

Tisdagen den 19 maj

Kl. 15.00

1 § Justerades protokollet för den 11 innevarande månad.

2 § Svar på interpellationerna 1986/87:234 och 239 om järnvägspolitiken

Anf. 1 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Anna Wohlin-Andersson har frågat mig vilka åtgärder regeringen avser vidta för att långsiktigt ge förutsättningar för att en starkt ökad andel av godstransporterna sker med järnväg.

Görel Thurdin har ställt följande frågor till mig:

1. Vilka insatser bör enligt regeringens mening komma till stånd för att komma till rätta med försummat underhåll och åstadkomma modernisering av det svenska järnvägsnätet och SJ?
2. Hur avser regeringen att trygga de regionalpolitiska målen vid utformningen av den framtida järnvägspolitiken?
3. Vilka insatser avser regeringen att göra för att öka järnvägens andel av såväl gods- som persontransporter?
4. Hur kommer regeringen att ta till vara den vilja till förnyelse och utveckling som kan finnas bland de järnvägsanställda?

Eftersom Anna Wohlin-Andersson och Görel Thurdin tar upp i huvudsak samma sak, nämligen SJ:s trafik och järnvägspolitiken, har jag valt att besvara interpellationerna i ett sammanhang.

Jag vill först klargöra att jag delar interpellanternas uppfattning att det är angeläget att järnvägens resurser utnyttjas så långt det är möjligt. En effektivare och attraktivare gods- och persontrafik är också en av förutsättningarna för att SJ skall komma till rätta med de ekonomiska problem som man brottats med under en lång följd av år.

Som ett led i arbetet att utvecklas till ett konkurrenskraftigt och effektivt transportföretag har SJ inlett en omfattande översyn av sin verksamhet. Genom höjd rationaliseringstakt och ökad affärsmässighet räknar SJ med att man kan förbättra sitt resultat med minst 1 miljard kronor per år.

Inom kommunikationsdepartementet pågår också, som jag tidigare nämnt här i kammaren, ett utvecklingsarbete med sikte på en trafikpolitisk proposition nästa år. Ett mål är här att säkerställa en fortsatt utveckling av ett effektivt transportsystem som kan förenas med ett ansvarstagande för miljö, säkerhet och regional balans.

Med hänsyn till det pågående utvecklingsarbetet har jag ingen möjlighet att för dagen närmare kommentera Görel Thurdins olika enskilda frågor. Låt mig dock klargöra att det är min avsikt att även i det fortsatta utvecklingsarbetet fortlöpande ha nära kontakter med politiska partier, fackliga organisationer och andra berörda för att gemensamt dryfta den framtida järnvägspolitiken och söka finna gemensamma lösningar.

Jag vill dock apropå interpellanternas oro för godstrafiken nämna att som ett led i det trafikpolitiska utvecklingsarbetet har en rapport tagits fram som behandlar SJ:s kombitrafik. I rapporten konstateras att de kombinerade godstransporterna med bil och järnväg har mycket goda möjligheter att utvecklas till ett effektivt transportalternativ under 1990-talet. Detta gäller dock enligt rapporten endast om kombitrafiken ges de rätta yttre förutsättningarna och om SJ kan svara upp mot marknadens kvalitetskrav.

Rapporten visar klart att med de rätta förutsättningarna kan kombitrafiken öka effektiviteten i transportsystemet och bidra till att avgasutsläppen minskar och trafiksäkerheten ökar. Kombitrafiken kan också leda till mindre slitage på våra vägar genom att gods överförs från fjärrtrafik på landsväg till järnväg. Vi diskuterar nu inom ramen för det trafikpolitiska utvecklingsarbetet hur vi på bästa sätt kan skapa förutsättningar för en sådan fortsatt expansiv utveckling av kombitrafiken.

Anf. 2 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret.

Vi är tydligen överens om att attraktivare godstransporter skulle förbättra SJ:s ekonomi, att SJ då måste uppfylla marknadens kvalitetskrav samt att avgasutsläppen och slitaget på våra vägar, med de rätta förutsättningarna för kombitrafik, minskar.

60 % av kväveoxidutsläppen, 160 000 ton, kommer från vägtrafiken. Av dessa 160 000 ton kommer 60 000 ton från den tunga trafiken. Det som avgör hur mycket dessa utsläpp skall minska är inte tekniken utan politikernas vilja att ställa krav, förmåga till internationell samordning och inte minst viljan att förändra transportpolitiken. Medan vi talar dör skogen, och medan skogen dör lägger SJ ner godsbanor.

Det märkliga är att SJ nu börjat ta saken i egna händer och vid sidan av riksdag och regering genomföra nedläggningar av järnvägslinjer. SJ stimulerar helt enkelt genom kraftiga rabatter godskunderna till att köra godset med lastbil till närlägen järnvägsstation vid riksnätsbanor, i stället för att fortsätta att använda järnvägen direkt från orten i fråga. Denna policy har SJ under 1985 börjat tillämpa på egen hand för att t. ex. få Gunnebo Bruk att lasta i Västervik i stället för i Gunnebobruk – så kunde trafik på godsbanan Västervik–Gunnebobruk upphöra –, för att få Volvo BM i Braås att lasta i Växjö i stället för i Braås – så kunde trafiken på godsbanan Växjö–Kvarnagården upphöra – och för att få kunderna i Årjämg att lasta i Charlottenberg – så kunde trafiken på godsbanan Arvika–Årjämg upphöra. Men regeringen har inte vare sig behandlat frågan eller fattat några beslut om nedläggning. Trafiken är bara "inställd" på grund av att kunderna har förmåtts att övergå till annan transportuppläggning.

Så här får det helt enkelt inte gå till. För det första blir det svårare att

lokalisera ny industri till de orter som drabbas av indragna tåg. För det andra lastar SJ över väglitage på samhället-staten. För det tredje har inte SJ rätt att bedriva egen regionalpolitik. Hur ser kommunikationsministern på just det här problemet?

Nu är följande banor nedläggningshotade:

Staffanstorp–Dalby: internt SJ-beslut på nedläggning.

Kristianstad–Vittskövle: trafiken kvar till 1988.

Hillared–Svenljunga: SJ vill lägga ned.

Reftele–Anderstorp: SJ vill lägga ned.

Mjölby–Väderstad: SJ vill lägga ned.

Falköping–Åsarp: SJ har lagt ned 1986.

Finspång–Hjortkvarn: nedläggning senast 1988.

Vara–Nossebro: SJ har lagt ned 1987.

Falköping–Tidaholm: trafiken kvar tills vidare.

Bofors–Gyttorp: SJ har lagt ned trafiken 1986.

Filipstad–Lesjöfors: SJ har lagt ned trafiken hösten 1986.

Ludvika–Nyhammar: SJ har lagt ned 1986.

Orsa–Furudal: förslag om nedläggning.

Falun–Grycksbo: SJ lägger ned trafiken 1987.

Karungi–Övertorneå: SJ har i praktiken upphört med trafiken.

Ljusdal–Hudiksvall: godstrafiken nedlagd 1986.

Att lägga ned dessa banor är att strypa tillflödet till det bannät som regeringen ur miljösynpunkt, ur ekonomiska och transportförnuftiga synpunkter vill ha kvar. Min viktigaste fråga till kommunikationsministern här i dag är: Kommer regeringen att stoppa dessa nedläggningar tills utredningen i kanslihuset är färdig?

Häromdagen fattade riksdagen beslut om att satsa 500 miljoner på särskilt bärlighetshöjande åtgärder i skogslänen. Detta projekt beräknas pågå tio år och alltså kosta 5 miljarder. Och det behövs säkert. Men det måste då vara mycket vettigare att först, eller åtminstone parallellt, klara ut hur järnvägen skall se ut och rustas upp, så att man inte gör ett dubbelarbete som när det gällde banan Forsmo–Hoting. Först lade man ner flottningen, därefter rustade man upp banan för 70 milj. kr. för att frakta det som fordom flottats. Därefter lade man ner persontrafiken, som efter upprustningen kunde köras på marginalkostnaderna och flyttade över denna till ett vägnät som på flera sträckor inte var dimensionerat för detta. Detta måste tyda på ett obefintligt samhällsekonomiskt tänkande.

Kommunikationsministern talar i svaret om kombitrafik. Så gör också SJ-företrädare, och så görs i departementets senaste pressmeddelande. Där har SJ också lyckats öka sin andel. Men hur ser kommunikationsministern på vagnslasttrafiken? Där har SJ tappat 3 miljoner ton 1986.

SJ har ca 200 nyckelkunder, som utgör basen för framtida vagnslasttrafik. Kommer utredningarna i kanslihuset att se över dels hur man skall få behålla dessa nyckelkunder, dels hur man skall kunna skaffa fler? Hur skall man få mer vagnslasttrafik, om man lägger ner vagnslastningen vid stationer som Lingham – spannmål –, Rimforsa – styckevaror – och Fågelsta – skottkärror – och om man lägger ner industrispår eller låter bli att bygga nödvändiga sådana?

I Göteborg sade statsrådet nyligen att SJ skulle samarbeta med åkerierna för att utöka kombitrafiken. I pressmeddelandet den 12 maj säger statssekreterare Dahlsten att departementet skall bjuda in Bilspedition, Swedcarrier och S-Combi till diskussion om kombitrafikens framtid. Är det verkligen meningen att Svenska åkeriförbundet skall lämnas utanför?

Till slut: Kommunikationsministern talar om affärsverksamhet och säger att SJ skall bli duktigare på att driva affärer. Men hur ser kommunikationsministern på den aspekten kontra den regionala hänsyn som regeringen så ofta talar om?

Anf. 3 GÖREL THURDIN (c):

Herr talman! Jag får tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Det var i går exakt ett halvt år sedan kommunikationsministern och jag diskuterade trafikpolitiska mål, investeringar i järnvägsnät och samhällsekonomisk lönsamhet. Av svaret då kunde man tro att något positivt var på gång. Mycket kan emellertid inte ha utförts, eftersom de besked som gått ut till svenska folket efter en lång vinter – eller snarare en lång dags färd mot natt – är att SJ har ännu större problem. Organisationen håller på att falla sönder, det finns ingen riktig ledning och har tydligen inte funnits på ett tag, regionalpolitiskt orimliga förslag läggs fram på grund av att persontrafiken på järnväg är olönsam norr om Sundsvall m. m.

I Dagens Nyheter har det svenska folket kunnat följa en reklamkampanj om SJ, en reklamkampanj som går ut på att få oss alla att förstå att det finns personal på SJ som vill göra sitt bästa för att det skall avgå några tåg. Tycker inte kommunikationsministern att det är anmärkningsvärt att statligt anställda själva måste förklara att det finns ett mål med deras verksamhet? Jag tycker att det är beklämmande att ett statligt verk har hanterats så illa av både ledande politiker och ledande tjänstemän.

Personal i den offentliga verksamheten börjar känna sina jobb hotade därför att verksamheten får så mycket kritik utifrån. Det är inte konstigt att krav på privatisering växer fram i allt större omfattning, då det visar sig att det som sker i offentlig regi i dag både blir fruktansvärt dyrt och enligt rapporter har dålig effektivitet och därmed dålig lönsamhet. Orsaken finns att söka inte bara hos beslutsfattarna utan också i att en centraliserad organisation är ineffektiv. Men den finns också att söka i det förhållandet att de politiska målen hanteras felaktigt.

Den 3 oktober i fjol lade trafikutskottet fram ett betänkande. Där hänvisades till en proposition 1984/85 om SJ som syftade till en rationalisering och effektivisering av SJ:s organisation och verksamhet. Jag tror inte att personalen har upplevt att det skett någon effektivisering. Jag vet att många anställda inom SJ anser att ansvar och beslutsfattande måste decentraliseras. Det får inte vara så att om något inträffar, t. ex. att ett tåg spårar ur, måste man ringa till en central ledning för att höra vad som skall göras. Det måste finnas beredskap för sådana åtgärder redan från början. Det måste vara så att personal har rätt att fatta beslut i akuta situationer och även annars.

