat ur småföretagen.

Jag kan förstå att Rolf L Nilson har mycket stor sympati för den politiken, även om Åke Wictorsson försökte distansera sig så gott han kunde från sällskapet. Jag vet inte om det var besvärande att hamna i ungefär samma sällskap som de svenska kommunisterna. Det är riktigt att man förr sade att det

som är bra för Volvo är bra för Sverige. Jag skulle vilja vända på det hela och säga att det som är bra för småföretagen är bra för Sverige. Därför behöver vi inte den här typen av reavinstskattedispenser som man nu har gett Volvo. Jag skulle gärna vilja fråga Åke Wictorsson om han själv var medveten om att Volvo skulle få den där reavinstskattedispenen på 1,7 miljarder kronor på bekostnad av småspararna i Pharmacia och småföretagarna.

Anf. 103 GUDRUN NORBERG (fp) replik:

Fru talman! Åke Wictorsson sade att om inte utvecklingsfonderna behåller sin kreditgivningsverksamhet blir de som vilket konsultföretag som helst. Ja, just det. Vad är det för fel på det?

Jag är långt ifrån övertygad om att utvecklingsfondernas styrelser – som för närvarande till största delen består av politiker som landstingsråd, kommunalråd osv. – är bättre på svenskt näringsliv och på företagande än näringslivets eget folk. Vi tycker att länsstyrelserna av olika konsultföretag bör kunna köpa konsulttjänster och experttjänster ute i länen. Där bör utvecklingsfonderna ingå som ett av företagen och få möjlighet att lämna anbud vid fri konkurrens.

Åke Wictorsson förnekar problemen inom näringslivet. Han tycks mena att allting är bra som det är. Han nonchalerar Företagareförbundets oro för framtiden, och han tar till en utländsk undersökning för att hitta någonting positivt om svenskt näringsliv. Har det undgått Åke Wictorsson att de svenska företagen blir allt konkurrenssvagare på utlandsmarknaden? Har det verkligen undgått Åke Wictorsson att expansionen och investeringarna inte längre sker i Sverige, i de stora företagen, vilket naturligtvis är mycket oroande för småföretagen som finns kvar här hemma, liksom för hela det svenska näringslivet, eftersom småföretagen betyder så ofantligt mycket?

Var befinner vi oss i förhållande till den europeiska marknaden? Det är ju den som är avgörande. Tycker Åke Wictorsson att det är tillfredsställande med alla olika budskap som nu ges i tät följd av olika statsråd? Statsministern anser inte att Sverige kan bli medlem i EG på grund av neutralitetspolitiken. Industriministern tycker visst att vi kan det, eftersom han menar att neutraliteten närmast har spelat ut sin roll. Utrikesministern sade nyligen i TV att han höll med statsministern, osv. Tror Åke Wictorsson att de där bakåttänkande ståndpunkterna från i varje fall statsministern och utrikesministern stärker Sveriges möjligheter att få delta i det gemensamma Europa, och tror Åke Wictorsson att det stärker det svenska näringslivets framtid?

Anf. 104 PER-OLA ERIKSSON (c) replik:

Fru talman! Det blev riktigt intressant när Åke Wictorsson gav sig in i debatten. Så brukar det ju också bli. Jag sätter värde på detta, och jag sätter också värde på att Åke Wictorsson så intensivt följer mina företagsbesök. Hädanefter skall jag se till att jag själv skickar pressklippen till honom, så att han slipper få dem genom den socialdemokratiska kollegan på Norrbottenbanken.

Det är helt riktigt att jag besökte ett utomordentligt fint företag i Övertorneå, men även det företaget har haft problem och mörka moln på himlen. Företaget såg förstås framtidsmöjligheter, eftersom en mig närstående bank

i allra högsta grad hjälpt till för att företaget skulle kunna klara vissa övergångsproblem.

Sedan till frågan om Volvo och detta företags betydelse för näringslivet och sysselsättningen i landet. Jag tycker inte att vi skall sätta upp ett motsatsförhållande mellan Volvo och andra företag. Men det är viktigt att säga att underleverantörerna till Volvo borde få samma ekonomiska möjligheter och samma förmånliga behandling som Volvo har fått.

Åke Wictorsson som är fiskare vet ju att man måste agna väl och använda bra fiskeredskap för att man skall få en bra fångst. På samma sätt förhåller det sig inom näringspolitiken. Om vi inte har agnat näringspolitiken med de rätta instrumenten och de rätta verktygen får vi inte heller ett sådant bra resultat som vi önskar. Därför är det viktigt att vi, när vi skall forma näringspolitiken, bedömer skattepolitikens, miljöpolitikens och energipolitikens inriktning för att få en helhetssyn. Jag saknar mycket av den helhetssyn som behövs i den socialdemokratiska näringspolitiken.

Beträffande indragningen av pengarna från utvecklingsfonderna sade Åke Wictorsson att det skall föras överläggningar med landstinget. Får jag då fråga vännen Åke Wictorsson: Vad händer om landstinget säger nej, att man inte skall dra in pengarna från utvecklingsfonderna? Vad händer om en av huvudmännen säger nej? Vad avser socialdemokraterna då att göra? Kommer socialdemokraterna att fullfölja indragningen av pengarna trots ett kompakt motstånd från landstingsvärlden och den ena huvudmannen?

Hur var det nu med historien, Åke Wictorsson? Det är riktigt att det gjordes betydande insatser under 70-talets andra hälft. Men ropades det inte från olika håll på ännu större insatser för att pengar skulle satsas på vissa håll inom näringslivet där det gick dåligt?

Jag kan trösta Åke Wictorsson med en sak, nämligen att jag inte har några ambitioner eller anspråk på att avgöra Föreningsbankernas banks kommersiella bedömningar. Det är en affärsuppgörelse mellan Föreningsbankernas bank och regeringen hur Småföretagsfonden skall förvaltas. Däremot vet jag att Småföretagsfonden som form har mycket svårt att möta småföretagen. Intresset är måttligt ute i landet trots att ett vitt förgrenat kontorsnät används för att sälja dess tjänster.

Anf. 105 ROLF L NILSON (v) replik:

Fru talman! Åke Wictorsson försökte vara litet finkänslig, och han ville inte med namns nämnande påminna mig om var det var man hade misslyckats med samhällsstyrning av ekonomin. Jag tycker inte att han skall vara så finkänslig. Jag tål att påminnas om var dessa försök har misslyckats. Och jag tycker det är bra att man påminner om detta.

Jag blev emellertid litet förvånad när Åke Wictorsson så starkt reagerade mot talet om ökad samhällsstyrning eller ökad demokratisk kontroll av företagande och investeringar. Det kan ju inte vara något som är helt nytt eller helt främmande för den socialdemokratiska grenen av arbetarrörelsen. Det är inte så väldigt länge sedan som detta diskuterades intensivt. Det är en debatt som håller på att komma tillbaka, och jag är glad för det. Och den kommer inte tillbaka av en slump eller av sig själv, utan den kommer tillbaka trots den motvind som utvecklingen i Östeuropa innebär för den här typen

av tänkande. Den kommer tillbaka därför att vi har sett ganska avancerade försök med att släppa företagandet fritt och att släppa kapitalrörelserna fria. Detta har mött reaktioner ute på arbetsplatserna och inom arbetarrörelsen. Avsidsdorna av detta har än en gång blivit uppmärksammade. Då tycker jag att det är självklart att man tar fram de resonemang, tankar och förhoppningar som har funnits inom arbetarrörelsen ganska länge, nämligen förhoppningen att förnuftet skall kunna styra även företagande, kapitalrörelser och produktion och att människor tillsammans många gånger skall kunna fatta klokare beslut än vad en blind, ostyrd marknad kan göra.

Jag sade också i mitt anförande att när man nu börjar tänka i dessa banor igen måste man undvika att skapa en svensk statskapitalism, byråkratier, stelbenthet och toppstyrning.

Åke Wictorsson tog upp en reservationstext. Jag tycker att man kan stå för de påståenden som görs i reservationstexten. Det är önskvärt att utlandsberoendet minskar och att det sker en styrning mot inhemsk konsumtion. Detta är motiverat. Det är inte detsamma som att vi skall konsumera allt tidningspapper som vi producerar i Sverige eller att vi skall äta allt knäckebröd som vi bakar. Vi kan gott exportera en del. Jag tycker att Åke Wictorsson skall jämföra med det som jag sade om möjligheterna att exportera energiteknologi.

Jag vill avsluta mitt anförande med att säga att jag inte söker konfrontation när jag inte tycker att det är motiverat. Jag tar gärna en konfrontation när det finns skäl för det.

Anf. 106 KRISTER SKÅNBERG (mp) replik:

Fru talman! Åke Wictorsson höll ett underhållande anförande. Mycket av det som han sade visar att han har lyssnat på oppositionens anföranden. På några punkter hörde nog Åke Wictorsson fel. Jag vill betona att miljöpartiet vill öka välfärden. Jag tror att Åke Wictorsson hörde fel i detta avscende.

När moderater, socialdemokrater och folkpartister talar om att materiell tillväxt behövs för att man skall kunna lösa miljöproblemen, undrar jag om de har funderat på vad det är som gör att miljöproblemen ökar. Jag får en känsla av att det är fråga om en kapplöpning, där miljöproblemen så att säga ligger före. Hela tiden talas det ju om att man just nu inte har råd att satsa så mycket som man egentligen skulle göra för att lösa miljöproblemen. Med den inställningen lär det väl fortsätta att bli värre. Jag tycker att det vore intressant om man funderade på hur vi skall kunna fortsätta att producera mer och mer, konsumera mer och mer och släppa ut mer och mer föroreningar och avfall utan att råvarorna tar slut, utan att vi dränks i våra egna sopor och utan att växthuseffekten förvärras.

Vi lever, åtminstone här i Sverige, genomsnittligt ett slösaktigt liv, även om en del har en mycket liten del av välfärden och borde få sin välfärd förbättrad. Vi lever på kommande generationers bekostnad, och vi förbrukar det naturkapital på vars ränta vi och våra efterlevande borde kunna leva i välfärd. Detta har de flesta människor begripit, men det tycks vara en eftersläpning här i Sveriges riksdag. Våra nordiska grannar har visat större förstånd. Både i Danmark och i Norge har regeringarna lagt fram förslag när det gäller energin som visar att de tar t. ex. Brundtlandkommissionens rap-

port på allvar. Vi väntar med spännt intresse på vad som skall hända här i Sverige. Men ännu har vi bara hört orden, vi har inte sett handlingarna. I Danmark och i Norge har man slutat att tala. Där lägger man fram lagförslag. Det tycker vi i miljöpartiet verkar vara mycket bättre.

