

1980/81:121

Onsdagen den 22 april

Kl. 19.30

Förhandlingarna leddes till en början av tredje vice talmannen.

1 § Samtycke och tillstånd till adoption (forts.)

Fortsattes överläggningen om lagutskottets betänkande 1980/81:17.

Anf. 110 JÖRN SVENSSON (vpk) replik:

Herr talman! Jag skall försöka sammanfatta mina tidigare inlägg och göra det i form av en kommentar till det som utskottets talesman Inger Lindquist tidigare sade.

Jag tror inte att det är principiellt riktigt att tillämpa det så att säga allmänna synsätt som ligger bakom uppfattningen att vårdnadsansvaret för barn i allmänhet bör åvila föräldrarna vare sig dessa föräldrar är biologiska föräldrar eller andra föräldrar. Det är naturligtvis med den samhällsbildning vi nu har och kommer att ha framöver en riktig princip, och ett sådant personligt förhållande mellan barn och ett fåtal utvalda vuxna måste sannolikt finnas i ett industriellt samhälle. Men det är ju inte detta som vi egentligen här diskuterar, ty även om vi accepterar det riktiga i detta synsätt handlar det här om en mycket specifik kategori unga människor. Vi måste hela tiden vara medvetna om att för dessa unga människor och deras utveckling till ett värdigt liv, räcker inte något vanligt föräldraskap. Ingen förälder har en sådan grad av skolning, en sådan grad av kunnande och en sådan grad av specialiserat kunnande att han ensam kan svara för att barn och ungdomar med dessa svåra former av handikapp kan få den bästa tänkbara omsorgen. Det fordras att man anlitar en kvalificerad utomstående expertis som sköter denna omsorg och ser till att barnet får bästa möjliga vård. Detta kan inte normalt ske inom ramen för ett vanligt föräldraförhållande – det är så med dessa barn.

Detta är bakgrunden till att jag ifrågasätter om samhället skall avhända sig möjligheten att behålla det yttersta rättsliga vårdnadsansvaret. För den skull kan ju barnet vistas i ett vanligt hem. Det går ju att praktiskt ordna detta i

*Samtycke och
tillstånd till adop-
tion*

andra former, men samhället bör ändå behålla den här speciella rättsliga insynen.

Jag tycker att det är på litet väl sentimentala och romantiska grunder när det gäller det vanliga föräldraskapets möjligheter i sådana här fall som man vill åstadkomma en förändring i gällande lagstiftning. Något måste väl ändå de gamla juristerna ha menat med att man inte skulle tillåta adoption om det inte förelåg samtycke av barnet.

Anf. 111 CARL LIDBOM (s):

Herr talman! Jag begärde ordet för att stillsamt fråga Jörn Svensson – eller kanske någon annan som känner sig manad att svara: Vad är det vi sysslar med i Sveriges riksdag? Vad är ett parlament till? Vad har vi hållit på med någon timme för middagspausen? Om jag förstod rätt handlar denna debatt om vissa förändringar i föräldrabalken som har föreslagits i en proposition. Denna proposition har antagits av ett enhälligt utskott, och Jörn Svensson som går till storms har – om jag förstått det rätt – inte något yrkande alls. Vadan då denna delvis passionerade debatt i en timme? Vad handlar den om?

Dessa ändringar i föräldrabalken handlar om adoption, om vissa regler om samtycke av den adopterade till adoptionen. Om den som skall adopteras har fyllt 12 år måste han eller hon samtycka för att adoptionen skall kunna bli av. Så görs då i propositionen det utomordentligt djärva tillägget till detta, att samtycke inte behövs, om den som skall adopteras är varaktigt förhindrad att lämna samtycke på grund av psykisk sjukdom, hämmad förståndsutveckling eller psykisk abnormitet av annat slag.

Är det då så värst ofta i ett adoptionsärende fråga om att man skall adoptera en person som är psykiskt eller fysiskt handikappad eller underutvecklad på ett gravt sätt? Jag skulle gissa att det kanske rör sig om något fall vartannat år eller kanske ett eller två fall om året – vad vet jag. Det är problem i den storleksordningen som det handlar om. Det kan ju ändå vara viktigt för den enskilde individen att det finns garantier för att vederbörande barn inte totalt misshandlas, inte utlämnas till adoptanter som kan erbjuda ett fruktansvärt dåligt hem. Men det handlar det inte heller om. I propositionen görs ingen som helst ändring i de grundläggande reglerna, att varje adoption skall prövas omsorgsfullt av en domstol, som skall ge tillstånd till adoptionen. Domstolen skall inte ge tillstånd, om inte adoptionen anses vara till barnets bästa.