I fjolårets betänkande avstyrktes en motion från centerpartiet om att regionalpolitiska hänsyn alltid måste tas i samband med investeringar inom kommunikationsområdet. Motiveringen från utskottsmajoritetens sida var

att statsmakten skall ta regionalpolitiska hänsyn. I dag framstår detta avstyrkande som mindre välbetänkt.

Jag vill ta fram Finland som exempel på ett land som kan regionalpolitik. I Finland ökar man servicen och turtätheten, om människorna upplever att det är svårt att bo kvar. Men i Sverige minskar vi den! Varför? Jo, det måste ha att göra med att våra ledande politiker inte vet innebörden av orden nationalekonomi och samhällsekonomi. Här delas landet in i två delar, tre fjärdedelar av landets yta där investeringar anses samhällsekonomiskt olönsamma och en fjärdedel där de är samhällsekonomiskt lönsamma.

Såvitt jag förstår har regeringen för avsikt att tillsammans med de övriga partierna förbättra och utveckla SJ. Det framgår av interpellationssvaret. Vi efterlyser dock från centerns sida en parlamentarisk utredning även här, därför att regeringen själv inte klarar av så här stora frågor utan en parlamentarisk förankring. Under våren har vi upplevt att regeringen så fort problemområden uppstått har hänvisat till kommande propositioner.

Vad som för mig framstår som märkligt är att regeringen inte har haft någon egen beredskap för att lösa problemen. I valet 1982 stod det klart för alla att en socialdemokratisk regering skulle vara den enda handlingskraftiga, att en socialdemokratisk regering skulle ha svaren på alla gåtor och lösningar på alla problem. Nu har det gått 5 år. Man kan säga att ni har haft 44 + 5 år på er.

Kommunikationsdepartementet har tillsatt utredningar om bl. a. persontrafiken till norra Sverige. I det senaste betänkandet sägs, att om järnvägsförbindelserna till norra Sverige skall byggas ut så att de svarar mot högt ställda krav, förutsätter det snabbtågsstandard till Sundsvall och utbyggnad av ostkustbanan mellan Sundsvall och Luleå. Samtidigt sägs i betänkandet att alternativ skall tas fram och belysas där endast buss och flyg finns till och från Norrland norr om Sundsvall. Jag hoppas att det inte blir som med energipolitiken och sagan om mäster skraddare. Den sagan slutar med orden: Det bidde inte ens en tumme.

Anf. 4 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Det är alltid intressant att diskutera järnvägsfrågorna och järnvägspolitiken med företrädare för centerpartiet. Det råder inget tvivel om att centerns representanter alltid talar mycket varmt om järnvägsfrågorna och om att vi behöver satsa på järnvägen i olika sammanhang. Vi som lyssnar får naturligtvis utgå från dessa anföranden och förutsätta att det inom centern också finns en vilja att leva upp till de krav som detta innebär.

Jag vill dock göra en randanmärkning, när Görel Thurdin talar om SJ:s elände under ett antal år – det var 44 + 5 år –, och påminna om att det fanns ett antal år då centern faktiskt hade ett avgörande inflytande över järnvägspolitiken i landet, först och främst i regeringsställning och under en period också direkt i kommunikationsdepartementet. Jag sysslade inte med järnvägsfrågor på den tiden, men jag måste säga att jag inte har något intryck av att det skedde någon rejäl satsning på SJ under de åren. Det fanns faktiskt ett tillfälle när man kunde ha levat upp till sina föreställningar om en nysatsning på järnvägen. Jag kan inte minnas – och jag tror inte heller någon annan kan det – att det skedde någon radikal omläggning av järnvägspolitiken då

centern styrde i kanslihuset. Det är väl snarare så att en hel del av de problem som SJ har i dag har funnits under en ganska lång följd av år, och följaktligen också under de år i slutet av 1970-talet och i början av 1980-talet när centern hade ansvaret för SJ:s utveckling.

Jag kan inte uttala mig om alla de bandelar som Anna Wohlin-Andersson räknade upp och som antingen var föremål för diskussion eller hade varit föremål för någon form av beslut i SJ:s styrelse. En del av dessa ärenden hamnar på regeringens bord, och jag är medveten om att det ibland kan vara fråga om svåra avvägningar om vilka godsbanor som SJ skall fortsätta att trafikera och vilka man inte skall trafikera. Men när det gäller ärenden som hamnar på regeringens bord är det inte ovanligt att det kan röra sig om banor där det passerar en vagn i veckan eller liknande. SJ upprätthåller trafik på godsbanor där man kör en vagn per vecka eller kanske t. o. m. mindre. Det kan hända att man i vissa fall skall upprätthålla även en så låg trafik. Det säger vi också i regeringen. Men jag tycker inte man skall försöka få folk att tro att det har någon avgörande betydelse ur miljösynpunkt om en vagn per vecka går eller inte. Om järnvägen och SJ skall ha någon betydelse ur miljösynpunkt, måste man vara med och konkurrera på de områden där de stora transportflödena går. Det är ju som masstransportmedel för gods som järnvägen har sin stora fördel. Det är ingen idé – i varje fall inte ur miljösynpunkt – att vi här tvistar om en eller annan vagnslast i veckan på någon udda bana där trafikförutsättningarna har ändrats, om vi inte förmår att angripa de stora transportflödena, som innebär att det dagligen rullar i väg massvis med långtradarlaster. Det är därför som vi tycker att man, om SJ skall ha en framtid – och vi är övertygade om att SJ kan ha en framtid – skall satsa på att utveckla järnvägen, bl. a. i kombitrafiken, i de system och i det godsflöde där det finns ett rejält underlag. Detta är huvudlinjen i de diskussioner som vi nu för om SJ.

Jag tycker inte att tidpunkten är särskilt lämplig för att i anslutning till dessa interpellationer ha någon allmän debatt om järnvägspolitiken. Vi har ju, som jag sade, bjudit in företrädare för partierna till överläggningar om järnvägens framtid och också om vilka finansiella förutsättningar SJ skall få för att kunna hävda sig på den transportmarknad som vi ser framför oss – inte på den som vi hade i går. Med den vilja som centern här visar utgår jag ifrån att i varje fall centern kommer att ställa upp på att skapa de ekonomiska förutsättningar som SJ enligt en enhällig styrelse behöver för att kunna utföra det transportarbete som SJ önskar utföra och för att kunna spela den stora roll i morgondagens trafiksystem som SJ vill spela. Då är det bra att denna vilja finns i botten, men det vore tacknämligt om den fullföljdes i form av konkreta resultat.

När det gäller de olika banorna, Anna Wohlin-Andersson, kan jag som sagt var inte kommentera dem. Men man har ju i riksdagen varit ganska överens om att ge de olika verken en ökad självständighet när det gäller att fatta beslut om sin egen verksamhet inom vissa ramar, och jag skulle vilja föreslå att Anna Wohlin-Andersson tar en diskussion om dessa banor med centerns representant i SJ:s styrelse. Såvitt jag vet har han inte reserverat sig i någon större omfattning mot de beslut som hittills har fattats. Det är kanske

ett effektivare sätt att påverka besluten än att tillfråga regeringen om de beslut som SJ har att fatta själv.

Prot. 1986/87:126
19 maj 1987

Om järnvägspolitiken

Anf. 5 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Herr talman! Ja, kommunikationsministern, det är naturligtvis på de stora banorna och de långa sträckorna som godstrafiken kan göra sig mest gällande när man för över den till tåg – det håller jag med om. Men – och det är det som jag skulle vilja poängtera här – de stora transportflödena är beroende av matningen från de mindre banorna. Det gäller persontrafiken men även i allra högsta grad godstrafiken. På ingen av de banor som jag räknade upp är godsmängden så liten som en vagnslast i veckan. Det gäller 400 vagnslaster om året, 300 om året, 1 500 om året, 200 om året etc., och både kommunikationsministern och jag kan då räkna ut att det blir flera vagnar i veckan.

Vad som är meningsfullt att diskutera i dag är frågan: Kommer man från kommunikationsdepartementets sida att lägga locket på när det gäller att bevara de godsbanor som nu finns och inte lägga ner någon mer bana förrän utredningen är färdig och man får se hur dessa banor platsar i framtidens järnvägsnät? Låt mig ta ett exempel.

När Claes Elmstedt var kommunikationsminister kom det ett förslag från SJ att man skulle lägga ner godstrafiken på bandelen Väderstad – Mjölby. Claes Elmstedt åkte dit och tittade. Det var inte fråga om många vagnslaster i veckan, men den trafik som var beroende av järnvägen är livsviktig för Väderstad och hela Mjölby kommun. Man tillverkar där sladdar till en sorts harvar som är alldeles för breda för att forslas på landsväg. Det finns heller ingen uppställningsplats i Mjölby som kan ta emot dem. Sådana här praktiska saker har att göra med vanligt sunt, enkelt bondförnuft. Jag tycker att det är väldigt viktigt att man lägger sådana aspekter på de här problemen. Claes Elmstedt lade inte heller ner banan Väderstad – Mjölby. Nu ligger bollen hos den nuvarande regeringen.

Inlandsbanan nämnde jag inte förut, för jag hann inte, men den är oerhört viktig för godset i hela västra delen av landet. Det finns inget särskilt anslag till inlandsbanan i årets budget, och det fanns inget i fjol, men under vår tid i regeringen fanns det. Tänker regeringen återinföra detta anslag?

En annan sak som är viktig: hur är det med vagnslasttrafiken? Det fick jag inget svar på. Kombitrafiken ökar, vagnslasttrafiken minskar. Hur ser kommunikationsministern på detta och på SJ:s 200 nyckelkunder?

Anf. 6 GÖREL THURDIN (c):

Herr talman! Först vill jag påpeka för kommunikationsministern att centern aldrig har haft egen majoritet, varför det har krävts att även andra partier har ställt sig bakom satsningar på Sveriges järnvägar. Detta utgår jag från att kommunikationsministern är mycket väl medveten om.

Statsrådet talar om sträckor där stora vagnslaster går. Jag har läst i en tidning, Framtida järnvägstrafiks medlemsblad, att strategin för SJ blir att än hårdare satsa på våra nyckelkunder. Den största ökningen kommer nyckelkunderna skogs-, stål-, verkstads- och kemisk industri att stå för. Vet man i kommunikationsdepartementet var stora delar av dessa industrier finns? De

finns i Bergslagen och till stora delar norr om Sundsvall.

Om man investerar för godstrafik, har man åtminstone ett järnvägsspår, och då kan inte persontrafiken kräva exakt samma bedömningar – åtminstone inte i det gamla systemet; det blir kanske annorlunda om vi delar upp de olika verksamheterna.

Industri betyder arbetsplatser, och arbetsplatser betyder människor. Alla har behov av en fungerande, miljövänlig transportsektor. Jag hävdar därför att det samhällsekonomiskt är lönsamt med järnvägskommunikationer även i dessa övriga delar av landet, därför att vi har väsentlig industri kvar där och därför att många människor bor kvar där fortfarande.

Man kan också se företagsekonomiskt på detta och säga att det för varje företag som har etablerat sig utanför den mest överhettade regionen är företagsekonomiskt väsentligt att det finns tillgång till bl. a. spårbundna transporter och att det finns en utvecklad strategi för samtliga företag. Jag har nämligen en känsla av att det rent regionalpolitiskt finns enormt stora potentialer som inte kan utvecklas och inte kan utnyttjas, därför att kommunikationerna inte uppfyller de förutsättningar som krävs för att industrin skall kunna utvecklas på samma sätt över hela landet.

Man kan fråga sig: Är det Volvo och ASEA som skall bestämma trafikpolitiken och var investeringarna skall göras, eller är det politiker i Sveriges riksdag?

Anf. 7 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Jag går inte så mycket in på de allmänna järnvägspolitiska uttalanden som görs här. Dels är vi relativt överens om inriktningen, dels kommer vi att få tillfälle att diskutera detta i samband med de överläggningar som nu sker. Jag säger därför bara än en gång att jag hoppas att centerns insatser i de överläggningarna står i överensstämmelse med den anda som centerpartiets företrädare här har givit uttryck för. Då tror jag inte att det blir så svårt att komma fram till en gemensam handlingslinje.