Åke Wictorsson, jag skulle vilja gå ned på gräsrotsnivå ett litet ögonblick, och det gäller Norrtälje kommun. Där har man med gott resultat provat att erbjuda de små företagen förmedling av råd och förmedling av finansiering. Detta har Åke Wictorsson säkert kunnat följa på nära håll. Det liknar det som närfonderna skulle göra. Det skulle vara spännande att höra vad Åke Wictorsson tror om närfonderna.

Jag får återkomma i nästa replik.

Anf. 107 ÅKE WICTORSSON (s) replik:

Fru talman! Jag tycker kanske inte att det berikar debatten att tala så mycket om min erfarenhet av näringslivsverksamhet och näringspolitiken. Men eftersom Per Westerberg ställde frågan, vill jag förklara att jag i stort sett arbetat i 30 år med samhällelig näringspolitik, varav något decennium i styrelseposition i småföretag.

Men det var framför allt när det gäller beskattningen som jag tyckte att Per Westerberg kom litet för lindrigt undan. Han säger att vi genomför den hårdaste beskattningen av småföretagen i hela världen. Hurdan är situationen i dag? Vem är det som bär skattebördan i det svenska samhället i dag? Det säger man från moderaternas sida inte särskilt mycket om. Jo, det är de som arbetar, medan de från företagarsidan, från kapitalets sida framför allt, praktiskt taget inte lämnar något bidrag till skattebördan i samhället. Det är detta förhållande som vi nu vill ändra på. Vi genomför en skattereform där storföretagen och småföretagen blir jämställda i skattehänseende. Som bekant kommer de stora företagen lindrigare undan i dag än småföretagen, för att ta ett enda exempel. Men moderaterna motsätter sig detta, eftersom man slår vakt om kapitalets egna intressen på detta område.

Gudrun Norberg tyckte att jag nonchalerar Företagareförbundets opinionsaktiviteter. Gudrun Norberg får ursäkta, men jag har upplevt Företagareförbundets mycket aktivistiska kampanjer framför allt under 70-talet. Där gick man på område efter område till storms mot uppläggnngen av politiken. Det må förlåtas att jag är något skeptisk till hur Företagareförbundet lägger upp sina aktionskampanjer. Det var ju inte vilken internationell undersökning som helst det var fråga om. Gudrun Norberg. Det var FN, inte något diffust opinionsinstitut, utan en mycket seriös bedömning av olika länders utveckling och vad det har fått för välfärdseffekter för medborgarna.

När det sedan gäller EG upplever jag att jag inte har någon möjlighet att utveckla hela resonemanget. Jag vill bara till Gudrun Norberg säga att jag upplever att svensk neutralitetspolitik är väldigt starkt förankrad hos det svenska folket. Om man sätter det i motsatsställning till EG-diskussionen tror jag att man hamnar snett.

Sedan till Per-Ola Eriksson. Det var två punkter som var intressanta i den refererade tidningsartikeln och vid företagsbesöket. För det första var det ett finskt företag som hade etablerat sig i Övertorneå. Det finns alltså utländska företag som finner det lämpligt att etablera sig i Sverige. För det andra var

det fråga om Samhall, som har den andra stora tyngdpunkten i näringslivets utbyggnad i Övertorneå. Det är ett utpräglad samhälleligt företag. Där finns det samarbete som vi menar måste ligga till grund för en näringspolitik i framtiden.

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Vissa närings-
politiska frågor*

Anf. 108 PER WESTERBERG (m) replik:

Fru talman! Jag ställde aldrig någon fråga om Åke Wictorssons erfarenhet som småföretagare, men han svarade vänligt ändå på den icke ställda frågan. Just sysslandet med samhällelig näringspolitik präglar Åke Wictorssons inlägg, tron att man kan administrera fram småföretagandet, tron på samhället som det som skapar nyföretagande genom utvecklingsfonder, samhällelig rådgivning och samhälleligt riskkapital i stället för den fria öppna marknaden.

När det gäller småföretagens beskattning är det alldeles uppenbart att den svenska socialdemokratiska modellen hela tiden har gynnat stora företag på de smås bekostnad. Det är inget tvivel om att man genom särskilda särbestämmelser för de s.k. fåmansföretagen, som inte är börsnoterade, straffbeskattar dessa extra. Det är inte något näringsklimat som gynnar nyföretagande och småföretagande, så som man gör i nästan hela övriga Västeuropa oavsett regimen. Det vill vi råda bot på, inte genom att socialisera dem via någon form av insatser av riskkapital från statliga riskkapitalföretag finansierade genom löntagarfonderna. Vi vill i stället skapa en fungerande kapitalmarknad för riskkapital med samma typer av förmånliga alternativ till olika former av riskkapital från många olika givare. Detta förhindrar socialdemokraterna genom sin skattepolitik på detta område, man förhindrar det genom att i stället satsa på den starka samhällelige styrningen.

Sedan är det väl så, Åke Wictorsson, att ni vill genomföra, för att citera er egen ledamot i verkställande utskottet Stig Malm, en konfiskatorisk kapitalbeskattning. Det är inte vad vi är ute efter. Jag tror att Åke Wictorsson, om han funderar litet närmare på det, väl inser att det knappast gynnar vare sig företagande eller nyföretagande i landet och att det är fullständigt logiskt att man driver ut företagandet ur landet systematiskt om man bedriver den typen av politik. Det är den socialdemokratiska nya vänstervågen inom det näringspolitiska området som skapar problem. Det är därför typiskt när Industriförbundets utredare på den ekonomiska sidan klassade tre problem för företagen i Sverige: obestämda besked om EG, oklara besked om energin och en socialistisk industripolitik som uppenbarligen passar de svenska kommunisterna väldigt väl.

Anf. 109 GUDRUN NORBERG (fp) replik:

Fru talman! Åke Wictorsson vill gärna återropa undersökningar. När det gäller EG finns det faktiskt undersökningar också där som visar svenskarnas positiva inställning till EG.

Sedan till frågan om riskkapitalet. Varför skall inte utvecklingsfonderna fortsätta med kreditgivning och att tillhandahålla riskkapital? Jag måste ställa motfrågan: Varför skall riskkapital alltid tillhandahållas genom det offentliga, förut utvecklingsfonderna och nu de nya riskkapitalbolagen? Varför skall man inte stimulera andra former för att försöka skapa tillgång till risk-

kapital? Socialdemokraterna kallar sig för arbetarpartiet och påstår sig hävda i första hand arbetarnas intressen. Då är det obegripligt varför arbetarna, de anställda i företagen, skall missunnas möjligheten att få del av vinsten i de företag där de arbetar. Varför skall inte anställda kunna få gå in med andelar och därigenom bli delägare och finna intresse i att företaget går bra, och därigenom tillhandahålla riskkapital? Socialdemokraterna påstår sig vilja se till de anställdas bästa mer än andra. Varför motarbetar ni alla sådana här strävanden? Det är en fråga som folkpartiet har drivit länge.

Ni införde löntagarfonderna för att ge de anställda inflytande, sade ni. Det var nonsens. De får inget inflytande genom löntagarfonderna. Det visste vi redan innan de infördes. Att belägga den sortens värdefullt riskkapital med sociala avgifter, som socialdemokraterna gör, är inget annat än en straffavgift, eftersom den gynnar enskilda människor i stället för kapitalet. Jag måste fråga Åke Wictorsson, eftersom han talade välvilligt om privata riskkapitalbolag och sade att de visst fick växa upp: Är Åke Wictorssons tanke att försöka ändra socialdemokraternas inställning när det gäller andelar i vinstsystemet, så att man kan stödja de anställda på det sättet?

Anf. 110 PER-OLA ERIKSSON (c) replik:

Fru talman! Åke Wictorsson är så engagerad i kväll att han inte hinner svara på alla frågor, och visst var det kanske många frågor. Jag vill ändå upprepa min fråga som han inte alls svarade på om överläggningarna med landstinget och om indragning av pengar från utvecklingsfonderna. Vad händer om landstingen skulle säga: "Nej, vi vill att utvecklingsfonderna skall ha kvar sina pengar"? Är dessa överläggningar bara kosmetika och vackra ord i det här läget, och kommer regeringen att tillgripa tvångsinbetalningar av pengarna om landstingen och utvecklingsfonderna skulle säga nej? Jag tycker att vi bör få svar på den frågan i denna diskussion.

Jag vet att Åke Wictorsson är en praktisk och pragmatisk person. Jag tror att han innerst inne hyser en viss oro inför de nya organ som växer upp med statlig centraldirigering, med småföretagsfondens nya och vidgade uppgifter, med riskkapitalbolagen som kan bli småföretagens moderbolag i framtiden. Jag tror att Åke Wictorsson innerst inne också hyser en viss oro för det statliga förvaltningsbolag som kommer att ta hand om de statliga företagen och i sin tur skall gifta samman privata företag på samma sätt som i fråga om Volvo-Procordia-avtalet.

Detta kanske inte är rätt debatt för Åke Wictorsson att uttala oro i, men som den praktiske man han är utgår jag ifrån att han hyser starka betänkligheter mot denna utveckling.

Under debatten har Åke Wictorsson väldigt ofta hamnat i Övertorneå. Det företag han hänvisar till är ett alldeles utomordentligt exempel på hur vi kan utveckla Norden som hemmamarknad. Jag tycker att vi skall hälsa med tillfredsställelse att olika företag i de nordiska länderna investerar i de nordiska länderna. I alltför stor utsträckning riktar sig i dag intresset och blickarna mot Bryssel, London, Paris och andra delar av Västeuropa då det gäller investering. Norden som hemmamarknad är i alldeles för stor utsträckning undervärderad och underutnyttjad. Vi behöver fler företag i de nordiska län-

derna som investerar här i Norden för att kunna skapa sysselsättning och trygghet.

Det finns mycket att göra för att främja utvecklingen på detta område. Vi behöver riva många hinder för att skapa en bättre nordisk hemmamarknad.

Under detta anförande övertog andre vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar

Anf. 111 KRISTER SKÅNBERG (mp) replik:

Herr talman! Först några ord till Per Westerberg. Jag tyckte att han i sitt anförande uttryckte sig föraktfullt....

Anf. 112 ANDRE VICE TALMANNEN:

Repliken gällde Åke Wictorssons anförande.