Vad handlar då hela detta ståhej om? Jag har faktiskt försökt, Jörn Svensson, att lyssna ganska noga. Jag har normalt mycket stor respekt för ärligheten och allvaret i Jörn Svenssons engagemang, men jag begriper inte vad han har försökt uppta Sveriges riksdag med i en timme denna dag, den 22 april.

Anf. 112 JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Efter detta inlägg kan jag bara konstatera att om herr Lidbom intet förstått vad vi talat om är det mycket synd om herr Lidbom. Vad det handlar om är att litet grand försöka slå vakt om de allra mest handikappade, de sämst ställda, dem som har svårast att föra sin egen talan, dem som har bäst behov av att samhället ställer upp för dem, och att inte utan vidare införa en förändring som skulle innebära att samhället reducerar sina möjligheter att i förekommande fall uppträda till deras försvar. En felbedömning vid en adoption är nämligen speciellt farlig i de här fallen, därför att det är mycket möjligt att den tilltänkte adoptivföräldern är en alldeles utmärkt människa med de bästa avsikter och att allt förefaller kunna arta sig väl, när man beslutar om adoptionen. Men det kan ju helt enkelt visa sig att föräldern icke räcker till för att ge barnet den bästa möjliga uppfostran och de bästa utvecklingsmöjligheterna. Då har man alltså reducerat samhällets möjligheter att träda in aktivt. Man har också reducerat samhällets möjligheter att träda in, om det skulle bli en konflikt om hur man bör förfara med barnet, t. ex. i fall av behandling, en konflikt mellan föräldern och den expertis som kanske bättre än föräldern förstår vad som är barnets sanna behov. Jag kan inte förstå att man med det här förslaget har möjlighet att lösa en sådan konflikt till barnets fördel.

Herr talman! Jag skall göra slut på denna debatt genom att säga att det naturligtvis var ett misstag att inte motionera. Jag förlitade mig på att utskottet skulle gå grundligt till väga, såsom man vanligtvis brukar göra i lagutskottet. I synnerhet efter Carl Lidboms inlägg ångrar jag att jag inte motionerat.

Utskottets hemställan bifölles.

2 § Hälso- och sjukvården m. m.

Föredrogs socialutskottets betänkande 1980/81:25 om utvecklingen av hälso- och sjukvården m. m.

Anf. 113 INGA LANTZ (vpk):

Herr talman! Hälso- och sjukvården står i dag som tidigare inför många problem, och den tilldrar sig med ökade kostnader allt större politisk uppmärksamhet. Den offentliga utredningsverksamheten har också i allt högre grad ägnat sjukvården sin uppmärksamhet.

Hälso- och sjukvårdsutredningen innebär på många sätt nya idéer och synsätt när det gäller vården. Man talar i dag mycket om förbättrad planering, om "närvård", om patientens rättigheter och lokal demokrati, om nya sjukdomsbegrepp, om landstingens totalansvar för vården osv. Höjdpunkten har väl hittills nåtts i hälso- och sjukvårdsutredningens förslag till ny sjukvårdslag, där de stolta måldeklarationerna i förslagets 2 § torde vara helt okontroversiella som ett uttryck för allmänt omfattade demokratiska och

Nr 121

Onsdagen den
22 april 1981

*Hälso- och sjuk-
vården m. m.*

Vpk tycker att denna utveckling är bra, och vi hälsar den klara omorienteringen av tänkandet kring vårdfrågor med tillfredsställelse. Men man talar i dag också om mycket annat än sjukvårdens mål och hälsoplanering. Sjukvården är ineffektiv, sägs det, och man blickar mot industrin för att finna nya metoder för att höja arbetstakten och rationalisera vården. Den är dyr, säger man, och patientavgifter höjs, reseersättningar försämras. Landstingen måste spara, säger man, och utbyggnaden av "närvården" senareläggs, tjänster inrättas inte, personal dras in.