När man talar om olika enskilda banor, vill jag bara säga till Anna Wohlin-Andersson att det under min tid som kommunikationsminister i varje fall inte har varit fråga om att lägga ned bruksbanor, där det skulle gå upp till 1 500 vagnslaster om året. Det har inte handlat om dessa trafikmängder, och dessa banor har inom regeringskansliet över huvud taget aldrig varit föremål för några överväganden om avveckling. I de få fall där det har gällt framställningar beträffande godsbanor har det rört sig om banor där det praktiskt taget inte har funnits någon trafik. SJ har i de flesta sådana fall i god överensstämmelse med vad ortens företag, och ofta också representanter för kommuner och länsstyrelser, anser kommit fram till en bättre trafiklösning för företagen genom att upphöra med den ytterligt glesa godstrafik som har funnits på de banorna. Om det är banor med det underlaget som Anna Wohlin-Andersson talar om, tror jag att vi kan vara överens om att de då inte behöver känna sig särskilt hotade.

Sedan undrar Görel Thurdin om man inom kommunikationsdepartementet vet var företagen har sin verksamhet och var de tunga och viktiga näringsgrenarna finns. Ja, jag tror att vi nog har ganska väl reda på detta, eftersom vi för ständiga diskussioner med företrädare för just denna del av

näringslivet när det gäller transporter och järnvägsfrågor.

Efter att ha lyssnat till dessa inlägg undrar jag om Görel Thurdin vet var SJ:s investeringar görs. Investeringarna görs nämligen just i de områden där det är mest angeläget för detta näringsliv att så sker. Det är t. ex. nere i Halland där man har kapacitetsproblem på västkustbanan och norröver kring Änge där man har kapacitetsproblem när det gäller godstrafiken från Norrland. Det är just i dessa områden som investeringarna görs. Investeringar sker också på kombitrafikens område, som i årets budget har fått 200 milj. kr. för att kunna utvecklas enligt bl. a. näringslivets önskemål.

Ni får bestämma er för om det är historiens SJ vi skall syssla med eller det SJ som näringslivet ställer krav på i dag och inför framtiden. För min del vill jag säga att det nog är den senare diskussionen som trots allt är den viktigaste både för svenska folket och för statens järnvägar:

Anf. 8 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Herr talman! SJ:s krav på vilka järnvägssträckor som skall finnas kvar kan inte vara viktigare än politikernas krav på vilka som skall finnas kvar. Det är politikerna i Sveriges riksdag som har ansvaret för att vi verkligen får en bättre regional balans i detta land. Transportpolitiken spelar då en mycket stor roll.

Låt mig nämna några av de banor som vi här talat om: Kristianstad-Vittskövle – trafiken kvar till 1988, ca 400 vagnslaster per år. Faiköping-Åsarp – SJ lade ned trafiken 1986, ca 600 vagnslaster per år. Vara-Nossebro – SJ lade ned trafiken 1987, ca 300 vagnslaster per år. Bofors-Gyttorp – SJ lade ned trafiken 1986, ca 300 vagnslaster per år. Ludvika-Nyhammar – SJ lade ned trafiken 1986, ca 200 vagnslaster per år. Orsa-Furudal – förslag om nedläggning, ca 400 vagnslaster per år. Falun-Grycksbo – SJ lägger ned trafiken 1987, ca 500 vagnslaster per år. Karungi-Övertoneå – SJ upphörde i praktiken med trafiken 1986, ca 600 vagnslaster per år.

Min fråga gällde om sådana banor får vara kvar och om departementet aktivt vill arbeta för att de skall få vara kvar åtminstone tills utredningen om SJ:s framtid är klar, så att man ser hur de platsar i det programmet.

Jag såg i transportrådet när nedläggning av olika hotade banor diskuterades. Jag sade varje gång att risken med att dra in persontrafiken på banorna är att godstrafiken sedan följer efter. Varje gång fick jag svaret att den risken inte alls finns. Nu kan jag inte för ögonblicket säga vilka av de banstumpar jag räknade upp som ingick i dessa banor, och det begär jag inte heller att kommunikationsministern skall göra.

Men däremot tycker jag att det är oerhört viktigt att av dagens debatt få ut att man inte skall lägga ned dessa bansträckningar innan man har gjort utredningen. Jag skulle också vilja höra hur det går med stycke-godstrafiken. Hur ser ni på frågan om stycke-godstrafiken? Här talas bara om kombitrafiken, men stycke-godstrafiken minskar.

Anf. 9 GÖREI. THURDIN (c):

Herr talman! Jag upplever att kommunikationsministern är lika positiv i dag som han var för ett halvår sedan, och det värmer självfallet att höra så många fina ord och att även se dem i svart på vitt i interpellationssvaret. Men

det måste också göras någonting i praktiken, och jag undrar varför regeringen inte har kunnat ta initiativ till en parlamentarisk utredning. Kommunikationsministern säger nu att han ständigt skall hålla kontakt med partiernas företrädare och även med många andra, och jag vill därför fråga: Hade det inte varit lika bra att tillsätta en parlamentarisk utredning, så att partierna hade upplevt att det är kontinuitet i förbindelserna?

Jag vill också ta fram en sak som är mycket viktig i det framtida arbetet med SJ. Även jag ser naturligtvis fram mot, inte det gamla SJ, utan ett modernt SJ, som svarar mot både industrins och människornas krav på en god komfort och god transportstandard. Om man jämför med t. ex. Linjeflyg, som en gång sades inte ha någon större framtid, eller som i varje fall inte skulle utvecklas så mycket, ser man att det där skedde en explosiv utveckling. Det berodde till stor del på att man vände sig till personalen och tog reda på vad den ansåg vara fel.

Jag tror att SJ:s centraliserade organisation är en stor nackdel, och jag hoppas att kommunikationsdepartementet och även ledningen inom SJ går ut till de berörda människorna i denna statliga verksamhet och frågar hur de upplever situationen, hur de tycker att organisationen skall läggas upp. Då kanske det finns en möjlighet att så småningom komma fram till ett effektivt system. Med erforderliga investeringar – som vi politiker naturligtvis kommer att ställa oss bakom, därför att de är ekonomiskt lönsamma – kommer Sverige att få ett modernt transportsystem även på järnvägen.

Anf. 10 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Varför har regeringen inte föreslagit en parlamentarisk utredning om SJ och järnvägspolitiken? Det beror helt enkelt på att SJ:s styrelse, inkl. centerns representant, enhälligt har sagt att dessa frågor i vissa delar måste behandlas med ganska stor skyndsamhet. Därför tyckte vi att det var smidigare att diskutera frågorna direkt med företrädare för partierna. Önskan att vinna tid är alltså skälet till att en parlamentarisk utredning inte har övervägts i detta sammanhang.

Ett förslag som SJ i övrigt har kommit fram till, efter det att vi gemensamt har kommit överens om att SJ ordentligt skall gå igenom sin egen organisation, är att organisationen bör decentraliseras, då den är för centraliserad. Det ingår alltså i övervägandena att finna en smidigare organisation för SJ:s verksamhet. På den punkten är vi inte heller oense om inriktningen.

Anna Wohlin-Andersson frågar: Kommer de banor som nu diskuteras i olika sammanhang att få vara kvar till dess en ordentlig genomlysning och värdering av järnvägspolitiken har gjorts? Jag kan svara att det inte kommer att ske några nämnvärda förändringar under den tiden. Under förutsättning att vi någorlunda snabbt kommer fram till beslut om inriktningen av SJ:s verksamhet finns det ingen anledning att föregripa ett sådant beslut genom att fatta nedläggningsbeslut. Jag vill illustrera det med att säga att regeringen inte heller har tagit ställning till en hel del av de förslag i den vägen som SJ har kommit med, i avvaktan på utredningsarbetet.

Det har påpekats att det inte bara skall vara SJ som bestämmer om järnvägen utan att också politikernas krav skall komma till uttryck. Ja, det är

riktigt, men jag hoppas då att politikernas krav inte i så stor utsträckning, som hittills i debatten, handlar om den järnväg som fanns för 30–40 år sedan utan om den järnväg som vi vill ha om 10–15 år.

Prot. 1986/87:126
19 maj 1987

*Om prissättningen på
inrikesflyget*

Talmannen anmälde att Anna Wohlin-Andersson och Görel Thurdin anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på interpellation 1986/87:251 om prissättningen på inrikesflyget

Anf. 11 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Erik Holmkvist har frågat mig vilka initiativ jag avser att vidta beträffande olikheterna i inrikesflygets prissättning. Han efterlyser i det sammanhanget skälen bakom att priserna så uppenbart skulle missgynna resenärerna på Mellannorrland.

Som grundläggande princip för prissättningen inom inrikesflyget gäller att priset per kilometer minskar med ökat avstånd. Flygpriserna är dessutom till viss grad marknadsanpassade. Detta innebär att flygpriset förutom avståndet också avspeglar skillnader i t. ex. produktionskostnader, antalet resenärer och genomsnittlig intäkt. Det utrymme som finns för marknadsanpassning gör det t. ex. möjligt att erbjuda fler avgångar än vad trafikunderlaget i ett inledande skede motiverar.

Flygbolagens priser skall godkännas av luftfartsverket. Verket har tidigare uttalat att marknadsanpassningen inte bör drivas för långt. Verket för mot den bakgrunden diskussioner med flygbolagen om flygpriserna på olika sträckor. Prisskillnaderna beaktas också vid luftfartsverkets behandling av flygbolagens prisansökningar. Någon åtgärd från min sida är därför inte aktuell.

Anf. 12 ERIK HOLMKVIST (m):

Herr talman! Tack, herr statsråd, för svaret på min interpellation. Jag beklagar dock att ni synes ha haft tidsbrist när svaret formulerades. Intresserade resenärer på de flyglinjer som jag åberopat i interpellationen blir med stor sannolikhet ytterst besvikna. Svaret innehåller inget konstruktivt trafikpolitiskt tänkande. "Någon åtgärd från min sida är därför inte aktuell." Det är vad statsrådet svarar.

Att flyga sträckan Arlanda–Östersund är 195 kr. dyrare än att flyga sträckan Arlanda–Göteborg, trots att det rör sig om endast 39 km längre flygsträcka, enkel resa.

Att flyga sträckan Arlanda–Umeå är 70 kr. dyrare än att flyga sträckan Arlanda–Malmö, trots att sträckan är 55 km kortare, också det enkel resa.

Är det detta som statsrådet kallar för marknadsanpassade flygpriser? Det är ju fråga om ett flyg, som inte arbetar under marknadsmässiga villkor utan i allra högsta grad arbetar i monopolställning.

Medan avståndet getts möjlighet att slå genom på flygpriserna när det

gäller övre Norrland har det inte fått någon sådan effekt på Mellannorrlands flygpriser. Statsrådet säger att antalet resenärer påverkar flygpriset. Är det så, herr statsråd? Umeå är en av de städer i landet som har flest resenärer per flyg. Jag menar nog att statsrådets uppgift inte stämmer.

Faktum kvarstår: Den grundläggande principen som statsrådet talar om när han säger att "priset per kilometer minskar med ökat avstånd" gäller såvitt jag förstår inte för Mellannorrland.

Min fråga till statsrådet blir då: Varför är det så? Varför missgynnas resenärerna på Mellannorrland så uppenbart? Jag tycker inte att svaret på min interpellation ger något besked härvidlag.

Är det inte otillständigt att resenärer på just Umeå och Östersund skall betala så mycket mer för sitt resande än resenärer på andra linjer? Det framgår ju av min interpellation hur det förhåller sig med priserna.

Detta kan inte med bästa vilja i världen kallas för marknadsanpassning av flygpriserna. I stället är det fråga om att man utnyttjar sin monopolställning på ett otillbörligt sätt. SAS och Linjeflyg är ju inte föremål för någon konkurrens från andra flygbolag då det gäller prissättningen, varför effekten kan bli just den jag har pekat på.