Anf. 113 KRISTER SKÅNBERG (mp) replik:

Herr talman. Det finns områden i Sverige som ligger väldigt nära storstaden och ändå är glesbygd, t.ex. delar av Norrtälje kommun. Där hade företagandet lidit skada om det inte funnits en samhällsinsats för att skydda nyföretagandet och småföretagandet. En sådan insats behövs alltså. Det finns också anledning att fråga: Vad kommer att hända om utvecklingsfonderna blir av med en stor del av sitt lånekapital? Utvecklingsfonden i Stockholms län har lånat ut nästan 100 % av sitt lånekapital och skulle i fortsättningen bli tvungen att minska sina insatser. Det skulle drabba bl.a. företagsamheten i glesbygderna i Norrtälje kommun, och det betraktar jag som allvarligt.

Det är viktigt att utvecklingsfonderna får fortsätta att arbeta ostört och använda sin unika kompetens. De har större förutsättningar att göra det, herr talman, än vad privata konsulter har som arbetar med rent vinstintresse. De kanske inskränker sig till att låta mera lönsamma företag anlita deras tjänster, och det är inte säkert att små företag i uppbyggnad skulle ha en chans vare sig att betala de arvoden som krävs eller ens att dra till sig dessa konsulter intresse. Dessutom finns större möjligheter att få opartiska råd av utvecklingsfondens folk. Så det finns ett behov av utvecklingsfonder.

När det gäller riskkapitalförsörjning har erfarenheten i Sverige visat att riskkapitalbolagen inte fyller sin funktion på ett rimligt sätt. Det blir för mycket klippekonomi, och det är trist att se. Vi har redan för mycket av det i Sverige. Även där skulle utvecklingsfonderna kunna fortsätta att spela en viktig roll.

Dessutom skulle jag gärna se att det fanns möjligheter att ha privat sparande för eget småföretagande och för kooperativt företagande.

Anf. 114 ÅKE WICTORSSON (s) replik:

Herr talman! Krister Skånberg provocerar mig gång på gång med att försöka ta upp de lokala problemen i Norrtälje. Jag vill gärna säga när det gäller Stockholmsregionen i dag att här är kostnadsutvecklingen och en rad andra faktorer av betydelse för de mindre tillverkningsföretagen av sådan karaktär att många av dem slås ut oberoende av vilka kreditmöjligheter som finns. Här sker en omstrukturering.

För att fortsätta med Norrtälje så har under de senaste tre månaderna tre verkstadsföretag aviserat att de kommer att lägga ner sin tillverkning i denna region av kostnadsskäl. Jag tror inte vi kan möta denna utveckling ens med hjälp av närfonder.

Gudrun Norberg påstår att man från socialdemokraternas sida vill se finansiering i offentlig regi och inte kan acceptera något annat. Men titta då på hela den privata kapitalmarknaden, vilken våldsamt utveckling den genomgått under de senaste åren! De satsningar som sker från samhällets sida genom riskkapitalbolagen är endast små bråkdelar för att åstadkomma litet mera av balans. Det finns ingen proportion i kritiken. Den är utomordentligt ensidig därför att man inte tar med den andra utvecklingen. Men vi försöker i något större utsträckning åstadkomma en balans.

Så var det löntagarfonderna och vinstandelsbevisen. Vi har inte någonting emot att de anställda får vinstandelsbevis, men det var inte avsikten med löntagarfonderna, utan avsikten var att skapa en kollektiv kapitalbildning. Det är skillnaden. Och det har lyckats. Vi har inte sett ett dugg av den taggtråd och annat som Företagareförbundet och 4 oktober-kampanjen talade om skulle bli resultatet av fonderna.

Till Per-Ola Eriksson vill jag bara säga att jag inte är orolig för utvecklingen. Jag tror att man pragmatiskt kommer att lösa dessa problem. Vi kommer att få en bättre fungerande kontaktyta emellan småföretagen, näringslivets utveckling och de samhälleliga insatserna i vad vi allmänt kallar näringspolitik.

Så var det frågan om hur överläggningarna med landstingen skall gå. Jag är inte beredd att svara eller ställa svar på hypotetiska frågor. Jag åtgår ifrån att dessa två parter går in i förhandlingarna med de bästa avsikter för att träffa en uppgörelse, och sedan får vi se vad resultatet blir.

Andre vice talmannen meddelade att Per Westerberg och Gudrun Norberg anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 115 Industriminister RUNE MOLIN:

Herr talman! Genom ett gynnsamt näringslivsklimat här hemma har de svenska företagen erbjudits goda förutsättningar att utnyttja 1980-talets internationella högkonjunktur. De flesta har också varit framgångsrika, och successivt har vi lyckats återskapa den styrka och framtidstro som under efterkrigstiden har präglat svenskt näringsliv.

Det speglas bl.a. i investeringarna. Konjunkturbedömarna fick under förra året ständigt justera sina prognoser uppåt. Trots att industriinvesteringarna redan låg högt, ökade de med hela 16,5 % under 1989. Och trots att vi i dag ser tecken på en viss konjunkturavmattning steg industriproduktionen under årets första månader med närmare 2 % jämfört med samma period förra året.

Bakom den gynnsamma investeringsutvecklingen ligger en god lönsamhet i svensk industri. Och för Sveriges framtid som industrination är det naturligtvis eftersträvänsvärt att de vinster som skapas i landet också ger upphov till inhemsk sysselsättning och produktion.

Men jag har samtidigt förståelse för att företagen i ett läge med omfattande inhemska investeringar, brist på arbetskraft, ökad internationalisering av marknaderna och ökade krav på närhet till kunderna väljer att förlägga en del av investeringarna utomlands.

Det finns mot denna bakgrund skäl att betrakta en stor del av de utlandsinvesteringar vi har sett som ett uttryck för den styrka och växtkraft som i dag präglar svenskt näringsliv. I många fall medför företagets internationalisering samtidigt att förutsättningarna för den svenska delen av verksamheten stärks. Det är en helt annan bild än den defensiva och föga dynamiska näringslivsstruktur som präglade svensk ekonomi för tio år sedan.

I en modern ekonomi pågår en ständig utveckling, som hela tiden ändrar förutsättningarna för näringslivets utveckling. Dagens framgångar får inte skymma det faktum att omfattande utmaningar nu står för dörren. Av erfarenhet vet vi att det krävs en solid grund för att kunna möta svängningar i konjunkturen.

Samtidigt förändras också förutsättningarna för politikens utformning, och det gäller även för näringspolitiken. Ett påtagligt exempel är den allt snabbare internationaliseringen. Som en följd av bl.a. harmoniseringen med EG och avskaffandet av valutareglerna har nya möjligheter skapats för svenskt näringsliv, men det har samtidigt medfört att kraven på lönsamhet och effektivitet blir än tydligare.

En god och stabil näringslivsutveckling kräver långsiktighet och uthållighet, vilket också är utgångspunkten för regeringens näringspolitik. Uppgiften är inte att ersätta de initiativ som tas av individer och företag. Den primära uppgiften för näringspolitiken är i stället att främja de långsiktiga förutsättningarna för förnyelse, utveckling och internationell konkurrenskraft.

Ett sådant synsätt kräver emellertid att näringspolitiken betraktas i ett bredare perspektiv, där insatser inom olika områden och på olika nivåer samverkar för att skapa ett gynnsamt klimat.

I anslutning till årets budgetproposition presenterades därför vissa förändringar av regeringens arbetsformer. För industridepartementets del innebar det ett utökat ansvar inom energiområdet och regionalpolitiken. Det innebar också att en särskild statsrådsgrupp bildades för samordning av de näringspolitiska frågorna. I gruppen, som jag själv leder, ingår dessutom kommunikationsministern, utbildningsministern, jordbruksministern och miljöministern.

Syftet är att utforma en långsiktig och sammanhållen strategi för att främja näringslivets utveckling och den ekonomiska tillväxten. Och som framgår av den proposition som kammaren behandlar i dag är avsikten att utifrån de riktlinjer som där redovisas redan nästa år återkomma med ytterligare förslag ägnade att främja förutsättningarna för en långsiktig tillväxt. Det innebär att olika typer av insatser kan aktualiseras vid sidan av dem som vanligen ansetts förknippade med näringspolitiska initiativ i en snävare mening. Jag tänker då exempelvis på kommunikationer men också på olika typer av utbildningsinsatser.

Herr talman! Riksdagen har redan behandlat en del av regeringens näringspolitiska proposition, och ytterligare förslag med näringslivsanknuten forskning kommer att behandlas senare. Av de förslag som riksdagen skall

behandla i dag är inrättandet av regionala riskkapitalbolag bland de viktiga-
gaste.

Erfarenheten visar att det kapital som krävs för att utveckla små industri-
företag inte i tillräcklig omfattning kan skapas i den egna verksamheten,
utan det krävs att riskvilligt kapital tillförs utifrån.

I dag är det brist på externt riskvilligt kapital, som kan tillföras små och
medelstora företag.

Vi kan konstatera att de privata finansiärerna nästan helt har dragit sig
tillbaka från den s.k. venture-kapitalmarknaden. Det finns nu ytterst få ak-
törer som satsar i form av minoritetsandelar i små och nya växande företag.

Ett skäl till detta är att kapital i stället placeras på andra marknader, där
avkastningen är större, snabbare och säkrare. Erfarenheterna visar att kapi-
talet i högexpansiva perioder söker sig bort från de mer riskfyllda placering-
arna. Det skapar en ryckighet i den privata riskkapitalmarknaden som för-
svårar långsiktigt industriellt utvecklingsarbete.

Vår slutsats är att när inte det privata kapitalet erbjuder en långsiktigt sä-
ker riskkapitaltillförsel, måste staten engagera sig på detta område. Men vi
menar också att ett sådant statligt engagemang bör ske i samverkan med pri-
vat kapital, som kan vara intresserat av långsiktiga investeringar i denna typ
av företag.

Vi föreslår därför att fem till sex regionala riskkapitalbolag inrättas med
ett sammanlagt kapital på 1,8 miljarder kronor.

Riskkapitalbolagen skall medverka med ägarkapital. Det innebär att
bättre förutsättningar skapas för stöd till nyföretagande och till utveckling
av små och medelstora företag. På detta sätt skapas förutsättningar för en
god och bred återväxt av nya och växande företag, vilket är viktigt både för
att möta internationaliseringen och för att stärka den inhemska tillväxten.

Att riskkapitalbolagen bidrar med ägarkapital medför också att kreditvär-
digheten hos dessa företag förbättras, vilket underlättar långivning på den
ordinarie kreditmarknaden. På det sättet får vi en utväxling på pengarna,
vilket förbättrar företagets totala finansiering.