Trots det förändrade synsättet hos centrala myndigheter, trots den stora expansionen av hälso- och sjukvården, är det ett faktum att hälsotillståndet hos befolkningen har försämrats, mätt både i medellivslängd – den har sjunkit – och sjuklighet som den visar sig i sjukskrivning och förtidspensionering. Det finns många orsaker till denna utveckling.

I en debatt tidigare i dag om skolan sade jag att klassamhället avspeglar sig i skolan. Det är likadant med människors hälsa. Klassamhället avspeglas där också.

Den som tillhör socialgrupp 1 är friskare och lever längre än den som tillhör socialgrupp 3. Dessutom är det så, att ju högre socialgrupp man tillhör desto oftare tar man kontakt med sjukvården. Detta framgår av en studie som socialstyrelsen gjort.

För tre år sedan beslutade socialdepartementet att det skulle arbetas fram ett nytt program för hälso- och sjukvården. Som en första etapp i det arbetet har socialstyrelsen nu redovisat studien Ohälsa och vårdutnyttjande, som bl. a. ger fakta om de skrämmande orättvisorna mellan olika grupper i samhället.

Det här visar studien bl. a.:

Rent allmänt kan det sägas att man klarar sig bättre från sjukdomar om man tillhör socialgrupp 1 än om man tillhör socialgrupp 3.

Det är betydligt vanligare med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt hörsel och nedsatt syn i socialgrupp 3 än i socialgrupp 1 och 2. Och dessa skillnader ökar. När det gäller rörelsehinder är skillnaderna särskilt stora bland pensionärer. I socialgrupp 1 hade 35 % svårt att röra sig, i socialgrupp 3 hela 75 %.

Nervösa besvär är dubbelt så vanliga i socialgrupp 3 som i socialgrupp 1. Sömnbesvär och depressioner är också betydligt vanligare i socialgrupp 3.

Tittar man på en enda sjukdomstyp – cirkulationsbesvär – så visar en undersökning i Stockholms län att socialgrupp 3 genomgående besväras av exempelvis yrsel, åderbräck, bensvullnad, hjärtsvaghet, bröstvärk och andnöd i mycket högre grad än socialgrupp 1 och 2.

Också forskare i Storbritannien, USA och Frankrike har visat att hälsoklyftorna ökat under 1900-talet.

Inom arbetslivet är det inte bara den fysiska miljön som påverkar sjukligheten. Stress tillsammans med enformigt arbete och arbetsplatsens storlek har avgörande betydelse för sjukfrånvaron. Det finns klart belägg för att det är riktigt att tala om sjukdomar med social bakgrund och yrkesbakgrund.

Det är i dag säkerställt att avgörande orsaker till sjukdom och ohälsa finns i den sociala miljön. Det är också helt uppenbart att sjukvården hittills har varit och är mycket dålig på att möta dessa problem. Man omtolkar samhällsproblem till medicinska problem, och det måste bli fel. En stor del av vårdapparatusens utrednings- och behandlingsresurser tas i anspråk av problem, som i första hand borde angripas genom en bättre samhällsplanering. Viktiga orsaker till sjukdom och ohälsa kan inte heller påverkas av en utbyggd sjukvård.

Inte heller friskvård i den mening begreppet normalt används kan påverka hälsotillståndet i särskilt stor utsträckning. Orsaken är att de åtgärder som föreslås i allmänhet är individuellt riktade och inte angriper bakomliggande sociala förhållanden. Åtgärderna har också en benägenhet att nå de socialt väletablerade och de grupper i samhället som redan har det bästa hälsotillståndet.

Enligt vänsterpartiet kommunisternas mening skulle de tio mest hälsobefrämjande reformerna vara följande:

1. En rikt varierad arbetsmarknad.
2. En allmän arbetstidsförkortning som minskar förslitningen och ger människor mer tid för varandra.
3. Ett socialförsäkringssystem som ger full kompensation vid arbetslöshet och inkomstbortfall, utan att människor behöver föras in i en sjukroll.
4. En skärpt lagstiftning mot dåliga arbetsmiljöer och arbetshets samt förbud mot ackordsarbete och skiftarbete som inte är samhälleligt nödvändigt.
5. En effektiv arbetsrehabilitering som är samordnad med såväl socialvård som sjukvård.
6. En mycket kraftig reduktion av de större tätorternas privatbilism och en motsvarande utbyggnad av kollektivtrafiken.
7. Bra barnomsorg för alla barn.
8. Kommersiellt utnyttjande av ungdomarna ersätts med meningsfulla fritidsaktiviteter i samhällelig regi.
9. En ny bostadsplanering där byggandet inriktas på flerbostadshus och kollektivhus i vilka olika åldersgrupper kan bo tillsammans.
10. En restriktiv politik mot alkohol, narkotika och andra droger.