Luftfartsverkets mening att marknadsanpassningen inte får drivas för långt gäller i högsta grad här. Marknaden har inte getts någon egentlig möjlighet att påverka prissättningen.

Enligt min mening behövs det en översyn av prissättningen. Ett utnyttjande av monopolställningen inom flyget får inte ske så som nu är fallet.

Det är viktigt att vi arbetar för en fri marknad även när det gäller flyget. Vinsten av en förändring i den riktningen skulle resenärerna få – en vinst som skulle kunna uppgå till hundratals kronor per biljett i de två exempel jag anfört. Den bedömningen kan göras med utgångspunkt i nuvarande situation. Därtill kommer att konkurrens alltid är effektivitetsbefrämjande.

Låt mig ta ytterligare ett exempel. I dag kan vi enligt uppgift flyga tur och retur Arlanda–New York för 1 895 kr. – detta pris är just nu aktuellt – medan resan Arlanda–Luleå kostar 1 950 kr. Misstanken inställer sig omedelbart: Betalar vi som reser inrikes med SAS och Linjeflyg utrikesresandet? Har statsrådet någon mening härvidlag?

Som jag nämnde inledningsvis säger statsrådet: "Någon åtgärd från min sida är därför inte aktuell." Jag beklagar detta.

Finns det inte skäl att se över effekterna av en monopolställning inom flyget med tanke på den prissättning som sker i dag? Vill statsrådet, trots den redovisade inställningen, ta initiativ i riktning mot en mer avreglerad flygpolitik?

En fri marknad vad gäller flyg – konkurrens även på inrikeslinjerna – skulle utan tvivel gynna allt resande och är ett måste.

Anf. 13 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Jag måste erkänna att det är litet svårt för mig att ge ett svar på Erik Holmkvists frågor. Det går nämligen inte att av hans anförande få fram vad han egentligen syftar till. Han kritiserar mig och regeringen för att vi inte vill gå in och detaljreglera prissättningen på inrikesflyget och tala om exakt på kronan vad det skall kosta att flyga mellan olika destinationer. Det

är alltså en mycket långtgående detaljreglering, som regeringen hittills inte ansett sig vilja medverka till, utan man har överlåtit åt luftfartsverket att sköta prisförhandlingarna med flygbolagen. Det är det ena kravet.

Det andra kravet – jag uppfattar att huvuddelen av Erik Holmkvists anförande gick ut på det – var att man skulle avreglera flygverksamheten och skapa förutsättningar för ökad konkurrens. Jag kan inte finna att dessa båda önskemål går ihop.

Vi kan i och för sig diskutera en ökad marknadsanpassning av flygverksamheten, och vi kan i och för sig diskutera och noga överväga om inte flygverksamheten kan avregleras ytterligare. Men jag känner mig rätt övertygad om att det inte är områdena i Mellannorrland och längst upp i Norrbotten, som Erik Holmkvist värnar om, som kommer att tjäna på en sådan politik. I Sverige liksom i alla andra länder där man prövat detta skulle konkurrensen sannolikt sättas in på de mest lönsamma destinationerna, t. ex. mellan Stockholm och Göteborg samt mellan Stockholm och Malmö. På dessa linjer skulle vi få en hård prispress, men de mera olönsamma linjerna till de glesare bebyggda delarna av landet skulle förmodligen ingen ha något större intresse av att konkurrera om.

Visst kan vi diskutera avreglering och visst kan vi diskutera ökad konkurrens. Det skulle förmodligen leda till kraftiga prissänkningar för dem som reser sträckan Stockholm–Göteborg, medan det däremot antagligen skulle medföra ökade svårigheter att upprätthålla en god trafikstandard i de norra delarna av landet.

Anf. 14 ERIK HOLMKVIST (m):

Herr talman! Vad jag syftar till med min fråga är en ökad konkurrens. Det borde ha framgått klart och tydligt att konkurrens ger precis de fördelar som jag menar att vi behöver nå. Prissättningen är inte marknadsanpassad, det hävdar jag alldeles bestämt. En prissättning som sker i ett monopolskede är inte anpassad till marknaden.

Vi behöver avreglera, säger kommunikationsministern. Ja, vi behöver i högsta grad avreglera koncessionsgivandet. Som det nu är stänger vi ute konkurrensen, och det kan resenärerna inte tjäna på. Statsrådet säger att Mellannorrland inte skulle tjäna på en avreglering och en ökad konkurrens. Jag är övertygad om att inte bara Mellannorrland skulle göra det utan även övre Norrland, för att inte tala om de södra delarna av landet. Var någonstans har inte ökad konkurrens medfört större effektivitet?

I dag har vi inte konkurrens inom flyget, och det har gett de prisseffekter som jag redovisade i mitt förra inlägg. Man kan i dag flyga Stockholm – New York tur och retur billigare än Stockholm – Luleå. Den snedvridning i prissättningen som det exemplet visar på har vi möjlighet att rätta till genom att avreglera och tillåta ökad konkurrens inom inrikesflyget. Det är ingenting som säger att övre Norrland skulle förlora på en ökad konkurrens – i stället är det tvärtom.

Jag hoppas att statsrådet trots svaret på min interpellation är villig att ta de initiativ som är nödvändiga för att vi skall få till stånd en ökad konkurrens inom inrikesflyget, som gör prissättningen marknadsanpassad och som därigenom medverkar till att vi kan rätta till de olikheter i prissättningen som

jag har visat på i min interpellation, t. ex. att det är 20 % dyrare att flyga från Stockholm till Umeå och till Östersund än det är att flyga till Malmö och Göteborg, och då har jag ändå tagit hänsyn till avståndet.

Anf. 15 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Jag känner mig ganska övertygad om att de skillnader i flygpriser som Erik Holmkvist talar om snarare skulle öka än minska om vi gick i riktning mot ökad konkurrens. Det kan hända att vi skall göra det ändå, av andra skäl, men det är inte de glesare bebyggda delarna av landet som kommer att tjäna på det.

Det land där man har gått längst i fråga om avreglering av flygverksamheten när det gäller inrikesflyget är USA. Det har fått effekterna att man visserligen har fått kraftiga prissänkningar på linjerna mellan de största befolkningscentra i landet och en ganska kraftig konkurrens på dem, men man har också fått nedläggningar av mängder av flygplatser och flyglinjer i de mer gles bebyggda delarna av landet, som ingen längre än intresserad av att flyga på.

Även om vi inte kan jämföra oss med den amerikanska marknaden tror jag att strukturen i utvecklingen skulle bli likartad här, och därför vill jag höja ett litet varningens finger till Erik Holmkvist, om han värnar om Norrland och särskilt Mellannorrland, för att plädera för en hårdare konkurrens.

Anf. 16 ERIK HOLMKVIST (m):

Herr talman! Jag menar att det inte finns någonting som talar för att priserna och prisskillnaderna skulle öka om vi fick en ökad konkurrens. Jag kan inte förstå varifrån statsrådet har fått en sådan uppfattning. Ingenstans där man tillåter fri konkurrens får man sämre effektivitet. Jag skulle gärna vilja att statsrådet exemplifierade var ökad konkurrens medverkat till högre priser.

Utan att gå in på detaljerna i det amerikanska prissättningssystemet vill jag säga att även i USA medverkar konkurrens till lägre priser.

När det gäller Norrlandslinjerna vill jag säga att det i de undersökningar och utredningar som vi gjort för rätt många år sedan inom Norrbottens län klart och entydigt slagits fast att en konkurrens på linjen till Stockholm skulle medföra betydligt lägre pris på resandet än vi har i dag. Det är inte heller särskilt mycket att undra över – i en monopolsituation kan SAS/Linjeflyg ta ut de priser som man i dag tar. Planen är fulla, varje avgång är fylld till bristningsgränsen – undra på att man då kan ta ut sina priser när man inte har konkurrens!

Jag tycker att statsrådet skall noga överväga mitt råd att ta tag i det här problemet och visa att vi med ökad konkurrens kan få lägre priser på flyget. Vi kan då få ett verkligt folkflyg, vilket vi i dag faktiskt saknar.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 17 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Bo Hammar har ställt följande frågor till mig:

Om Gotlandstrafiken

1. Vilka konsekvenser kommer den föreslagna uppsplittringen av ansvaret för Gotlandstrafiken att få?
2. Är regeringen beredd att vidta åtgärder så att de befarade avskedandena av personal kan förhindras?
3. Är regeringen beredd att ta initiativ till ett förstatligande av Gotlandstrafiken?

Den uppläggnings av trafikorganisationen som Nordström & Thulin nyligen presenterat innebär inte någon uppsplittring av ansvaret. Det ankommer nu liksom tidigare på staten att fastställa taxor och turlistor för trafiken. Nordström & Thulin ansvarar oförändrat gentemot staten för att trafiken utförs på föreskrivet sätt. Detta ansvar är oberoende av vilka underavtal som träffas med andra företag för att få vissa tjänster utförda. Det är följaktligen rederiets sak att lösa eventuellt uppkommande interna problem som kan följa av samarbetsmodellen. En utgångspunkt är vidare att de ekonomiska ramarna för arbetet skall hållas i enlighet med det avtal som träffats mellan staten och Nordström & Thulin.

I samband med att regeringen godkände principöverenskommelsen bekräftades från rederiets sida en viljeinriktning beträffande rekrytering av gotländsk personal och utnyttjande av gotländska underleverantörer. Jag utgår från att detta är vägledande även i nuläget.

Beträffande sysselsättningsfrågan sade jag här i kammaren den 31 mars som svar på en interpellation av Bo Hammar att regeringen kommer att följa utvecklingen genom en särskild grupp bestående av statssekreterarna i berörda departement och därigenom ha en beredskap för eventuella åtgärder. Det uttalandet gäller självfallet fortfarande.

Frågan om ett förstatligande av Gotlandstrafiken har diskuterats till och från här i kammaren. För ganska precis ett år sedan avlog riksdagen motioner om ett förstatligande. Regeringen är inte beredd att föreslå ett förstatligande, vilket väl bör framgå klart av det faktum att avtal träffats med ett företag om att under tio år sköta trafiken.

Anf. 18 BO HAMMAR (vpk):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på mina frågor.

Många socialdemokrater på Gotland har omvitnat att regeringens hantering av färjetrafiken utsatt det socialdemokratiska partiet för en svår trovärdighetskris på ön. Jag betvivlar starkt att Sven Hulterströms svar kommer att häva den trovärdighetskrisen. Det angår i och för sig inte mig, och jag har inte heller väckt interpellationen av någon särskild omsorg om den gotländska socialdemokratin, utan därför att jag är mycket bekymrad över den gotländska färjepersonalens framtid och den stora risken för att den höga arbetslösheten på ön skall bli ännu högre.

Sedan Sven Hulterström och jag senast diskuterade Gotlandstrafiken här i

kammaren har rederiet Nordström & Thulin – den 10 april – offentliggjort vissa uppgifter om hur man tänker sig sköta Gotlandstrafiken från årsskiftet. Men på många punkter råder allttjämt ovisshet. Taktiken är tydligen att i det längsta hålla gotlänningarna, de gotländska myndigheterna och företagen liksom personalen i osäkerhet.

Hittills har det framgått att Nordström & Thulin ämnar lämna över trafiken på totalentreprenad till Johnson Line, som i sin tur skall överlåta olika funktioner till Johnson Ship Management, Silja Line och Gotlandsbolaget. Det här är krångligt. Johnson Line skall de närmaste två åren hyra Gotlandsbolagets M/S Visby för vidareuthyrning till Nordström & Thulin. Det förefaller mig helt obegripligt att staten gett koncession till Nordström & Thulin, eftersom bolaget inte självt tänker handha trafiken.

Kan kommunikationsministern t. ex. förklara hur kostnaderna kan bli lägre för staten att via två mellanhänder hyra in fartyget M/S Visby för 31 milj. kr. per år, när man i det avtal som staten sade upp betalade enbart ca 20 milj. kr. för fartygen Visby, Gotland och Gute? Och hur kan man säga att det nya avtalet är långsiktigt när tonnaget på Nynäshamnslinjen endast är säkrat för de två närmaste åren? Sven Hulterström kanske också kan förklara varför Gotlandsbolaget skall få mer pengar från staten än vad det har begärt. Uthyrningen av M/S Visby innebär – enligt bolagets egna uppgifter – att bolaget på denna enda affär fördubblar sin vinst på Gotlandstrafiken.