Utvecklingsfonderna förfogar i dag över totalt 2,8 miljarder kronor. Vi
kommer – om riksdagen ger sitt godkännande till regeringens förslag – att
senare inleda förhandlingar med landstingen och utvecklingsfonderna i syfte
att få fonderna att placera 600 milj. kr. av sitt kapital i de nya riskkapitalbola-
gen.

Småföretagsfonden skall tillföras 1 miljard kronor på fem år ur AP-fonds-
systemet, och detta kapital skall satsas i de nya riskkapitalbolagen.

De små företagen och nyföretagandet som riskkapitalbolagen siktar till att
stödja är viktiga i ett näringspolitiskt perspektiv, framför allt därför att de
bidrar till dynamiken i näringslivet. Nya företag ökar konkurrensen och ef-
fektiviteten och är en förutsättning för näringslivsutvecklingen.

Också de små företagen påverkas av internationaliseringen. Detta gäller
framför allt underleverantörerna, vars kunder ingår internationella allianser
bl.a. för att rationalisera inköpen. Köparföretagen ställer också högre krav
på att underleverantörerna måste leverera hela system i stället för kompo-
nenter och ansvara för produktutveckling, vilket gör att underleverantö-

terna måste öka produktionsvolymen och antalet kunder för att bära de större kostnaderna för utveckling och investeringar i produktionen.

Underleverantörerna måste därför i många fall genomgå en strukturförnyelse för att stärka sina möjligheter att effektivisera produktionen och förbättra förmågan att själva bedriva utvecklingsarbete. Omfattande insatser måste sättas in direkt i form av bl.a. konsultinsatser för att förbättra kvaliteten och öka effektiviteten i verksamheten. Samhället bör aktivera olika medel för att understödja en nödvändig omställning och utveckling av underleverantörerna.

Därför föreslås statens industriverk, styrelsen för teknisk utveckling, Industrifonden, Exportrådet och utvecklingsfonderna på olika sätt prioritera underleverantörer och teknikberoende företag i sin verksamhet. Också det särskilda verkstadstekniska programmet, som omfattar 150 milj. kr. på tre år, tar sikte på att underlätta underleverantörernas situation och framtidsmöjligheter.

Det statliga stödet till standardisering föreslås öka från 20 till 31 miljoner, samtidigt som arbets- och konsumentintressenas inflytande över standardiseringsarbetet förstärks. Insatsen syftar till att stärka svenska företags möjligheter i det standardiseringsarbete som nu intensifieras i och med den ökade europeiska integrationen. Bemyndigandet för statens mät- och provstyrelse att kunna ackreditera certifieringsorgan och vår uttalade vilja att förändra förvärvslagstiftningen har också som syfte att underlätta för svenska företag att möta de nya krav som den ökade internationaliseringen medför.

De åtgärder som regeringen föreslår, med bl.a. inrättandet av riskkapitalbolag och stödet till underleverantörs- och småföretagsutveckling, kommer tillsammans med övriga förslag på det näringspolitiska området att förbättra näringslivets utvecklingsmöjligheter. Min förhoppning är därför att riksdagen skall ställa sig bakom utskottsmajoritetens förslag gällande den näringspolitiska propositionen.

Därmed ges bättre förutsättningar för vårt näringsliv att anpassa sig till de nya konkurrensförutsättningar som nu växer fram, men också bättre möjligheter att klara riskkapitalförsörjningen i de små och medelstora företag som kan och vill expandera.

Anf. 116 PER WESTERBERG (m):

Herr talman! Industriministern berömmar sig av att vi har ett bra näringspolitiskt klimat i Sverige. Jag drar mig då till minnes en artikel, skriven av chefsekonomen för Sveriges industriförbund Lars Vinell i finansstidningen *Idag*. Han skriver: "Nu faller industriinvesteringarna igen. Och detta knappt innan de hunnit komma upp till den nivå som behövs för vidmakthållen produktionskapacitet. Det är utan tvivel det mest oroande inslaget i den svenska konjunkturbilden."

Det finns som bekant fler exempel. Vi har i dag en mycket hög inflationsnivå i Sverige, vilket gör det svårt att göra investeringar i landet. Det har drivit upp räntenivåerna, med mycket höga reala räntor, som gör det väldigt dyrbart att räkna med vilka investeringar som helst i Sverige kontra ute i omvärlden. Vi har snabba kostnadsökningar, inte minst när det gäller löne-

avtalen, men det gäller också självfallet insatsvarorna i och med att vi har fått en så pass hög inflationsnivå. Allt detta faller i många fall tillbaka på skattesystemet – det skall jag villigt erkänna.

Höga skatter leder som bekant till låg ekonomisk tillväxt. Det visar inte minst modern svensk ekonomisk historia. Sverige har också begåvats med det kanske högsta skattetrycket i världen och är dessutom bland de länder som har den lägsta ekonomiska tillväxttakten i världen. Det är ju därför den kända investmentbanken i London Kleinworth & Benson, som speciellt bevakar Sverige, ser framtidsutsikterna för övriga Västeuropa som utomordentligt positiva i och med avregleringarna och framväxander av marknads-ekonomier i Östeuropa. Framtidsutsikterna för Sverige bedömer man däremot som utomordentligt pessimistiska, och man avråder i de flesta fall från investeringar i Sverige. Jag tycker inte att det ger något intryck av ett bra näringsklimat.

Inte heller tyder det på något bra näringsklimat att investeringarna i högre och högre grad sker utanför rikets gränser och att det görs väldigt litet investeringar från utlandet i Sverige – de är nästan försumbara. Det skapar heller inte någon bra situation eller någon tilltro inför framtiden.

Det som kanske är viktigast i en ekonomi är trots allt att vi måste få småföretag som kan expandera och förnya sig. Det kan vi endast få genom att se till att de har ett bra arbetsklimat. Det måste innebära att det finns bra förhållanden för dem att arbeta i, och det är ju det vi inte har skapat. Vi har inget bra småföretagarklimat när vi har fått västvärldens kanske hårdaste beskattning av just småföretagare. Så har man naturligtvis inte heller klarat av att skapa möjligheter till alternativ riskkapitalförsörjning, som vi annars skulle ha om vi hade ett skattesystem motsvarande dem som finns ute i Europa.

Anf. 117 GUDRUN NORBERG (fp):

Herr talman! Statsrådet Rune Molin har sedan han tillträdde som industriminister gjort ett antal uttalanden som djupt oroar det svenska näringslivet. Det näringspolitiska klimat som råder i Sverige är faktiskt mycket långt ifrån det utomordentligt gynnsamma näringspolitiska klimat som industriministern yvs över.

Industriministern står för en långtgående socialiseringsiver. Den borde inte höra hemma i Sverige, och det är inte troligt att industriministerns uppfattningar skulle platsa ens i öststaterna i dag. Han har gjort uttalanden som dessa: De statliga företagen bör öka sin andel i näringslivet. Det är klart att den ekonomiska demokratin, att demokratisera förmögenhetsstocken i Sverige, naturligtvis är ett viktigt mål för ett socialdemokratiskt parti och för arbetarrörelsen. Statens ägande kan bättre fungera som motvikt till en alltför ensidigt privat ägarkoncentration av vårt lands näringsliv.

Det här är bara ett axplock. Industriministern har redan hunnit samla på sig en mängd uttalanden av det här slaget.

Det skall verkligen bli intressant att följa hur den socialdemokratiska utskottsgruppen kommer att agera framöver. Vi har under senare år inte uppfattat dem som sådana ivriga förstatligare som industriministern nu verkar vara. Det skall som sagt bli intressant att se om den socialdemokratiska grup-

pen låter sig dirigeras av sitt statsråd. I så fall går näringslivet mot en dyster framtid.

Jag vill ställa en fråga till statsrådet Rune Molin: Tror statsrådet att svenska företag väljer att expandera i vårt land när företagsklimatet här präglas av den här gammaldags planhushållningsandan? Statsrådet tror tydligen, av hans anförande att döma, att den näringspolitiska inställning han har och den politik som han driver främjar svenskt näringsliv, ekonomi och sysselsättning.

Anf. 118 PER-OLA ERIKSSON (c):

Herr talman! Det har ju gått några månader sedan Rune Molin tillträdde som industriminister, och han har framträtt här i kammaren vid ett antal tillfällen. Vi börjar lära känna honom och förstå vart han vill komma. Det märker vi också när vi läser den proposition som kommer från industridepartementet.

Jag tycker att det är betecknande för socialdemokratisk näringspolitik i dag att den i alldeles för stor utsträckning bara existerar i form av tankar om fonder, centrala arrangemang och centrala riskkapitalbolag. Vi har haft en debatt om skatteomläggning här i Sverige under en längre tid, och den kommer säkerligen att fortsätta. Var har företrädare för industridepartementet hållit hus under den debatten?

Debatten om t.ex. företagsbeskattning är ju så oerhört viktig för de små och medelstora företagen. Vi har inte hört ett knyst från industridepartementet när det gäller de små och medelstora företagens beskattning. Några förslag har förstås inte heller kommit då det gäller att stimulera småföretagen att av egen kraft klara en del av sin kapitalbildning. I stället läggs ett förslag fram om att inrätta stora riskkapitalbolag, vilka byggs på löntagarfondspengar, pengar via småföretagsfonder, indragningar från utvecklingsfonderna osv. Det finns tydligen inget intresse hos industriministern för att främja småföretagens egen riskkapitalförsörjning eller att stimulera enskilda individer att satsa pengar i småföretagen. Det kan inte en industriminister med ett strukturkonservativt förflutet göra.

Alltför mycket i socialdemokraternas agerande handlar om strukturen. Privat maktkoncentration skall mötas med statlig maktkoncentration, och för att sedan balansera de olika koncentrationsblocken skall man gifta samman dem för att på så sätt neutralisera dem. Varför tänker Rune Molin så mycket på dessa maktstrukturer och på att bygga upp nya maktapparater?

Vore det inte mer värdefullt att få fram åtgärder som främjar tillväxten hos de mindre och medelstora företagen, som stimulerar initiativkraften och idériakedomen hos människor och får dem att satsa på småföretag, att satsa på uppfinnare, forskning m.m.?

Sedan sade industriministern att departementet har fått vidgade arbetsuppgifter. Det är riktigt, och jag vill ge industriministern ytterligare en arbetsuppgift: Ta hand om kooperationen i större utsträckning! Låt kooperationen i större utsträckning än hittills bli en del av näringspolitiken! Kooperation får inte bara handla om socialpolitik eller arbetsmarknadspolitik – det bör vara en del av en aktiv näringspolitik. Det bör industriministern ägna mer tid och intresse åt.