Herr talman! Få om ens någon av dessa åtgärder kan genomföras av sjukvården. Det rör sig om samhälleliga problem, som inte kan vårdas bort. Det behövs politiska och ekonomiska beslut, som berör hela vårt samhälle. Men sjukvården bör ha en sådan inriktning att hälsorisker i samhället uppspåras och att opinion skapas mot dem. Tyvärr har sjukvården hittills spelat en alltför passiv roll i detta sammanhang. Visserligen har det nyligen kommit en större utredning om hälso- och sjukvården, men enligt utredningens egen bedömning kommer den ej att på något mer avgörande sätt förändra vården – tyvärr. Man säger nämligen i den här utredningen – HSU – på s. 451 följande, vilket jag tror är en korrekt bedömning:

”Våra förslag innebär inte i sig att det nu skulle förestå stora och genomgripande förändringar i den landstingskommunala hälso- och sjuk-

Onsdagen den
22 april 1981

*Hälsa- och sjuk-
vården m. m.*

vårdsorganisationen. Tvärtom torde det vara rimligt att anta att den nuvarande organisationen åtminstone till att börja med kommer att behållas i stort sett oförändrad.”

Tydligare kan det knappast sägas att de förändringar som skisseras i utredningen – som verkligen skulle vara stora och genomgripande om de förverkligades – inte kommer att genomföras. I den allmänna ramlag som föreslås finns inte heller några instrument för genomförande. Jag tycker att man försöker att med ideologiska dimridåer ta udden av den berättigade kritiken från olika håll mot sjukvården i dag.

Herr talman! Med det sagda ber jag att få yrka bifall till vpk-motionen 1086.

Anf. 114 GABRIEL ROMANUS (fp):

Herr talman! När man diskuterar den svenska hälso- och sjukvårdens innehåll finns det anledning att börja med att konstatera att den svenska sjukvården står högt vid en internationell jämförelse. Vi har en välutbildad personal, som är intresserad av sin uppgift och som gör ett många gånger intensivt och uppoffrande arbete.

Vi satsar mycket resurser på sjukvården. Faktum är att Sverige är ett av de länder som avsätter störst del av sina samlade resurser till sjukvården. När det gäller den offentliga sjukvården är vi utan tvivel det land som satsar mest. Vi har också en mycket hög läkartäthet – vi har mer än en läkare på 500 invånare.

Det visar sig att sjukvården har ett gott förtroende hos svenska folket. Landstingsförbundet har nyligen gjort en undersökning, där 65 % av de svarande tyckte att sjukvården var ganska bra och 20 % att den var mycket bra. Det finns de som är missnöjda, och det är inte så konstigt. Men det är alltså en väldigt liten minoritet.

Det är också intressant att en klar majoritet av svenska folket enligt den här undersökningen och många tidigare är medvetna om att bra sjukvård kostar pengar, och de är beredda att satsa resurser på att få en bra sjukvård. Man kan ställa frågan: Skall vi satsa mer på sjukvården, även om det leder till skattehöjningar? Då är det faktiskt en majoritet som svarar ja. Det tycker jag är en viktig utgångspunkt för diskussionen. Det finns alltså inte något folkligt krav på att man skall skära ner kostnaderna för sjukvården.

När nu detta är sagt bör man lägga till att det självfallet finns problem inom den svenska sjukvården. För det första har vi det grundläggande problem som Inga Lantz var inne på, att vi har en hög sjuklighet och att vi har satsat för litet genom åren på förebyggande verksamhet.