Herr talman! Allra allvarligast i hela den här affären är emellertid att den omorganisation som nu är på gång äventyrar hundratals gotlänningars arbete och försörjning. Detta är katastrofalt i ett län där arbetslösheten uppgår till 11 %. Hur kan regeringen acceptera att arbetstillfällena, som så självklart hör hemma på Gotland, tas ifrån den bräckliga gotländska arbetsmarknaden och förmodligen flyttas till en överhettad storstadsregion? Det undrar de anställda, oavsett vilken facklig organisation de tillhör. Jag hoppas att Sven Hulterström här något lugnande besked att ge dem.

I sitt interpellationssvar uttrycker kommunikationsministern en förlitan till rederiets viljeinriktning i fråga om rekrytering av gotländsk personal och utnyttjande av gotländska underleverantörer. Hur kan en arbetarregering på detta sätt förlita sig på ett kapitalistiskt företags viljeinriktning? Nordström & Thulin är självfallet ute efter att tjäna så mycket pengar som möjligt, och jag tycker att det är meningslöst att moralisera över att ett kapitalistiskt företag fungerar just på det sättet. Inte kommer ett sådant företag att följa gamla traditioner och för fartygen handla upp gotländska rökta flundror eller köpa hembakat bröd hos Hedengrahns Bageri i Visby när man i stället kan gå till Silja Line Catering Service och hämta 1 000 färdigbredda räksmörgåsar. Konsekvenserna kommer emellertid att bli förödande för många gotländska småföretag.

Avslutningsvis, herr talman: Vid upprepade tillfällen har den anställda personalen vid Gotlandsbolaget fått försäkringar om att Gotlandstrafiken även i fortsättningen skall administreras och skötas från Gotland med Visby som hemmahamn för fartygen. Alla dessa löften har nu svikits. Därför är det hög tid att regeringen ingriper. För nog måste det väl bekymra Sven Hulterström att aktieägarna i samtliga berörda rederier jublar medan de anställda knävar av oro inför framtiden.

Anf. 19 GUNHILD BOLANDER (c):

Herr talman! Jag skulle något vilja kommentera två av de frågor som är ställda i interpellationen, dels den som gäller ansvaret för Gotlandstrafiken, dels den som avser sysselsättningskonsekvenserna.

Kommunikationsministern svarar helt kort att det är det nya rederiets sak att se till att allt kommer att fungera utifrån de ekonomiska ramar som finns i ett hemligt avtal.

När transportrådet i december sade upp avtalet med Gotlandsbolaget och staten restes en rad frågor. I februari tecknade regeringen ett nytt avtal med Nordström & Thulin, ett rederi helt utan erfarenhet av sådan verksamhet, vilket nu skall ansvara för Gotlandstrafiken i tio år. Bo Hammar har beskrivit hur man har tänkt sig att de olika intressenterna skall fungera. Det är märkligt att man i detta sammanhang använder flera olika entreprenörer och att Gotlandsbolagets fartyg M/S Visby skall vidareuthyras och under ytterligare två år trafikera Nynäshamnslinjen. Vad är nu detta för en orimlig hantering?

Det enda skälet till uppsägandet av koncessionen för Gotlandsbolaget var att avtalet var för dyrt för staten. Då måste frågan bli: Vad får Gotlandstrafiken egentligen kosta den svenska staten? Vägar, broar och vissa järnvägar finansieras via statsbudgeten. Om samma bedömningsgrunder användes beträffande Gotlandstrafiken skulle vi ha rätt till ett transportstöd kanske i storleksordningen 20 miljoner.

Vi har aldrig krävt något annat än vägpriser över vattnet – ett krav som vi från centerns sida har fört fram sedan mitten på 70-talet. Det framfördes så sent som den 6 april vid en TCO-debatt i Visby, där de båda socialdemokratiska ledamöterna Ulla Pettersson och Bengt Kronblad också ställde sig bakom detta krav.

I morgon kommer riksdagen att i enighet besluta om transportstöd till Gotland på 52 milj. kr. Därvid inräknas kostnader som är att hänföra till infrastruktur, hamnavgifter och kapitalkostnader för tonnage, alltså kostnader som staten självfallet skulle stå för utan årlig prövning i riksdagen.

Skälet var alltså kostnaden. Då är jag framme vid samma fråga som Bo Hammar har ställt här: Hur vill statsrådet förklara att det kan bli lägre kostnader för staten att via två mellanhänder hyra in fartyget Visby för 31 milj. kr. per år utan besättning, när man enligt det avtal som finns nu mellan staten och Gotlandsbolaget inte betalar mer än 20 milj. kr. för tre fartyg?

Längsiktighet och enhetlighet när det gäller tonnaget var också ett av motiven för att man sade upp avtalet och tecknade ett nytt med ett privat rederi.

Nynäshamnslinjen är säkrad för två år. När det gäller Oskarshamn och eventuell annan hamn vet vi fortfarande ingenting.

Transportrådet har kritiserat Gotlandsbolaget för att med transportstöd ha byggt upp substansen i bolaget. Nu skänker staten bort ungefär 120 milj. kr. i framtida reavinster, samtidigt som uthyrningen av M/S Visby ger bolaget en vinst. Också när det gäller detta kan man avkräva statsrådet en förklaring. Jag tycker för övrigt att statsrådet skall ta del av den artikel som var införd i Dagens Industri den 14 maj angående det här avtalet.

Prot. 1986/87:126
19 maj 1987

Om Gotlandstrafiken

Så några ord om arbetstillfällena. För mig är frågan om Gotlandstrafiken inte en exklusiv trafikteknisk angelägenhet utan i hög grad en regional- och arbetsmarknadspolitisk angelägenhet. Ungefär 320 gotlänningar är för sin inkomst beroende av Rederi AB Gotland. Rederiet är länets näst största privata företag med starka direkta och indirekta förankringar i gotländsk näringsliv och gotländsk arbetsmarknad. Till detta kommer ca 500 säsonganställda. Var femte gotlänning mellan 16 och 18 år har beretts sommarjobb vid Gotlandsbolaget. De arbetslöshetssiffror som Bo Hammar nämnde är enligt min mening riktiga. Endast Norrbotten och Västerbotten har högre arbetslöshetssiffror än Gotland.

Antalet tillsvidareanställda var 1986 i land 112 personer och ombord 220. Det enda som för närvarande är klart är att ett femtontal personer får anställning i Visbyterminalen. Bokningskontor skall ligga i Stockholm. Silja Lines databas ligger i Åbo. Varför medverkar regeringen och transportrådet till att dessa arbetstillfällen tas från Gotland, där de självklart hör hemma, och flyttas över till en – som vi upplever det – överhettad storstadsregion?

Anf. 20 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Riksdagen har ju redan i morgon – i varje fall denna vecka – Gotlandstrafiken på sin dagordning ännu en gång. Jag vet inte hur mycket tid man önskar ägna åt detta kära ämne samma vecka, och jag skall därför försöka begränsa mina kommentarer till de båda föregående inläggen.

När det gäller vad staten skall betala för trafiken tycker jag att det är viktigt säga, eftersom både Bo Hammar och Gunhild Bolander var inne på den frågan, att man inte kan jämföra det avtal som nu går ut med det avtal som har träffats för de kommande tio åren. Staten befann sig ju inte i den situationen att man kunde besluta om att förlänga det gamla avtalet på dess villkor eller teckna ett nytt avtal. Skall det bli en riktig jämförelse, får man naturligtvis så småningom göra en jämförelse mellan de båda anbud som förelåg i den nya avtalsituationen. Därför är dessa historiska siffror av ganska begränsat intresse i detta sammanhang.

När man talar om kostnaderna vill jag påminna om att en av anledningarna till att vi tog upp denna diskussion igen inte bara var att avtalet löpte ut utan också att riksdagen mycket bestämt uttalat sig mot de kostnadsökningar som uppstått vissa år och som, om jag inte minns fel, de år de var som högst uppgick till 70 milj. kr. Sådana kostnadsökningar ville man inte se upprepade i ett nytt avtal. Man får inte någon Gotlandstrafik för 20 milj. kr., utan så sent som för några år sedan kostade denna trafik i storleksordningen 70 milj. kr. Det var utgångspunkten för riksdagen när man uttalade att regeringen borde se över hela den här situationen. Dessa uppgifter modererar ganska ordentligt de sifferexempel som nämnts i debatten.

Det är i och för sig förståeligt att Bo Hammar och Gunhild Bolander hyser omtanke om de anställda i Gotlandsbolaget och att de talar om den oro som dessa känner. Men det enda sättet att få den oron att försvinna vore att staten träffade något slags evighetsavtal med Gotlandsbolaget. Är det vad Bo Hammar önskar att vi hade gjort?

Anf. 21 BO HAMMAR (vpk):

Herr talman! Det är riktigt som Sven Hulterström säger att vi i kammaren återkommer till Gotlandstrafiken. Det är också riktigt att riksdagen nu har ett mycket pressat tidsschema, men det gäller ju bara våra kommande arbetsplena där vi verkligen måste försöka spara in på varje minut. Men i den här interpellationsdebatten har vi mycket gott om tid, och jag beklagar att Sven Hulterström inte vill använda den tiden för att svara på några fler av de många frågor som vi har ställt.

Som Gunhild Bolander var inne på kommer staten uppenbarligen genom den här uppgörelsen helt enkelt att skänka bort 120 milj. kr. av framtida reavinst. Jag förstår att aktieägarna i Gotlandsbolaget är mycket nöjda.

Jag vet inte hur denna ytterst märkliga situation har uppkommit med alla dessa bolag som är involverade och hela det kaos som råder vad gäller färjetrafiken och transportpolitiken för Gotlands räkning. Jag får något slags misstanke att regeringen alltför mycket kommit i händerna på transportrådet, att man inte tänkt på människorna på Gotland och på de politiska konsekvenserna av vissa avtal som transportrådet ingått. Jag har ett alldeles bestämt intryck av att transportrådet tänker ekonomiskt oerhört kortsiktigt, vilket på lång sikt blir mycket olönsamt och drabbar en massa människor på både kort och lång sikt. Jag anser att regeringen borde ta ett helt annat grepp om färjetrafiken till Gotland.

När det gäller frågan om hur man skall lösa trafiksituationen för Gotland har vi ett mycket klart alternativ. Sven Hulterström har också många gånger här i kammaren sagt att staten måste gå in och ta ett totalansvar, precis som staten har ansvar för transporterna i övrigt i Sverige. Gotland tillhör Sverige. Staten borde ha precis samma ansvar för Gotlandstrafiken som den har när det gäller statens järnvägar och dess transporter. Nu frånsvar man sig det ansvaret, och en massa olika bolag blir involverade. På detta sätt får vi dessa olyckliga konsekvenser.

Jag beklagar att Sven Hulterström inte mer konkret vill gå in och diskutera den oro som människorna på Gotland känner. Det handlar här om en av Gotlands största arbetsplatser och om väldigt många människors framtida arbete och försörjning. Jag tycker att de borde kunna få litet klarare besked av kommunikationsministern.

Anf. 22 GUNHILD BOLANDER (c):

Herr talman! Gemene man vet fortfarande inget om det nya avtalet. Det är hemligt, och jag vet inte när vi får veta vad det innehåller. Men det skall bli intressant att få reda på det när det offentliggörs.

I vårt transportstöd räknar man in sådana kostnader som staten självfallet skall svara för, exempelvis hamnavgifterna. Under innevarande budgetår är dessa avgifter beräknade till 30 milj. kr., vilket är en ganska stor del av transportstödspengarna.