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Vissa närings-
politiska frågor*

Anf. 119 KRISTER SKÅNBERG (mp):

Herr talman! Om jag förstod industriministern rätt var han ganska nöjd med svensk industris framtidstro. Då har han sluppit höra det jag har hört på ett antal seminarier som har ordnats av SAF- och Industriförbundsanknutna företag och TCO. Det är ett kvirrande och en konservatism, en rädsla för förändring och en brist på utvecklingstänkande som i alla fall gör mig rädd. Tänk om de menar vad de säger! Tänk om de duktiga människor som arbetar i deras företag hör vad de höga herrarna – för det är alltid bara herrar – säger! Tänk om de slutar tro på vad de håller på med!

Nu är det väl inte så illa. Det är bara ett spel som skall få regering och riksdag att tro att om man ställer miljö- och effektiviseringskrav på företagen – t.ex. på energisidan – klarar inte företagen upp det. Det är ett sorgligt skådespel, som dessutom lönar sig. Regeringen viker sig, gång på gång! Varför denna flathet – och dessutom från en regering ibland kallar sig arbetarregering?

Så lättlurade är inte t.ex. politikerna i USA. Där står man på sig. När stora företagen inte lyckas skrämma politikerna till eftergifter i förhållande till vad dessa från början har bestämt sätter de i stället i gång sina duktiga medarbetare på att klara de krav som ställs. Ibland ligger lösningarna för övrigt och väntar i skrivbordslådan och är bara att plocka fram och damma av – man har hållit dem dolda tills de behövs.

Nej, större civilkurage från regeringens sida när det gäller att ställa krav på att företagen skall anpassa sig till en verklighet som präglas av miljöförstöring och resursslöseri! Också företagen måste vara med och dra sitt strå till stacken!

Det är bra att industriministern har observerat att riskkapitalförsörjningen inte fungerar bra i Sverige. Det vore ännu bättre om han insåg att det behövs mer smäskligt risktagande än vad de fem sex riskkapitalbolag som föreslås skulle kunna stå för. De kommer inte att försöka tillfredsställa en rad småföretags och nya företags behov av riskkapital. Det behövs, som andra talare här har sagt, mer privat sparande, sparande som är särskilt ägnat att satsa i eget företagande, kooperativt företagande. Men det behövs också fler smäskaliga riskkapitalbolag, åtminstone ett i varje län.

Anf. 120 ROLF L NILSON (v):

Herr talman! I den här typen av debattrundor är det viss risk att man upprepar vad man har sagt ett par gånger tidigare. Jag skall därför så mycket som möjligt försöka undvika det.

Jag tycker att både närings- och energipolitiken har börjat bli spännande och intressanta sedan Rune Molin blivit industriminister. Jag skall inte sticka under stol med att det var med stor skepsis som jag och andra engagerade kärnkraftsmotståndare och anhängare av ett samhälleligt inflytande över kapitalbildning och företagande såg att Rune Molin fick ansvar för de sektorerna. Jag tycker för min del att det har utfallit på ett mycket intressant sätt. När det gäller både energi- och näringspolitiken har det gjorts mycket spännande uttalanden. Det har kommit i gång en debatt, och det har börjat blåsa om näringspolitiken. Debatten i dag är ett uttryck för det. "Borgarna" är ju

fullständigt sanslösa i sina angrepp på mycket små förändringar av näringspolitiken.

Jag skulle vilja fråga Rune Molin: Varför denna blygsamhet när det gäller att presentera vad samhället och staten vill göra på näringspolitikens område? Varför ha ambitioner bara när det visar sig att det privata kapitalet inte räcker till, när det privata kapitalet inte finner det lönsamt att göra investeringar i småföretagsamhet? Det finns ju ett värde i att göra satsningar som är demokratiskt styrda, som är långsiktiga och där man redan från början inriktar sig på framtiden och tar hänsyn till miljö- och resurshushållning m.m. Varför denna blygsamhet?

Jag skall också säga några ord när det gäller standardiseringsarbetet, som Rune Molin berörde i sitt anförande. Standardiseringsarbetet är ju inte bara en fråga om tekniska, rationella lösningar. Det berör också inflytande, nationellt självbestämmande och demokrati. Frihandeln kan här komma att stå emot god arbetsmiljö. Det berör vidare säkerhet på arbetsplatserna och mycket annat. Jag ser bakgrunden till regeringens förslag i propositionen i det snabba integrationsarbetet inom EG och Sveriges anpassning till det. Det innebär ett ökat överstatligt inslag och att ökad makt överlämnas till standardiseringsorganen, ofta dominerade av transnationella bolag. Föreskrifterna blir normbildande och ersätter i praktiken nationella föreskrifter på arbetarskyddets område.

Standardiseringsarbetet är också ensidigt inriktat på Västeuropa. Regeringen borde kunna ta initiativ för att få med de östeuropeiska länderna även på det här området.

Anf. 121 Industriminister RUNE MOLIN:

Herr talman! Per Westerberg fortsätter sin klagolåt över tillståndet i Sverige och dess näringsliv och beskriver dystra framtidsutsikter för Sverige. Det är en klagolåt som moderater och borgerliga politiker upprepar dagligdags. Snart tror man väl inom näringslivet att det är så dåligt här som man säger i sin propaganda.

Jag tycker att vi måste gå till verkligheten – det är den som är intressant för mig.

Om man tittar på investeringarna under 1980-talet kan man konstatera att investeringarna i industrin i dag i fast penningvärde är dubbelt så höga som de var 1982. Det beror inte på att vi har ett dåligt näringslivsklimat, utan det beror naturligtvis på att industrin tycker att det är intressant att investera i Sverige, med de förutsättningar som här finns.

Vi har haft en börsuppgång, vilket är ett uttryck för de vinstförväntningar som finns i det svenska näringslivet, som har varit enastående och som avviker från utvecklingen på de flesta börser runt omkring i världen. Sedan jag blev industriminister har börsvärdet faktiskt stigit väsentligt. Det beror inte på att jag har blivit industriminister, utan det beror naturligtvis på att vi har ett industriklimat som är bra. Skulle man bedöma näringslivsklimatet efter de uttalanden som gjorts om mig och min politik från borgerligheten borde börserna naturligtvis ha rasat samman. Men så är det ju inte.

Nej, aktieköparna är realistiska människor som utgår från den faktiska

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Vissa närings-
politiska frågor*

verkligheten. Och det tycker jag att vi skall göra också när det gäller små och medelstora företag.

Vi kan konstatera att de i dag har problem med att skaffa eget kapital och att de inte kan växa som de skulle önska. Vi mister en dynamisk kraft i vårt näringsliv om vi inte ser till att de får det riskkapitalet. Det är för att lösa ett problem som de små och medelstora företagen i dag har som jag har medverkat till det här förslaget.

Jag är inte ute efter att socialisera något företag, utan avsikten är att gripa in där det krävs riskkapital och upphöra med det när företagen klarar sig själva. Dessa riskkapitalbolag skall inte samla på sig några företag, utan de skall agera när det behövs för att bygga upp företagen. Därefter får andra ta över, själva företaget eller andra. Detta inser också småföretagarna.

Svensk Industriförening, en respekterad organisation som vi har mycket att göra med, skrev genom sin verkställande direktör Sven Langenius en ledare när vi presenterade den näringspolitiska propositionen. I den står bl.a. följande:

”Den viktigaste satsningen görs på ökade möjligheter till nytt ägarkapital i mindre industriföretag genom att fem sex s.k. riskkapitalbolag skall bildas. Dessa riskkapitalbolag kommer att få 1,8 miljarder till sitt förfogande, vilket innebär en betydande satsning. Härutöver kommer möjligheter att ges till privatägande i riskkapitalbolagen. Den sistnämnda biten är oerhört värdefull enär därigenom marknadsekonomiska krafter kommer att påverka dessa företags inriktning och utveckling.

De mindre företagen har stort behov av ökat eget kapital och förbättrad soliditet. Förslaget till NP 90 kommer härvidlag att utgöra en bra möjlighet. Liksom i alla andra sammanhang kommer emellertid styrelse och verkställande ledning i riskkapitalbolagen att få avgörande betydelse för huruvida satsningen skall lyckas eller ej.”

Här talas alltså om hur de som befinner sig i den praktiska verkligheten upplever de dagliga riskkapitalproblemen. De tycker att det framlagda förslaget är bra. I en annan artikel står att det är ett glädjande förslag. Det verkliga och inte den klagolåt som vi här får höra gång efter annan.

Per-Ola Eriksson diskuterar frågan om beskattning. Det görs en del också på det området. Låt mig citera ur en reservation till detta betänkande från folkpartiet. Där står: ”Den planerade förändringen i inkomst- och företagsbeskattning kommer att få gynnsamma effekter på mindre och medelstora företags möjligheter till finansiering.” Det är inte jag som säger detta, utan folkpartiet, en av era sannolika regeringskamrater i en framtid – eller i varje fall i en gårdag.

Per Westerberg kommenterade också frågan om investeringar utifrån, vilka är begränsade. Jag håller med honom om att det är ett problem. Vi önskar mycket mer investeringar från utlandet. Det är emellertid inte ett problem som vi är ensamma om. Industriförbundet publicerade häromdagen en sammanställning över hur det ser ut i olika länder. Det kan konstateras att utländska investeringar i Sverige uppgår till 1,3 % i förhållande till BNP. I det just nu förlovade landet Västtyskland är motsvarande tal bara 0,4 %. Även där tror jag man skulle tycka det var bra med fler utländska investeringar. I Italien, ett land som vi under senare år har betraktat som ekono-

miskt framgångsrikt, är de utländska investeringarna 1,4 % av BNP. Flera länder har alltså problem av likartat slag som vi.

Jag påstår inte att vi skall nöja oss med nuvarande situation, utan jag avser att återkomma med förslag till åtgärder som ytterligare skall förbättra vårt näringslivs konkurrenskraft. Men det handlar också om åtgärder i syfte att försöka upplysa utländska investerare om de i många avseenden goda förutsättningar som finns att göra investeringar i Sverige.

Per-Ola Eriksson säger att jag har ett strukturkonserverativt förflutet. Jag vet inte riktigt vad det skulle vara. Jag har ingått i många företagsstyrelser, och inte i någon av dem har jag min själ bedrivit någon strukturkonserverativ verksamhet. Jag har suttit med i Procordias styrelse. Det företaget omstrukturerades totalt under mina år där. Vidare har jag ingått i SJs styrelse. Också det företaget har undergått total omstrukturering. Vidare har jag ingått i styrelsen för tidningsföretag som också har omstrukturerats. Detsamma gäller i tryckeriföretag som har omstrukturerats. Dessutom har jag medverkat till BPAs omstrukturering. Nog har jag erfarenhet av omstruktureringar, och sådana är ofta nödvändiga. Det är också en politik som vi måste vara beredda att möta i en föränderlig värld där konkurrensen blir allt hårdare. Då gäller det också att lösa de problem som uppstår. Ofta är det fråga om att klara riskkapitalförsörjningen, och det är mycket viktigt.