För det andra kan man säga att om vi internationellt sett är duktiga på att ta hand om svåra sjukdomstillstånd, så är vi mindre bra på att ta hand om de lättare sjukdomstillstånden, det som man skulle kunna kalla för vardagssjukvården, sjukvården i första ledet, primärvården. Omvårdnaden tillgodoses inte lika bra i Sverige som på andra håll. En av anledningarna till detta är den brist på kontinuitet som vi har i sjukvården. När man kommer till sjukvården

flera gånger träffar man väldigt ofta ny personal och inte så ofta samma som tidigare.

För det tredje är det på vissa områden, bristområdena, långa väntetider. Det här sammanhänger med att vi har en olämplig organisation, inte med att vi har satsat för litet på sjukvården – vi har satsat mer än andra. Vi har haft en felaktig tyngdpunkt vid uppbyggnaden; det har varit en väldigt koncentration på den slutna vården, på sjukhusvården och på resurskrävande insatser, medan primärvården har varit eftersatt.

Jag tycker inte man behöver gå så långt som i vänsterpartiet kommunisternas motion, där det hävdas att forskningen av ekonomiska eller andra skäl skulle vara inriktad just på den dyrbarare och mera tekniskt betonade sjukvården. Jag tror tvärtom att det är just av omtanke om de svårast sjuka som vi har haft den här koncentrationen. Jag kan ge exempel på det om det behövs. Men det är ändå ofrånkomligt att det har blivit en felaktig användning av resurserna därför att vi inte varit lika angelägna om att bygga ut primärvården.

Men nu finns det ju sedan flera år en enighet om att vi skall lägga om organisationen. Den öppna vården, primärvården, skall byggas ut, och vi skall se till att kontinuiteten där blir bättre. Vi har diskuterat detaljerna när det gäller hur detta skall gå till. Det är inga oväsentliga frågor – om man skall ha det som vi har kallat för ett husläkarsystem eller om man bara skall ha anknytning till ett vårdlag. Men enigheten är ändå stor om att just den här delen skall förbättras.

Det bör också bli en ökad medvetenhet om att de förebyggande åtgärderna skall förstärkas. Vi har i flera år haft en stark satsning på arbetarskydd och på arbetsmiljöåtgärder, och vi har ökat insatserna för hälsovårdsupplysning från både statens och landstingens sida. Vi har vidare fått det miljömedicinska laboratoriet och institutet för psykosocial miljömedicin, som båda gör viktiga insatser när det gäller att spåra upp sjukdomsorsaker och arbeta förebyggande. Det är de här frågorna som behandlas i vänsterpartiet kommunisternas motion.

Vi har diskuterat sådana motioner från vpk även tidigare, och jag har då klagat över att de har varit svåra att begripa. Det har varit mycket allmänt tal, och det har inte varit så lätt att få reda på vad som har varit avsikten. I årets motion har man tagit bort en del av de saker som jag kritiserade tidigare. Detta tycker jag naturligtvis är positivt. När den nya motionen kom gick jag verkligen till verket i avsikt att försöka tolka förslagen positivt och inte bara försöka hitta oklarheter. Och visst finns det en del som man kan hålla med om i den här motionen. Men tyvärr måste jag säga att det som man kan hålla med om i stort sett är sådant som redan är under arbete, medan det som eventuellt skulle vara nyheter antingen är sådant att det fortfarande är ganska svårt att veta vad som avses, eller också är det sådant som man definitivt inte kan hålla med om.

Om jag utgår från förslagen i motionen, är det första förslaget där att det skall tillsättas en utredning, som skall utreda sjukvårdens innehåll och samhällseliga funktioner samt föreslå åtgärder med anledning därav utifrån

ett epidemiologiskt grundat helhetsperspektiv. Det låter mycket fint. Nu har vi ju haft en stor utredning om sjukvårdslagstiftningen, men det är inte den som åsyftats, utan det är här fråga om sjukvårdens – förmodar jag – organisation och innehåll. Här har vi nu en utredning som kallas för HS 90, alltså hälso- och sjukvården på 1990-talet. Inga Lantz återopade en av dess rapporter, som heter Ohälsa och vårdutnyttjande och visar – såsom väl de flesta av oss redan haft på känn – att problem med hälsan är vanligare hos dem som har det sämre ställt ekonomiskt och hos dem som har slitsamma jobb. Men utredningen har också gett ut andra rapporter: en stor rapport om hälsorisker, som går igenom hälsoriskerna i samhället i stort, och ett par andra, om internationella perspektiv och utgångspunkter och riktlinjer för det fortsatta arbetet. Jag skulle vilja påstå att utredningen HS 90 faktiskt är den utredning som vänsterpartiet kommunisterna vill ha. Därför tycker jag att vpk-yrkandet inte behöver tillstyrkas av riksdagen.