Oron för effekterna av det som nu sker har på olika sätt påtalats från Gotlands län och kommun. Effekterna har även diskuterats vid interpellations- och frågedebatter i riksdagen. De har även på ett tidigt stadium påtalats i skrivelser och vid uppaktningar från de fackliga organisationerna. Det råder i dag både bitterhet och besvikelse bland de anställda i Gotlands-

bolaget, bl. a. därför att både transportrådets generaldirektör och det nya rederiet vid upprepade tillfällen har gett långtgående utfästelser om att Gotlandstrafiken även i fortsättningen skulle administreras och skötas från Gotland. Dessa löften har man på ett närmast flagrant sätt frångått. Kvar på Gotland kommer det bara att bli skärvor efter ett väl fungerande serviceföretag, samtidigt som för ändamålet kompetent personal får sälla sig till de övriga 11 % arbetslösa på Gotland. Det går inte att bara avfärda de framförda synpunkterna med att det finns andra politiska styrmedel i form av arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Det handlar om hundratals arbetstillfällen vid Gotlandsbolaget. Det handlar om uppskattningsvis 75 jobb i det gotländska näringslivet, och det handlar om att det gotländska samhället kommer att lida skada.

Detta är verkligen en fråga som regeringen måste ha en skyldighet att anlägga en helhetssyn på så att man vet vad den ena handen gör i förhållande till den andra.

Det krävs att regeringen tar ett samlat ansvar för vad regeringens förlängda arm i form av transportrådet har åstadkommit i denna fråga. Jag vill fråga statsrådet om han är beredd att gå in och så att säga styra det som nu håller på gå snett när det nya rederiet så uppenbart frångår givna löften.

Anf. 23 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Regeringen är naturligtvis beredd att ta ett samlat ansvar. Men Gunhild Bolanders frågor går ju bara ut på en sak, nämligen att Gotlandstrafiken skall skötas av Gotlandsbolaget, och det skall det göra i evigheter, och det får inte ske några förändringar i detta avseende. Jag kan inte uppfatta Gunhild Bolanders åsikter på något annat sätt. Alla problem som hon redogör för hänger ihop med att det inte längre är Gotlandsbolaget som sköter trafiken. Detta är tydligen Gunhild Bolanders mening. Men det är inte den mening som riksdagen har haft. Riksdagen har eftersträvat att konkurrensen skulle öka och att även andra skulle få lämna anbud.

Jag tycker inte att Bo Hammars resonemang är riktigt logiskt. Först kritiserar han praktiskt taget allt som staten gör när det gäller Gotlandstrafiken. Enligt honom är det fel på det mesta – transportrådet gör fel, trafiken läggs upp på fel sätt, ambitionerna är för lågt ställda i fråga om insatserna, folk är oroliga, och de anställda går på knäna. Sedan avslutar han med att säga att staten skall ta hand om det staten till äventyrs ännu inte har tagit hand om när det gäller Gotlandstrafiken. Först kritiserar han alltså staten för alla fel den gör, och sedan säger han att han tror att allt skulle bli bättre om staten tog över även det som den inte sköter i dag. Detta går logiskt inte ihop för mig.

Talmannen anmälde att Gunhild Bolander anhållit att till protokollet få antecknat att hon inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Anf. 24 BO HAMMAR (vpk):

Herr talman! Jag vet inte hur Sven Hulterström uppfattar logiken. Jag har sagt att statens fel inte är att den gör för mycket utan att den gör för litet. Statens fel i det här sammanhanget är att man överlåter ansvaret för

Gotlandstrafiken, som är en viktig trafikpolitisk men också en oerhört viktig sysselsättningspolitisk fråga, till ett privatkapitalistiskt företag, som sedan kan hantera frågan på olika sätt. Detta är nonchalans och visar ointresse från statens sida. Det handlade min kritik om. Jag vill att staten skall gå in och ta det fulla ansvaret för trafiken så att det blir en bra trafikförsörjning samt trygga arbetsförhållanden för de anställda. Detta tycker jag är fullständigt logiskt, åtminstone från mina utgångspunkter.

Avslutningsvis vill jag berätta en sak för Sven Hulterström. Jag har talat med en del socialdemokratiska vänner till mig på Gotland. De berättade om förstamajfirandet i Visby, där John-Olle Persson var talare. Han talade mycket om regionalpolitiska insatser bl. a. för Gotland. Han talade om olika enstaka jobb runt om på Gotland, i Burgsvik och på andra håll. Det är viktigt för ett län i svår sysselsättningskris. Men dessa partivänner till Sven Hulterström och goda vänner till mig undrade hur detta stämmer överens med att man samtidigt låter hundratals fasta jobb för gotlänningar inom färjetrafiken äventyras. Det får de inte att gå ihop, och de är mycket besvikna.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 1986/87:235 om tekoutbildningen vid högskolan i Borås

Anf. 25 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Herr talman! Lennart Brunander har frågat mig om jag är beredd att medverka till att tekoutbildningen vid högskolan i Borås i sin helhet lokaliseras till produktionstekniskt centrum för textil- och konfektionsindustrin (Proteko) i det f. d. Algotshuset.

Tekoutbildningen vid högskolan i Borås bedrivs i dag i f. d. Textilinstitutets lokaler, som byggnadsstyrelsen hyr av Borås kommun. Enligt vad jag *under hand* har inhämtat från byggnadsstyrelsen pågår diskussioner mellan byggnadsstyrelsen, högskolan och Borås kommun om hur lokalfrågan för tekoutbildningen bäst skall lösas i framtiden. Det är riktigt att byggnadsstyrelsen i dessa diskussioner, med hänvisning till att det finns tomma statsägda lokaler i kvarteret Balder, föreslagit att den teoretiska delen av utbildningen förläggs till kvarteret Balder och att den praktiska delen förläggs tillsammans med övriga delar av Proteko i f. d. Algotshuset. På så sätt skulle de statliga lokalerna utnyttjas effektivare.

Den från verksamhetssynpunkt bästa lokallösningen förefaller enligt min mening vara att de teoretiska och praktiska delarna av utbildningen får lokaler i rimlig anslutning till varandra. Detta måste dock i den aktuella situationen vägas mot behovet av ett effektivt utnyttjande av de statliga lokalerna.

Diskussioner pågår för närvarande mellan berörda parter om hur en lämplig lösning av lokalfrågorna skall utformas. Det föreligger ännu inte något förslag till regeringen från byggnadsstyrelsen. Jag är därför inte beredd att nu ta ytterligare ställning i frågan.

Anf. 26 LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! Jag tackar utbildningsministern för svaret, även om jag måste säga att det var intetsägande, eftersom utbildningsministern inte kom till någon slutsats i sina resonemang.

Utbildningsministern anför att det pågår diskussioner om hur lokalfrågan skall lösas. Dessa har i så fall pågått ganska länge. Högskolan skrev till byggnadsstyrelsen med anledning av detta redan i september 1986. Därefter diskuterade man hur frågan om lokaldisposition skulle lösas. Uppenbarligen kom man inte fram till det resultat som högskolan önskade, nämligen en samlokalisering av samtliga utbildningar inom tekoområdet. I december 1986 skrev man till utbildningsdepartementet och begärde att få träffa utbildningsministern. Detta skedde sedan också i Borås. Där informerade man utbildningsministern, såvitt jag vet, om bekymren, om viljan att få lokaler på samma ställe för hela utbildningen och om nödvändigheten av detta. I februari i år skrev man dessutom till industriministern.

Vad jag vet har diskussionerna pågått ganska länge, och rimligtvis borde man komma fram till ett resultat.

Byggnadsstyrelsen har naturligtvis en önskan om att få utnyttja sina lokaler så effektivt som möjligt. Det är något som jag begriper helt. Men huvudändamålet med en tekoutbildning är ju att man skall kunna ge en utbildning som är av god kvalitet. Och det önskemålet borde vara viktigare än att de lokaler som finns utnyttjas på bästa sätt. Jag skulle därför vilja ställa några frågor till utbildningsministern.

Vilken uppfattning om de här frågorna fick ministern när ministern var i Borås? Det framgår ju inte av svaret.

Vilka diskussioner pågår för närvarande? Diskussionerna mellan byggnadsstyrelsen och högskolan borde vara avslutade. Vad man väntar på är ett besked från utbildningsdepartementet, ett ställningstagande i någon riktning.

När kommer utbildningsministern att göra något i den här frågan?

I Borås håller man nu på att bygga upp ett produktionstekniskt centrum för teko. Detta är mycket viktigt för hela Sjuhäradsbygden och för tekoindustrin. Det stimulerar utvecklingen och hjälper till på många olika sätt. Här samarbetar kommunen, branschen, dvs. företagen och facket, länsstyrelsen, utvecklingsfonden, högskolan och gymnasieskolan. Tanken är att man skall på samma ställe sammanföra de utbildningar på tekoområdet som finns i Borås. Därför är byggnadsstyrelsens uppfattning i den här frågan inte bra, och därför är det olyckligt att utbildningsministern och utbildningsdepartementet inte har gjort någonting åt saken.

Staten har också gått in i samarbetet och satsat 7 milj. kr. på att detta produktionstekniska centrum skall fungera bra. Då är det märkligt att man från det andra hållet – utbildningsdepartementet – inte är beredd att dra sitt strå till stacken.

Den lösning som nu har skisserats innebär att man får en sämre utbildning. Man kan inte lösa utbildningsfrågorna på ett bra sätt då, eftersom den praktiska och teoretiska utbildningen måste integreras. Man förlorar tid genom att man tvingas förflytta sig mellan de olika utbildningsplatserna. Också lärarna måste förflytta sig vilket medför kostnader, och det blir även

andra transporter m. m. Dessutom kommer detta produktionstekniska centrum att fungera sämre.

Vad man sparar i lokalkostnader genom att utnyttja de lokaler som man annars inte skulle utnyttja kanske man förlorar på annat håll. Dessutom är min uppfattning att de aktuella lokalerna behövs. Utbildning för förskollärare behövdes t. ex., och tanken var också att sådan utbildning skulle finnas. Det hade UHÄ begärt, och det var ett olyckligt beslut att lägga ned förskollärarytbildningen. Man hade haft chansen att reparera det genom att lägga dit utbildningen från Göteborg. Vi trodde också att vi skulle få det så, men det har inte blivit på det sättet.

Det finns andra expansionsmöjligheter för högskolan där dessa lokaler också skulle behövas. Nu kan man komma i det läget att den här utbildningen så småningom måste flyttas igen, och då kanske de lokaler som nu finns i Algotshuset inte är disponibla. Det är alltså mycket som talar för att nu bestämma sig för att samlokalisera utbildningen i Algotshuset.

Jag vill ha svar på frågorna om vilken uppfattning ministern har, vilka diskussioner som pågår och när det kommer att hända någonting.

Anf. 27 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Herr talman! Det problem som Lennart Brunander här har uppehållit sig vid hör enligt min mening till ett av de minsta bland högskolans lokalproblem för närvarande. Tekoutbildningen i Borås består av dels en teoretisk del, dels en praktisk del. Den praktiska utbildningen meddelas i lokaler i den s. k. Algotsbyggnaden. Den teoretiska utbildningen meddelas på några hundra meters avstånd i en fastighet, som staten äger och där vi har andra lokaler för högskolan.

Lennart Brunander talar om att utbildningen blir sämre. Jag kan omöjligt förstå varför utbildningen skulle bli sämre, om de studerande får gå några steg kanske ett par gånger om dagen, eller att det skulle åsamka kostnader att lärarna måste förflytta sig. Den kostnad som uppstår i och med att lärarna under sju åtta minuter promenerar på Borås gator kan väl inte vara så stor, att vi på grund av den skulle låta statens lokaler i statens egen byggnad stå tomma? Om vi får andra uppgifter för de lokalerna, kan vi senare flytta ihop de båda delarna av utbildningen i Algotsbyggnaden.

Jag skulle vilja påstå att de problem vi har i t. ex. grannstaden Göteborg, där institutionerna ligger spridda över hela staden, är verkliga lokalproblem. Det jag har sett i Borås vill jag beteckna som ett av de allra minsta problemen. Någon flyttning från statens lokaler kommer inte att ske så länge vi inte har någon annan hyresgäst till de lokalerna.