Gudrun Norberg säger att jag vill genomföra långtgående socialiseringar. Jag har framlagt en del förslag för riksdagen men inte ett enda socialiseringsförslag. Det var faktiskt ett privatiseringsförslag som jag lade fram när Volvo köpte en stor del av Procordias aktier. Jag vill inte med hjälp av riskkapitalbolagen socialisera ett enda företag, utan det handlar om att lösa de problem som företagen står inför. Riskkapitalbolagen skall gå ur företagen när dessa har löst sina problem eller kan få andra ägare. Det framlagda förslaget föranleds alltså av att jag finner det nödvändigt att lösa praktiska problem.

Enligt min uppfattning skall de olika typerna av företag, vare sig det är statliga, kooperativa eller privata företag, konkurrera på likartade villkor. Den diskussionen förde vi häromsistens. De företag som visar sig mest slagkraftiga på marknaden skall överleva och vara framgångsrika. Om de sedan arbetar under den ena eller andra ägarformen är av underordnad betydelse. Det viktiga är att de medverkar till tillväxt i den svenska ekonomin. Det är vad som behövs för att kunna genomföra reformverksamhet och skapa de ökade reallöner som efterfrågas på hela löne marknaden.

Anf. 122 PER WESTERBERG (m):

Herr talman! Det är inga klagolåtar från diverse borgerliga politiker om det näringspolitiska klimatet i Sverige, utan det är internationella investerare som uttalar sig. Konjunkturbedömare hävdar att situationen i Sverige är utomordentligt besvärande. När investeringsströmmarna går ur Sverige till främmande länder och är utomordentligt svaga inne i Sverige, då är det ett illavarslande tecken om att allt inte står rätt till.

De siffror som Rune Molin redovisade är helt uppenbart inte relevanta. Små nationer får alltid mycket höga siffror jämfört med stora i fråga om investeringsströmmar. Jämför i stället hur mycket i form av investeringar som går

ur landet med hur mycket investeringar som kommer in i landet. Resultatet blir mycket starkt negativt.

Börsen kan självfallet vara en konjunkturregulator eller en konjunkturmätare. Men vi skall ha klart för oss att det är företag med en dominerande del av sin verksamhet utanför kungarikets gränser som har gått bra. De företag som går dåligt är framför allt de som befinner sig på den s.k. OTC-marknaden. Där är utvecklingen betydligt sämre än den är på de stora listorna.

Vi måste, som jag sade tidigare, skapa bra arbetsvillkor för de små företagen. Det har inte den socialdemokratiska regeringen gjort. Det kan aldrig vara vettigt att först hårdbeskatta småföretagarna och ta ifrån dem pengarna för att sedan säga att de behöver riskkapital. Därefter sätter man in någon form av löntagarfondsmedel i dessa företag och blir på så sätt delägare. Det går inte att komma ifrån att det är en form av socialism.

Jag tycker i stället att industriministern skall låta småföretagarna behålla sina pengar och beskattas normalt, dvs. i nivå med beskattningen i de viktiga konkurrentländerna. Man bör vidare satsa på tillskapandet av även privata riskkapitalföretag, som tillämpar likartade regler som dem som gäller i de närmaste konkurrentländerna. Då kan vi uppnå dynamik i småföretagssektorn, och då kan vi få till stånd en utveckling. Det uppnår vi inte genom denna satsning på storskalighet och olika typer av samhällsinsatser.

Sedan tycker jag att industriministern borde inse att vi behöver stabila regler för företagen att arbeta inunder, och det har vi inte i dag. Osäkerheten om vad som händer inom EG och om det kommer att bli någon anslutning för Sverige är stor. Osäkerheten om energipolitiken är också stor. Vi behöver besked, och nu anser uppenbarligen Industriförbundet att industripolitiken är ett av de största hindren för investeringarna i Sverige. Det borde väl ändå vara ett memento.

Anf. 123 GUDRUN NORBERG (fp):

Herr talman! Jag skulle gärna fortsätta debatten med industriministern om näringslivsklimatet och socialiseringen, men det får jag göra en annan dag, eftersom jag också vill hinna ta upp en annan viktig näringslivsfråga, som andra här redan har berört i debatten, och det är skattebefrielsen för Volvo i samband med Volvo-Procordia-affären.

I näringslivspropositionen talar statsrådet gång på gång om vikten av att förstärka entreprenörsföretagen och legotillverkarna. Det är tomt prat, för någon sådan egentlig förstärkning finns inte i förslaget, utan förstärkningen går ut på förstatligande helt enkelt. I samma andetag efterskänker regeringen närmare 1,7 miljarder kronor till Volvo. Detta sker fördolt för riksdagen och utan dess medgivande. Regeringen stöder sig på en lagparagraf, och det är tveksamt om den är tillämplig i det här fallet. Dessutom beläggs frågan med sekretess.

Det här måste väl kännas besvärande, Rune Molin. Skattebefrielsen som sådan är värd en diskussion för sig, men tillvägagångssättet är minst sagt olustigt. Jag tror att alla människor har svårt att tänka sig att löftet om skattebefrielse för reavinsten inte ingick redan vid avtalets upprättande. Inte är det troligt att regeringen i efterhand kommer med en trevlig karamell på 1,7 miljarder som uppmuntran. Jag kan inte föreställa mig annat än att löftet

fanns redan vid riksdagens behandling av Volvo–Procordia-affären. Men alla i regeringen teg.

Jag skulle vilja fråga industriministern, om han anser att tillvägagångssättet att lura riksdagen är tillståndigt. Jag undrar verkligen om den socialdemokratiska gruppen i näringsutskottet var underrättad om att skattebefrielserna ingick i affären.

Anf. 124 PER-OLA ERIKSSON (c):

Herr talman! Industriministern antydde att det fanns en stark tilltro till socialdemokraternas industri- och näringspolitik genom utvecklingen av aktiekursen. Det är visserligen sant att kraftindustrins aktier steg när Rune Molin blev industriminister. Den elogen till Molin har vi kunnat notera. Om det sedan är en eloge som småföretagen är villiga att applådera och ställa upp bakom, råder det väl delade meningar om.

Jag var i Helsingborg i går och träffade ett antal företrädare för Småföretagens Riksorganisation. De kände stark oro inför Molins förslag till centrala riskkapitalbolag, och jag tror att den oron är det många som känner.

När jag talar om strukturkonservatism, menar jag den maktapparat som socialdemokraterna och Rune Molin alltid försöker använda sig av i näringspolitiska sammanhang. Löntagarfonderna, fem stycken, var ett sätt att bygga upp en maktapparat. Nu vandrar man vidare. Det skall bli riskkapitalbolag – man har stannat vid siffran fem – som kommer att bli en gigantisk maktapparat och som kommer att äga småföretagen, delvis med småföretagens pengar, pengar som egentligen skulle användas till riskfinansiering av småföretagens investeringar via utvecklingsfonderna. Jag tycker att man går fel väg. Skall man få fram riskkapital, skall man vandra den väg som vi från centerns sida har redovisat.

Sedan citerar Rune Molin ett dokument med folkpartiets syn på skattereformen och tar det som intäkt för att allt är bra. Det var kanske inte det mest lysande citat som kan anföras. Jag är inte förvånad över att folkpartiet applåderar skattereformen, eftersom det delvis är medansvarigt för den. Jag hade blivit mer förvånad om folkpartiet sagt något annat.

Trots allt finns det många som kan konstatera att de allra minsta företagen, mindre familjeföretag, de som driver enskild firma osv., inte har fått en tillräckligt god behandling i skattepolitiska sammanhang.

Vidare tycker jag att den makt- och ägarkoncentration som pågår i näringslivet skall mötas med andra medel än vad industriministern har redovisat. Vi har föreslagit en fusionskontroll av den typ som finns i EG. Jag tycker att det vore angeläget att regeringen tog fasta på det förslaget och återkom till riksdagen vid något annat tillfälle, så att vi här kunde fatta ett beslut om fusionskontroll i likhet med den som finns i EG. Det vore viktigt för att minska makt- och ägarkoncentrationen i näringslivet.

Anf. 125 KRISTER SKÅNBERG (mp):

Herr talman! Jag kan förstå att det inte är så roligt att försöka svara på frågan som jag ställde till industriministern, varför man är så flat mot storföretagen när det gäller miljö- och energifrågor. Men om vi skall hålla oss till verkligheten, hur länge håller det då, Rune Molin, att företagen inte med-

Prot. 1989/90:135
7 juni 1990

*Vissa närings-
politiska frågor*

verkar till en utveckling som för oss längre innanför naturens ramar? Nu är man ju på väg åt fel håll, mer och mer utanför den. Jag tror att regeringen måste handla mer kraftfullt och sätta sig i respekt. Regeringen har ju också ansvar för andra i Sverige än bara industriledarna.

Välfärden i Sverige undergrävs för närvarande av slöseriet med naturresurser och av miljöförstöring som också förstör människors hälsa och ökar de globala miljöproblemen.

Industriministern nämnde på meritlistan att han varit med i SJs styrelse, och det är väl fint. Det hade kanske varit bra att använda den styrelseposten till att få tillbaka SJ som hela svenska folkets järnväg. Tyvärr lägger SJ ner tågtrafik och försämrar servicen för resande, framför allt norrut i Sverige. Det bor faktiskt folk kvar där fortfarande som behöver sitt tåg och som egentligen inte har någon långsiktig glädje av att få åka buss i stället för tåg, i varje fall inte om man skall ta hänsyn till miljöfrågorna men inte heller om hänsyn tas till komforten. Det är bättre att åka tåg än att åka buss. Framför allt är det viktigt att kunna åka kollektivt över huvud taget.

Så det är viktigt att de svenska serviceföretagen – SJ, posten, televerket osv. – inte blir alltför, skall vi säga "glossigt", marknadsanpassade och bara hjälper storkunderna. Det är faktiskt oerhört viktigt att behålla servicen till alla och göra det till rimliga kostnader. Där är, tycker jag, utvecklingen också på väg åt fel håll.