Jag vill också säga att jag inte ser något större fel i att den praktiska ingenjörsutbildningen i Borås delvis sker i samma lokaler som Bibliotekshögskolan och en del annan teoretisk utbildning utnyttjar. Det är ingen olycka att studerande med olika studieinriktningar har samma uppehållslokaler och lokaler för måltider, bibliotek m. m. Det förekommer i högskolestäder med längre traditioner än Borås.

Prot. 1986/87:126
19 maj 1987

*Om tekoutbildningen
vid högskolan i Borås*

Anf. 28 LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! Utbildningsministern säger att de problem man har i Borås är små i förhållande till dem man har i Göteborg. Det är mycket möjligt att man har större problem i Göteborg. Men det hindrar inte att man försöker hitta den bästa lösningen på problemen i Borås. Den bästa lösningen skulle vara att man lokaliserade all tekoutbildning till Algotshuset. Nu säger utbildningsministern att det inte har så stor betydelse, för det är bara några hundra meters avstånd. Dessa båda hus ligger nästan i var sin ände av staden. Det är inte så enkelt som utbildningsministern vill göra gällande. Dessutom är dessa utbildningar integrerade, så att man behöver ha dem nära varandra, efter vad jag har fått mig beskrivet.

Utbildningsministern säger sedan att det är ganska bra att de som utbildas inom olika områden får umgås i samma lokaler. Det betvivlar jag inte ett ögonblick. Men det är egentligen inte det som är tekoutbildningens väsentligaste uppgift. Det är i stället att utbilda folk på just tekoområdet. Det gör man bäst genom att ha utbildningen på ett ställe. Det är ett mycket bestämt krav från högskolan i Borås att så sker. Det är mycket olyckligt om det är så som utbildningsministern säger här, att han inte är beredd att medverka till en sådan lösning.

Anf. 29 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Herr talman! Så länge högskolan har tomma lokaler som staten äger får den finna sig i att utnyttja dessa, innan man hyr lokaler på något annat håll. Det är inte orimligt att även statlig förvaltning sker med rimliga ekonomiska utgångspunkter.

Anf. 30 LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! Som jag sade redan i mitt första inlägg finns det viktiga och angelägna verksamheter som man kan förlägga till dessa tomma lokaler. Vi var faktiskt nästan lovade – i varje fall väcktes mycket stora förhoppningar – att vi skulle få det, när universitets- och högskoleämbetet begärde att man skulle förlägga utbildning av förskollärare till högskolan i Borås. Det råder brist på förskollärare i regionen i dag, eftersom man lade ner den utbildningen. Det är mycket angeläget att utbilda förskollärare.

Det finns alltså behov av att utnyttja de här lokalerna för annat än tekoutbildning. Eftersom lokalerna i Algotshuset är klart billigare än dem i kvarteret Balder är det ingen ekonomisk uppoffring att använda dem för den här utbildningen utan snarare så att staten och högskolan tjänar på det.

Anf. 31 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Herr talman! Jag vill erinra om att denna diskussion gäller användning av lokalerna i Borås för den utbildning som finns i Borås och att utbildningen av förskollärare enligt riksdagens beslut har flyttats från Borås.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Anmäldes och bordlades
Proposition
1986/87:102 Tulltaxelag m. m.

Prot. 1986/87:126
19 maj 1987

Meddelande om frågor

7 § Anmäldes och bordlades
Lagutskottets betänkanden

1986/87:23 Ändring i räntelagen m. m. (prop. 1986/87:72)
1986/87:27 Riktade emissioner m. m. (prop. 1986/87:76 delvis)
1986/87:29 Ändring i hemförsäljningslagen (prop. 1986/87:88)
1986/87:30 Ändring i bokföringslagen (prop. 1986/87:101)
1986/87:31 Internationella köp (prop. 1986/87:128)

Socialförsäkringsutskottets betänkande

1986/87:19 Förslag om tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret
1986/87 (prop 1986/87:109 delvis)

Arbetsmarknadsutskottets betänkande

1986/87:13 Regionalpolitiken (prop. 1986/87:100 delvis och förs. 1986/87:8)

8 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 19 maj

1986/87:595 av *Bengt Harding Olson* (fp) till justitieministern om reglerna om umgängesrätt med barn:

Fader, eller moder, som är skild från vårdnaden av sitt barn får enligt gällande regler ej frångå tillfälle till umgänge med barnet med mindre särskilda omständigheter föranleder det.

Denna regel har kritiserats från många olika håll.

Särskilt har nu uppmärksamats ett rättsfall där en fader dömts till fängelse för sexuella övergrepp mot sin fyraåriga dotter men trots detta tilldömts umgängesrätt med dottern.

En rättsregel som kan leda till sådana resultat uppfattas med rätta som stötande för den allmänna rättskänslan.

Är justitieministern beredd att vidta åtgärder för att ändra gällande regel om umgängesrätt med barn?

1986/87:596 av *Sten Andersson* i Malmö (m) till miljö- och energiministern om innebörden av begreppet "ny energi":

Den 8 maj hade jag en interpellationsdebatt med statsrådet Dahl avseende energikonsekvenserna för Skåne vid en förtida stängning av Barsebäcksverket.

Som motiv för en förtida avveckling av kärnkraften talas det i ett program från socialdemokratiska partistyrelsens verkställande utskott i slutet av mars 1987 om tillgång och tillförsel av ny energi.

I ovan nämnda interpellationsdebatt fick statsrådet fyra gånger frågan om vad som menas med ny energi. Statsrådet föredrog att inte svara på dessa frågor.

Jakten på ny energi har sedan länge fångat många vetenskapsmän och forskare världen över. Av detta skäl önskar jag att statsrådet preciserar vad som avses med ny energi enligt socialdemokratiska partistyrelsens verkställande utskott.

1986/87:597 av Göte Jonsson (m) till justitieministern om nytt polishus i Vetlanda:

Polisen i Vetlanda har undermåliga lokaler och därför planeras byggandet av ett nytt polishus.

Jag vill med anledning av ovanstående fråga:

När bedömer justitieministern att byggnationen av ett nytt polishus i Vetlanda kan påbörjas?

1986/87:598 av Göte Jonsson (m) till kommunikationsministern om förbättrad telefonservice på allmänna platser:

Alltför ofta är de telefonautomater som finns utplacerade på allmänna platser ur funktion. Detta skapar problem för de människor som är i behov av en fungerande telefonservice.

Jag vill med anledning av ovanstående fråga:

Vilka åtgärder ämnar kommunikationsministern vidta för att förbättra telefonservicen på allmänna platser?

1986/87:599 av Ulla Tillander (c) till statsrådet Bengt Göransson om åtgärder mot våldet i skolan:

Inslaget av våld och hot om våld är en avskräckande del av skolans vardag numera. Då och då inträffar händelser som särskilt uppmärksammas och går genom pressen: en pågad elevs lidande avslöjas, mobbningen på skolgårdar och i skolsalar fokuseras, en skola stängs när en lärare kanske slagits ner. Det är vad som nu hänt på Sofielundsskolan i Malmö. Experter uttalar sig – inte sällan på ett sätt som visar hur fjärran verkligheten är för dem.

Efter ett tag är allt vid det gamla igen. Inget har hänt. Att tillfälligt toppen av ett isberg dykt upp och sedan lika snabbt försvinner under en anonym yta oroar tydligen föga.

Ändå finns på många skolor hela tiden allt detta kvar. Roten till det onda kan i många fall härledas till ett fåtal elever som uppenbarligen inte kan anpassas till skolans arbetsmiljö.

Vad ämnar statsrådet göra för att återskapa arbetsro och socialt värddiga förhållanden på skolor som plågas av elever, vilka trotsar alla försök att anpassa dem till arbetsförhållanden, nödvändiga för varje arbetsplats?

1986/87:600 av *Bengt Westerberg* (fp) till miljö- och energiministern om utökad användning av miljöavgifter:

Prot. 1986/87:126
19 maj 1987

Meddelande om frågor

I riksdagens allmänpolitiska debatt i februari tog jag i ett replikskifte med statsministern upp frågan om miljöavgifter. Statsministern svarade att regeringen på denna och andra punkter förberedde förslag. Miljöministern har därefter lovat att frågan om ekonomiska styrmedel i miljöpolitiken noga skall prövas i kanslihuset och tas upp i ett senare sammanhang. Riksmötet är nu i det närmaste slut och några nya förslag från regeringens sida har ännu inte framlagts.

Den nuvarande ordningen innebär att det i allmänhet är gratis att förorena upp till de av myndigheterna fastställda nivåerna. Miljön står gratis till förfogande. Ett system med miljöavgifter skulle stimulera företagen att minska sina tillåtna utsläpp. Folkpartiet har begärt förslag om miljöavgifter bl. a. på svaveldioxid, kväveoxider och lösningsmedel i luft samt freonanvändning.

Med hänvisning till detta vill jag fråga miljö- och energiministern:

Avser regeringen att lägga fram några förslag om utökad användning av miljöavgifter?

1986/87:601 av *Karl-Göran Biörsmark* (fp) till kommunikationsministern om begränsning av skyldigheten att lösa sittplatsbiljett på tåg:

För att få färdas med vissa tåg i Sverige i dag fordras, förutom färdbiljett, en sittplatsbiljett à 15 kr. På sittplatsbiljetten anges vagnsnummer och numret på sittplatsen.

I de fall sittplatserna är slutsålda måste tågresenären, för att få medfölja tåget, ändå lösa sittplatsbiljett. På biljetten står då skrivet att ingen sittplats garanteras. Detta upplevs som ett direkt felaktigt förfaringsätt av många tågresenärer. Man skall inte behöva belala för en tjänst man inte får utförd.

Jag vill därför fråga kommunikationsministern:

Är kommunikationsministern beredd att verka för att endast de tågresenärer som garanteras sittplats behöver lösa sittplatsbiljett och att övriga resenärer får medfölja tåget med enbart färdbiljett?

1986/87:602 av *Erling Bager* (fp) till miljö- och energiministern om skydd mot höga radonhalter i bostäder:

Efter Tjernobyloolyckan har betydande åtgärder vidtagits för att mäta radioaktivt nedfall i landet. Regeringen har också medverkat till att gränsvärdena för livsmedel satts lågt för att minska de skadeverkningar som kan uppkomma för människor, t. ex. ökad uppkomst av cancer.

Radon i våra bostäder är med stor säkerhet det största strålningsproblem vi har i vårt land, detta på grund av att många människor under en stor del av dygnet vistas i sina bostäder med höga radonhalter. Radonutredningen uppskattade redan 1983 att det fanns över 35 000 lägenheter som låg över högsta tillåtna radonhalter på 400 bq/m³. Det verkliga antalet är därvidlag förmodligen betydligt högre. Det finns ca 300 000 hus byggda i

blåbetong i landet. Därtill kommer den kanske största orsaken till oro, markradonet, som har uppmätts i mycket höga halter. I bostäder byggda på uranrik granit och rullstensåsar har uppmätts radondotterhalter på långt över 400 bq/m³. Mätresultat i sådana områden har visat att halter på mellan 1 000 och 4 000 bq/m³ förekommer. Även ännu högre värden har registrerats.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga miljöministern:

Vilka åtgärder avser regeringen föreslå som syftar till att skydda människor från höga radonhalter i sina hem?

1986/87:603 av *Elver Jonsson* (fp) till socialministern om åtgärder för minskning av alkoholkonsumtionen:

De alkoholpolitiska mål som riksdagen fastslog 1977 har i allt väsentligt varit framgångsrika. De följande åren kunde man inregistrera en rejäl nedgång i alkoholkonsumtionen och en försiktig tendens till minskade alkoholskador kunde noteras.

Världshälsoorganisationen (WHO) har uppmanat medlemsländerna till en minskning av alkoholkonsumtionen med 25 % till år 2000. Detta mål har Sveriges regering och riksdag ställt sig bakom.

Detta år har allvarliga tecken kunnat iakttas då det gäller alkoholbruket. Mycket talar för att en total ökning kommer att bli verklighet om inte särskilda insatser görs.

Med anledning härav vill jag till socialministern ställa följande fråga:

Vilka åtgärder planerar regeringen att vidta i anledning av oroande tecken på ökning av alkoholkonsumtionen så att Sveriges åtagande beträffande WHO-målet om en minskning av alkoholkonsumtionen med 25 % till år 2000 skall bli en verklighet?

1986/87:604 av *Margareta Mörck* (fp) till miljö- och energiministern om medel för bevarande av kulturföremål som hotas av luftföroreningar:

Problemen med luftföroreningar har länge varit uppmärksammade, men då mest i samband med de skador som drabbar skog, sjö och vatten.

Kulturarvets svåra situation har först de senaste åren blivit tydlig i det allmänna medvetandet. Det står nu klart att en stor mängd kulturföremål, byggnader och minnesmärken riskerar att förstöras om inte luftföroreningarna kan reduceras samtidigt som omfattande restaureringsarbeten sätts i gång.

Jag vill därför med anledning av ovanstående ställa följande fråga till miljöministern:

Kommer medel för detta ändamål att kunna anvisas ur anslaget för åtgärder mot försurningseffekter i årets budgetförslag?

1986/87:605 av *Margareta Mörck* (fp) till utbildningsministern om musikutbildningen för vissa lärare:

Det finns en utbredd oro bland företrädarna för landets musikhögskolor över UHÄ:s förslag till ny lärarutbildning för grundskolan. Oron gäller framför allt utbildningen i musik för lärare med inriktning mot årskurs 1–7.

Enligt förslaget skall en kurs om 10–15 poäng ge behörighet för undervisning i musik. Samtliga sex musikhögskolor har i sina remissvar kraftigt understrukt att den föreslagna utbildningen endast kan ses som en orienteringskurs – där man främst får lära sig hur musik kan samverka med andra ämnen – och omöjligt kan ge kompetens att undervisa i musik i årskurs 1–7.

Musikhögskolorna framhåller därför med skärpa att "utbildningen av lärare för årskurs 1–7 med tillval 15 poäng i musik skall ge behörighet att undervisa i ämnet enbart för årskurs 1–3 och ej för årskurs 4–7. Denna undervisning bör handhas av lärare för årskurs 4–9, musik och annat ämne. 160 poäng, eller av ettämnslärare i musik, 160 poäng." Statliga företrädare har i andra sammanhang betonat musikens och kulturens viktiga plats i skolan och i samhället.

Därför frågar jag utbildningsministern:

Kommer regeringen att vidta åtgärder för att ett, för musikundervisningen i landet, oacceptabelt förslag ej genomförs?

1986/87:606 av *Inge Carlsson* (s) till justitieministern om ett nytt polishus i Finspång:

Riksdagen har enhälligt beslutat att ställa sig bakom justitieutskottets förslag att regeringen snabbt utreder en plan för byggnation av polishus i landet.

Situationen i Finspång är akut dels för polispersonalen, dels för kommunens centrumplanering.

När bedömer justitieministern att ett nytt polishus i Finspång kan påbörjas?

1986/87:607 av *Alf Svensson* (c) till statsrådet Georg Andersson om giftermål över "religionsgräns" som skäl för politisk asyl:

Det är allom bekant att en muslim som gifter sig med en kristen i vissa länder kan komma att utsättas för repressalier.

Likväl godtas inte som skäl för politisk asyl att en invandrare gör gällande att giftermålet så att säga över "religionsgräns" förorsakar stora risker för repressiva åtgärder.

Är invandrarministern beredd att vidta åtgärder för att förändra denna situation?

1986/87:608 av *Alf Svensson* (c) till justitieministern om åtgärder mot invandrarfientlighet och rasism:

På senare tid har rasistorganisationer uppträtt på offentliga platser för att dela ut flygblad som odiskutabelt är kränkande för varje demokratiskt sinnad medborgare. Budskapet måste uppröra de många invandrare som bidrar till svensk materiell och andlig välfärd och är en tillgång för svenskt samhällsliv.

I den lilla orten Mellerud har flyktingar tvingats flytta på grund av trakasserier.

Ett cykelfabrikat gör reklam som spinner på invandrarfientlighet. En

Prot. 1986/87:126
19 maj 1987

Meddelande om frågor

kraftigt byggd yngling med rakat huvud står vid sin cykel. I annonstexten står bl. a. "Och så står dom stackars utlänningarna där igen. Får vi aldrig nog?" Annonsrubriken är "Vi svenskar får aldrig nog."

Rasistiska och invandrarfientliga känslor måste ständigt bemötas och hållas nere. Svensk invandrapolitik måste därför i ord och handling bedrivas på ett sådant sätt, att de invandrarfientliga och rasistiska elementen inte får utrymme för sin propaganda.

Vilka åtgärder ämnar justitieministern vidta för att sätta stopp för den invandrarfientlighet och rasism som nu dyker upp i Sverige?

1986/87:609 av *Görel Thurdin* (c) till utbildningsministern om grundtryggheten för eleverna vid Ekbackaskolan i Osby:

Ekbackaskolan (f. d. Osby samskola) står efter regeringsbeslut i juni 1984 inte längre under statlig tillsyn. Osby kommun anordnar utbildningen, som bedrivs på heltid för de 47 elever som deltar detta läsår. Bl. a. provas undervisningsmodeller enligt Gymnasieskola i utveckling i samverkan med komvux. En konsekvens av att skolan ej längre står under statlig tillsyn är att eleverna mister möjligheterna till studiesocialt stöd, som utgår till alla andra ungdomar i samma ålder. En ungdom som inte fyllt 18 år har rätt till ungdomsplats med statligt stöd om han/hon inte går i gymnasieskola eller inte har ett arbete. Den sociala grundtryggheten gäller inte 16-17-åringarna i Osby gymnasium. Studiesocialt stöd borde inte kopplas till om en skola står under statlig tillsyn eller inte. Jag ifrågasätter det rättvisa i nuvarande system.

Är statsrådet beredd ta initiativ så att eleverna vid Ekbackaskolan i framtiden kan få samma grundtrygghet som övriga ungdomar i motsvarande ålder?

1986/87:610 av *Paul Lestander* (vpk) till industriministern om nya arbetstillfällen för SSAB-anställda i Luleå:

Ledningen för SSAB-Luleåverken tycks vara fast besluten att lägga ner finvalsverket i Luleå. Dessutom kommer ytterligare rationaliseringar att ske som medför personalminskningar. Totalt kan detta innebära att minst 700 jobb försvinner vid Luleåverket.

Är industriministern beredd att ta initiativ så att ingen av de anställda vid SSAB avskedas utan att annat arbete erbjuds på hemorten?

1986/87:611 av *Paul Lestander* (vpk) till arbetsmarknadsministern om ombyggnad av statens bildskärmar:

I brev och framställningar från fackliga organisationer riktas skarp kritik mot arbetarskyddsverket. Statstjänstemannaförbundet uppmanar i ett öppet brev verket att stödja fackliga krav på ombyggnad av bildskärmar i stället för att motverka dessa krav. Denna kritik är inte ny.

Mot denna bakgrund vill jag fråga arbetsmarknadsministern:

Vilka åtgärder tänker arbetsmarknadsministern vidta för att se till att ombyggnaden av statens bildskärmar kommer att genomföras?

1986/87:612 av *Viola Claesson* (vpk) till miljö- och energiministern om sänkta fartgränser för att minska skogsskadorna:

Prot. 1986/87:126
19 maj 1987

Meddelande om frågor

Den svenska skogen är allvarligt skadad av föroreningar. Bokskogen i Skåne uppvisar enligt forskare skador av samma grad som dem på kontinenten. Enligt en samstämmig expertis är det framför allt den ökande bilismen som står för de värsta skadorna.

Sänkta hastigheter minskar skadorna. För att åstadkomma den drastiska minskning av kväveutsläppen som nu krävs om skogen skall räddas föreslås från flera håll sänkta fartgränser från 110 km/tim till 100, resp. från 90 till 80. Under sommarmånaderna anses det särskilt viktigt, eftersom det minskar risken för ozonepisoder samtidigt som barrens och lövens klyvöppningar är som mest känsliga.

Jag vill därför fråga statsrådet:

Ämnar regeringen föreslå sänkta fartgränser under instundande sommar inom de områden som uppvisar de allvarligaste skogsskadorna (Bohuslän, Älvsborgs län, Halland och Skåne)?

1986/87:613 av *Viola Claesson* (vpk) till statsrådet Georg Andersson om inresevisum för föräldrar till flyktingar i Sverige:

Bland flyktingar i Sverige har de iranska kvinnorna ofta en särskilt utsatt situation. Kvinnorna, ofta småbarnsmödrar, känner mycket starka band till och är djupt känslomässigt beroende av sina föräldrar – som är kvar i hemlandet. Malak i Göteborg är ett sådant fall. Hon är tvåbarnsmor, och det bedöms som avgörande för hennes psykiska hälsa att få besök av sina föräldrar. De senare vägras, i likhet med jämförbara fall från Iran, inresevisum på grund av den påstådda risken för att de skall stanna kvar.

Jag vill därför fråga statsrådet:

Vilka bevekelsegrunder resp. förundersökningar ligger bakom myndigheternas kategoriska och avvisande behandling i detta och liknande fall?

1986/87:614 av *Oswald Söderqvist* (vpk) till statsrådet Anita Gradin om exporten av artillerikanonen Haubits 77:

Enligt uppgifter från Bofors exporterades hösten 1984 tre demonstrations-exemplar av artillerikanonen Haubits 77 till Singapore. Märkligt nog återfanns inte någon uppgift om denna export i det underlag krigsmateriel-inspektionen lämnade till konstitutionsutskottet och som utskottet låtit publicera. Det har i debatten hävdats att det senare varit aktuellt med ytterligare export av Haubits 77 till Singapore.

I utländska tidskrifter har det påståtts dels att Iran förfogar över Haubits 77, dels att en sådan leverans stoppades under hösten 1985. Mig veterligen har Haubits 77 enbart exporterats till Nigeria, Indien samt tre exemplar till Singapore.

Mot bakgrund av ovanstående frågar jag:

Vill utrikeshandelsministern medverka till ett klarläggande av dessa frågor?

Prot. 1986/87:126
19 maj 1987

1986/87:615 av *Gunnel Jonäng* (c) till utrikesministern om kontroll av ämnen som kan ingå i kemiska vapen:

Meddelande om frågor

Flera länder har listat ämnen som kan ingå i kemiska vapen på särskilda varningslistor för att kontrollera och vid behov förhindra export av dessa s. k. Key-precursors. Sverige tillverkar inga kemiska vapen och vår handel med dessa ämnen är obetydlig.

Anser utrikesministern att det finns anledning för Sverige att i likhet med andra länder vidta någon form av kontroll av dessa ämnen?

1986/87:616 av *Gunnel Jonäng* (c) till utrikesministern om sammansättningen av Swedfunds styrelse:

Ingen kvinna ingår i Swedfunds styrelse. Anser utrikesministern att detta är förenligt med jämställdhetssträvandena i vårt land och med den vikt riksdagen lägger vid kvinnoinriktat bistånd?

1986/87:617 av *Anders Castberger* (fp) till kommunikationsministern om persontrafiken på sträckan Arvika–Mellerud:

Regeringen beslöt den 11 april 1985 om nedläggning av persontrafiken på järnvägssträckan Arvika–Mellerud. I beslutet anges bl. a. att när det gäller sträckan Bengtsfors–Mellerud skall ersättningstrafik tillgodose trafikbehovet.

För att kunna klara ersättningstrafiken med bussar har länsstyrelsen för regeringen påtalat behovet av betydande vägupprustning på den aktuella sträckan av länsväg 166. Ännu har detta åtagande från statsmakternas sida inte fullföljts.

Mot bakgrund av detta vill jag fråga statsrådet:

Vad avser regeringen vidta för åtgärd för att ersättningstrafiken skall kunna upprätthållas på avsett sätt?

9 § Kammaren åtskildes kl. 16.36.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Olof Marcusson