Anf. 126 Industriminister RUNE MOLIN:

Herr talman! Jag sade att vi skulle vilja ha mera investeringar från utlandet. Det skulle naturligtvis stärka vår utveckling och också tillföra oss andra kulturer än vad vi har på hemmamarknaden när det gäller t.ex. hur företag leds och drivs.

Men vi är inte unikt dåliga i det här avseendet. Jag tog exemplet Västtyskland. De investeringar som går från Västtyskland till utlandet är faktiskt 6,5 gånger större än de investeringar som kommer till Västtyskland utifrån. Motsvarande siffra för Sverige är 5,5 gånger. Vi är alltså bättre än Västtyskland, men vi är inte tillräckligt bra. Naturligtvis är inte heller Västtyskland tillräckligt bra – det kan jag inte tänka mig att de tycker. Det visar att man inte bara kan säga att det är så utomordentligt bra utomlands, att Västtyskland har konkurrenskraft osv. och att man därigenom löser alla problem. Det finns även andra faktorer som spelar in.

En faktor som naturligtvis talar emot oss när det gäller att få utländska investeringar är vårt geografiska läge. Vi är inte centrum i de stora marknader som finns i Europa, utan vi befinner oss i utkanten. Vi måste "plocka rätt" på de speciella fördelar som det innebär att investera i Sverige. Vi har sådana.

Vi har många fördelar som har medfört att svensk industri har blivit utomordentligt slagkraftig internationellt och att vi i förhållande till vår befolkning har många fler stora företag än de flesta andra länder. Vi har en högtstående forskning på många områden, som kan vara intressant för utlandsinvestorer. Vi har en utbildad arbetskraft, som kan vara intressant för många arbetsgivare utomlands. Vi skall naturligtvis ta till vara dessa förutsättningar och redovisa dem. Vi måste bedriva aktiv verksamhet för att få hit utlandsin-

vesterare, så att vi blir bättre än vad vi är nu. Men vi är inte unikt dåliga i förhållande till andra länder.

Småföretagen skall behålla sina pengar, säger Per Westerberg. Det är klart att småföretagen måste få konsolidera sin verksamhet så att de kan utvecklas. Småföretagarna skall dock naturligtvis betala skatt på sina vinster precis som alla andra skattebetalare. Vi måste ha en fördelningspolitik och en rättvisa när det gäller skattefördelningen. Vi kan inte privilegiera vissa människor och vissa grupper i samhället, utan vi måste också skapa ett system som upplevs som rättvist.

Vi måste naturligtvis också se till att man får det riskkapital som behövs. Det är ett faktum att det privata riskkapitalet inte söker sig till företag som är osäkra när det gäller investeringar. Det gäller t.ex. nya företag som skall utvecklas och som behöver satsa. Avkastningen kommer där kanske efter fem, sex, sju eller tio år. Man satsar i stället i säkrare projekt. Så ser verkligheten ut. Det är därför svårt att skaffa riskkapital till dessa företag. Vi måste då skapa nya former som klarar det problemet.

Det är problematiskt därför att vi inte ger besked om EG. Detta är ett märkligt påstående från en ledamot i den här riksdagen. Den svenska riksdagen har lagt fast det mandat som regeringen har när det gäller att förhandla med EG. Det går inte ut på att vi skall söka medlemskap. Det går faktiskt ut på att vi tillsammans med övriga EFTA-länder skall försöka förhandla fram bästa möjliga avtal där vi har ett förbehåll, nämligen att vi inte kan ge avkall på vår neutralitetspolitik.

Förhandlingen fullföljer vi nu. Vi kan inte se annat än att den uppläggning som har lagts fast kommer att lyckas. Medlemskap i EG är icke aktuellt. EG tar inte emot några nya medlemmar förrän år 1993. Av det skälet är den frågan således inte aktuell över huvud taget.

Om förutsättningarna förändras i Europa säkerhetspolitiskt så att det finns anledning att lägga om vår utrikespolitik tycker jag att det är en mycket större fråga. Man skall inte bara gå och kasta ur sig kravet på ett medlemskap. Vi måste i stället analysera den säkerhetspolitiska situationen såsom den utvecklats i hela Europa. Det gäller vad EG skall ha för försvars- och utrikespolitiskt samarbete i en politisk union och vad som händer i Östeuropa.

Vad är det för stabilitet i Östeuropa? Vi kan ta Sovjet som ett exempel med alla sina nationella motsättningar och osäkerheten om huruvida ledningen kan få folket med sig. Skall vi i denna situation börja ompröva vår utrikespolitik och ställa krav på medlemskap? Jag tycker att det visar på en närmast dumdristig inställning i så allvarliga frågor som har med rikets säkerhet att göra.

Gudrun Norberg tog upp Volvo och skattebefrielsen. Jag vet inte vad det har med den här debatten att göra. Jag trodde att vi hade klarat av Procordiaaffären för ett tag sedan. De regler som riksdagen har lagt fast innebär att företagen har möjligheter att söka dispens för att slippa reavinstbeskattningen. Det är frågor som avgörs av regeringen efter bemyndigande från riksdagen. Denna ansökan från Volvo har inte heller varit fördold för riksdagen. I det perspektiv som Volvo har tillsammans med Procordia om affären

står det att man har sökt om dispens. Det har varit tillgängligt för riksdagen och har naturligtvis inte varit någon hemlighet.

Det är naturligtvis inte så som Gudrun Norberg insinuerar, nämligen att det skulle ha varit en förutsättning för avtalet när det träffades i december. Jag var inte med om det, men några sådana förutsättningar har aldrig redovisats för mig. Jag har inte heller hört talas om några sådana förutsättningar. I prospektet står det inte som ett villkor för affären, utan det står bara som en upplysning att man har begärt dispens.

Det har inte varit fråga om att lura riksdagen, utan det har varit fråga om att hantera de frågor som riksdagen har beslutat om på det sätt som riksdagen har lagt fast. Man kan naturligtvis insinuera och misstänkliggöra. Det står var och en fritt att göra det. Men jag tycker inte att det är en särskilt bra uppläggning av den politiska debatten om vi skall hålla på med sådant.

Per-Ola Eriksson känner oro för riskkapitalbolagen och meddelar att det kommer signaler om sådan oro från småföretagen. Jag har inte upplevt att det är där oron finns, utan det finns oftast en massa politiska förtecken med i sammanhanget när man är orolig för detta. Småföretagarna ser praktiskt och pragmatiskt på detta. Jag var häromkvällen på en överläggning där vi diskuterade dessa frågor. Föreningsbanken var inbjudare. Det var ingen där som sade att man skall stoppa det här. Det var inte heller någon från småföretagarrådet, som regeringen har inrättat och redovisar i propositionen, som sade att man skulle stoppa detta, utan man välkomnade förslaget. Det är denna verklighet som vi möter när vi träffar dem som påverkas av dessa problem.

Det industriella klimatet och näringslivsklimatet i Sverige tror jag att man kan mäta på många olika sätt. Man kan mäta det utifrån investeringsnivån, som har utvecklats helt fantastiskt i Sverige under 80-talet. Man kan mäta det utifrån aktiekursernas utveckling under 80-talet, som har utvecklats på ett enastående sätt och som också utvecklats i år trots att det nu låter så dåligt. Man kan mäta det i sysselsättning. Vi kan konstatera att vi har en högre sysselsättning i Sverige än i något annat land. Vi kan mäta det i arbetslöshet och konstatera att vi har lägre arbetslöshet än något annat land. Vi kan mäta det i kapacitetsutnyttjandet, vi kan konstatera att trots att konjunkturen nu går neråt har vi ett högre kapacitetsutnyttjande i Sverige än vad man har i genomsnitt i EG.

Man kan på punkt efter punkt visa att det i realiteten finns resultat som visar på att det i verkligheten inte är så dåligt som ni vill göra gällande. Det finns dock en sorts politisk jargong som vill framställa det så dåligt som möjligt. Jag skulle också kunna måla upp hur det såg ut i detta land under slutet av 70-talet och början av 80-talet, men det skall jag inte göra. Jag tycker att vi i stället kan titta på dagens och framtidens situation.

Jag tycker inte att jag har behov av att känna någon särskild oro för den svenska industrins och det svenska näringslivets utveckling. De är starka. De har gjort strukturförändringar som är framtidsinriktade. De skaffar sig positioner på den nya marknaden i Europa genom att investera. De skaffar sig kontakt med marknader och tillgång till marknader. Vi har en industri som är utomordentligt väl strukturerad för framtiden. Den är slagkraftig och skaffar sig stora vinster som gör att den kan investera både i Sverige och i

utlandet. Vi kan inte nedklassa denna kvalificerade insats som görs av svenska företagare, både i storföretagen och i småföretagen.

Prot. 1989/90:135

7 juni 1990

Anf. 127 PER WESTERBERG (m):

Herr talman! Man kan naturligtvis, som industriministern säger, mäta investeringsklimat och näringsklimat på många olika sätt. Man kan plocka fram siffror som går åt olika håll. Jag tycker dock att det mycket väl räcker med att gå till den förre finansministern Kjell-Olof Feldts och den avgående socialdemokratiska regeringens prognoser i samband med regeringskrisen. Då konstaterade man att man hade nått vägs ände med den tredje vägens ekonomiska politik och att Sveriges ekonomiska situation var utomordentligt kritisk, med bl.a. stora underskott i vår utrikeshandel. Det är nog sagt om detta.

*Vissa närings-
politiska frågor*

De utländska industriinvesteringarna i Sverige är helt klart utomordentligt svaga. Det är enligt min mening inte något försvar att säga att även Västtyskland har svaga utländska investeringar. Västtyskland befinner sig i en helt annan situation, såsom en av världens absoluta supermakter när det gäller ekonomi och med hög kapitalbildning – något som vi saknar. Västtyskland har råd, men det har inte vi.

Om nu industriministern menar allvar med att han vill ha investeringar i Sverige, vore det väl dags, för att inte säga hög tid, att ändra den svenska förvärvslagstiftningen så att det blev en anpassning till vad som gäller inom EG-området och på så sätt göra det lättare för utländska investeringar i Sverige.

När det gäller de små företagen vill jag säga att det som industriministern säger är riktigt; vi skall inte ha något skattefrälse på vare sig det ena eller det andra hållet. Men nu har ju småföretagen de facto fått särskilda särbestämmelser, s.k. fåmansbolagsregler, som gör dessa företag extra hårt beskattade. Det råder heller inget tvivel om att delar av skatteförslagen gör det extra hårt för alla företag som är beskattade utanför de s.k. riskkapitalmarknaderna. Vad vi vill är att dessa företag skall få samma regler och samma möjligheter som alla andra. Om man skall göra någonting på området, så skall man se till att nyföretagandet åtminstone får samma villkor som man har utomlands. På det sättet kan vi verkligen få dynamiken.

Andra länder kan ge klara besked om viljeinriktningar i fråga om EG – detta gäller inte minst det neutrala Österrike. Industrin vill ha stabila villkor och stabila spelregler att jobba efter. Jag tycker att vi kunde ge ett bättre besked om vår framtidsstrategi i EG-frågan.

Vi har inte heller fått något besked i energifrågan. Det tycks inom industripolitiken mest vara kommunisterna här i kammaren som känner entusiasm.

Precis som Gudrun Norberg anser jag att Procordia-affären väl hör hemma i den här debatten. Hade det funnits villkor för genomförandet av affären skulle man ha lämnat dispens. Men affären skulle i så fall inte ha varit avslutad. Det stämmer inte med förarbetena till lagen och det beslut regeringen har fattat. Antingen har man inte lämnat alla uppgifter till riksdagen, eller också har man fattat ett felaktigt beslut i efterhand.

Anf. 128 GUDRUN NORBERG (fp):

Herr talman! Industriministern säger att vi befinner oss i utkanten av Europa och att detta är anledningen till att utländska företag inte vill investera här i Sverige. Men detta är faktiskt inte sant. Det är inte det geografiska läget som är avgörande. Däremot är det så att vi när det gäller samarbete med EG befinner oss i utkanten av Europa.

Vi har inget EES-avtal i hamn, och vi vet inte om det blir något avtal mellan EFTA och EG. Medlemskap i EG är inte alls aktuellt, säger industriministern. Men nog måste väl regeringen ändå tänka litet längre än till det avtal man nu håller på att diskutera och som får ett ganska njuget bemötande från EG-länderna. Om det avtalet inte kommer till stånd, drabbar det Sverige mycket, mycket hårt. Och om vi inte ens har börjat fundera på om vi vill gå steget längre i fråga om EG, då är det enligt min uppfattning verkligen illa.

När det gäller Volvos skattebefrielse säger industriministern att villkoret inte finns med i prospektet och inte i affären. Då undrar jag: Hur kan regeringen stödja sig på en paragraf som säger att regeringen har möjlighet att bevilja skattebefrielse om den sker av strukturrationalella hänsyn? Om strukturrationalella fakta ligger bakom detta, måste det ingå i affären. Antingen har regeringen alltså undanhållit fakta, att det redan ingick i affären, eller också har regeringen gett ett bemyndigande som går utanför dess befogenhet.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

Mom. 1 (näringspolitikens allmänna inriktning)

Först biträdades reservation 2 av Rolf L Nilson med 26 röster mot 19 för reservation 3 av Krister Skånberg. 237 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter biträdades reservation 1 av Per Westerberg m.fl. med 122 röster mot 16 för reservation 2 av Rolf L Nilson. 152 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls utskottets hemställan med 149 röster mot 124 för reservation 1 av Per Westerberg m.fl. 18 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 2 (småföretagspolitiken)

Utskottets hemställan bifölls med 150 röster mot 123 för reservation 4 av Per Westerberg m.fl. 18 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 7 (utvecklingsfondernas styrelser)

Först biträdades reservation 10 av Per Westerberg m.fl. – som ställdes mot reservation 11 av Krister Skånberg – med acklamation.

Härefter biträdades reservation 9 av Hadar Cars m.fl. med 96 röster mot 59 för reservation 10 av Per Westerberg m.fl. 134 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls reservation 9 av Hadar Cars m.fl. med 155 röster mot 134 för utskottets hemställan. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 13 (utvecklingsfondernas finansieringsverksamhet)

Först biträdades reservation 19 av Per-Ola Eriksson m.fl. med 47 röster mot 17 för reservation 21 av Krister Skånberg. 224 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 140 röster mot 64 för reservation 19 av Per-Ola Eriksson m.fl. 87 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 14 (riskkapitalbolag och riskkapitalförsörjning)

Först biträdades reservation 24 av Per-Ola Eriksson och Roland Larsson med 33 röster mot 32 för reservation 23 av Hadar Cars och Gudrun Norberg. 226 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter biträdades reservation 22 av Per Westerberg m.fl. med 61 röster mot 34 för reservation 24 av Per-Ola Eriksson och Roland Larsson. 195 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls utskottets hemställan med 148 röster mot 60 för reservation 22 av Per Westerberg m.fl. 81 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 30 (småföretagsutveckling)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 47 av Krister Skånberg – bifölls med acklamation.

Mom. 42 (alleuropeisk samverkan i standardiseringsarbetet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 63 av Rolf L Nilson och Krister Skånberg – bifölls med acklamation.

Mom. 43 (ackreditering av certifieringsorgan)

Utskottets hemställan bifölls med 271 röster mot 18 för reservation 64 av Krister Skånberg. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 51 (svenska företags investeringar utomlands)

Utskottets hemställan bifölls med 220 röster mot 34 för reservation 70 av Rolf L Nilson. 36 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 52 (utländska företagsinvesteringar i Sverige)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 73 av Rolf L Nilson och Krister Skånberg – bifölls med acklamation.

Mom. 60 (regler om konkurrensbegränsande företagsförvärv)

Utskottets hemställan bifölls med 239 röster mot 48 för reservation 82 av Per-Ola Eriksson och Roland Larsson. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

10 § Beslut om fortsatt ärendehandling den 8 juni

Kammaren beslöt att ärendehandlingen skulle fortsättas vid morgondagens arbetsplenium.

11 § Meddelande om sammanträdet måndagen den 11 juni

Anf. 129 ANDRE VICE TALMANNEN:

Med ändring av det besked som har lämnats i Riksdagsveckan får jag meddela att det inte blir några voteringar på måndag morgon kl. 9.00. Arbetsplenium inleds alltså direkt med den regionalpolitiska debatten. Voteringar i ärenden som eventuellt inte hinner avgöras före kl. 18.00 på lördag sker i anslutning till voteringarna om regionalpolitiken.

12 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Motionerna

med anledning av prop. 1989/90:151 Fastighetsbildning för landsbygdens behov m.m.

1989/90:Bo70 av Knut Billing m.fl. (m)

1989/90:Bo71 av Agne Hansson och Birger Andersson (båda c)

1989/90:Bo72 av Annika Åhnberg (v)

1989/90:Bo73 av Claes Roxbergh m.fl. (mp)

med anledning av prop. 1989/90:154 Ändringar i kriminalvårdslagstiftningen

1989/90:Ju47 av Göran Ericsson (m)

1989/90:Ju48 av Britta Bjelle m.fl. (fp)

1989/90:Ju49 av Birger Andersson (c)

1989/90:Ju50 av Hans Göran Franck (s)

1989/90:Ju51 av Inger Schörling m.fl. (mp)

1989/90:Ju52 av Berith Eriksson (v)

Socialförsäkringsutskottets betänkanden

1989/90:SfU20 Pensionsfrågor

1989/90:SfU26 Höjda studiestödsbelopp m.m. som kompensation för vissa skatteeffekter

Socialutskottets betänkande

1989/90:SoU28 Godkännande av FN-konventionen om barnets rättigheter

Trafikutskottets betänkande

1989/90:TU28 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Jordbruksutskottets betänkande

1989/90:JoU25 Livsmedelspolitiken

Näringsutskottets betänkanden

1989/90:NU22 Förmedling av utländska försäkringar, m.m.

1989/90:NU26 Vissa anslag inom utrikesdepartementets område

1989/90:NU44 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Prot. 1989/90:135

7 juni 1990

Bostadsutskottets betänkande

1989/90:BoU21 Räntebidrag och bostadsbidrag för år 1991, m.m.

13 § Kammarén åtskildes kl. 22.41.

In fidem

OLOF MARCUSSON

/Gunborg Apelgren

Innehållsförteckning

Torsdagen den 7 juni

1 § Justering av protokoll	1
2 § Hänvisning av ärenden till utskott	1
3 § Förnyad bordläggning	1
4 § Uppskov med behandlingen av vissa ärenden	2
Konstitutionsutskottets betänkande KU39	
Beslut	2
5 § Trafikens infrastruktur	2
Trafikutskottets betänkande TU27	
Andre vice talmannen	
Debatt	
<i>Resursbehov och finansieringsformer</i>	
Rolf Clarkson (m)	
Kenth Skårvik (fp)	
Elving Andersson (c)	
Viola Claesson (v)	
Roy Ottosson (mp)	
Birger Rosqvist (s)	
Kommunikationsminister Georg Andersson	
Åke Victorsson (s)	
<i>Vägväsende</i>	
Görel Bohlin (m)	
Anders Castberger (fp)	
Elving Andersson (c)	
Viola Claesson (v)	
Kjell Dahlström (mp)	
Olle Östrand (s)	
Förste vice talmannen (om debattreglerna)	
Ylva Annerstedt (fp)	
Kjell Ericsson (c)	
Berndt Ekholm (s)	
Anders Nilsson (s)	
<i>Järnvägsfrågor</i>	
Rolf Clarkson (m)	
Förste vice talmannen (om sammanträdet fortsättning under kvällen)	
Viola Claesson (v)	
Hugo Bergdahl (fp)	
Rune Johansson (s)	
Rune Thorén (c)	
Roy Ottosson (mp)	
Margareta Gard (m)	
Ragnhild Pohanka (mp)	

Bo Nilsson (s)
 Carl Frick (mp)
 Bo Finnkvist (s)
 Marianne Samuelsson (mp)
 Roland Sundgren (s)
 Björn Samuelson (v)
 Evert Svensson (s)
 Ingrid Andersson (s)
 Iréne Vestlund (s)
 Kjell Ericsson (c)
 Birger Andersson (c)

Prot. 1989/90:135
 7 juni 1990

Beslut	109
6 § Vissa näringspolitiska frågor	113
Näringsutskottets betänkande NU30	
Debatt	
Per Westerberg (m)	
(forts. 9 §)	
7 § Ajournering för middagsuppehåll	115
8 § Återupptagna förhandlingar	115
9 § Vissa näringspolitiska frågor (forts. NU30)	115
Gudrun Norberg (fp)	
Per-Ola Eriksson (c)	
Rolf L Nilson (v)	
Krister Skånberg (mp)	
Åke Wictorsson (s)	
Per Westerberg (m)	
Andre vice talmannen (om debattreglerna)	
Industriminister Rune Molin	
Beslut	162
10 § Beslut om fortsatt ärendebehandling den 8 juni	164
11 § Meddelande om sammanträdet måndagen den 11 juni	164
Andre vice talmannen	
12 § Bordläggning	164