Det föreslås vidare att man skall bygga ut statistiken som bas för en demokratisk helhetsplanering av vården. Ja, att den epidemiologiska statistiken byggs ut tror jag man kan vara säker på mot bakgrund av vad jag här sagt om inrättandet av det miljömedicinska laboratoriet och institutet för psykosocial miljömedicin. Men detta med "demokratisk helhetsplanering av vården" tycker jag hör till avdelningen fina ord som man inte riktigt vet vad de betyder. Vi har ju en demokratisk sjukvårdsorganisation i och med att det är landstingen som beslutar, och de är demokratiska. De som nu har ansvar för planeringen kommer att få det ännu mer om man antar utredningens förslag till ny lagstiftning. Men vad som i övrigt avses vet jag inte.

I det tredje yrkandet talas det om medborgaraktivering och patientmobilisering som styrande faktorer för vården, där målet i ett programstyrt budget- och planeringsarbete kan förankras på basplanet. Inga Lantz sade inte så mycket om det yrkandet. Jag förstår att hon inte yttrade sig om det, eftersom det inte är så lätt att veta vad som avses. Men då kan det ju inte heller bifallas av riksdagen.

I det fjärde yrkandet föreslås att riksdagen skall uttala sig för "att den medicinska forskningen skall reformeras till prioriteringar och organisation som ställer den i nära kontakt med vården". Jag förmodar att det avses att man skall forska mer inom t. ex. psykiatri och öppen vård och att man skall få mer forskning om omvårdnadssynpunkterna. Det är också sådant som det är lätt att instämma i, och det är också sådant som redan är på gång. Det behövs inget riksdagsbeslut för den saken heller. Detta hör alltså i huvudsak till det som man allmänt sett kan säga att det går lätt att hålla med om men som redan är accepterat under arbetet.

Sedan kommer då yrkande 5 där det föreslås att socialstyrelsen skall ges medel att aktivt styra vården. Det står också i motiveringen att det skall vara en ökad makt för centrala organ över sjukvården. På den punkten vill jag säga bestämt nej. Riksdagen har med mycket stor majoritet beslutat att vi skall ha en decentraliserad sjukvård, där landstingen beslutar och där socialstyrelsens uppgift är övergripande planering och att ta fram underlag för vårdprogrammen. Men vårdprogrammen skall vara lokalt förankrade.

Det är en viktig princip. Jag tycker kanske att det femte yrkandet i vpk-motionen strider litet grand mot det andra och det tredje yrkandet, där man talar om att arbetet skall förankras på basplanet. Nu talar man plötsligt om att det är den centrala myndigheten – socialstyrelsen – som skall ha ökad makt. För min del tror jag att det är en riktig process vi är inne i, där vi strävar efter en lokal anknytning och där socialstyrelsens uppgift t. ex. är att ge underlag för vårdprogram, något som man nu är i färd med på flera områden. Men det är de lokala erfarenheterna som skall vara vägledande. Sedan har vi ett centralt organ i och med att vi har ansvarsnämnden som fastställer vad som är vetenskap och beprövad erfarenhet i de fall där det eventuellt begås misstag. Vi har de medicinska fakulteterna som utvecklar forskningen, och vi har läroböcker och annat som också bidrar till att ange vad som är vetenskap och beprövad erfarenhet. Men besluten i själva vårdfrågorna skall givetvis fattas av vårdpersonalen. När det gäller organisationen skall den beslutas av landstingen i det decentraliserade system som vi har och som verkligen är ett mer demokratiskt system än det som föreslås i vänsterpartiet kommunisternas motion.

Med det, herr talman, skall jag be att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Anf. 115. INGA LANTZ (vpk) replik:

Herr talman! Gabriel Romanus säger att han inte förstår mycket. Det gjorde han inte heller förra gången vi diskuterade. Då försökte jag förgäves förklara för honom hur de vattentäta skotten mellan det medicinska och det ekonomisk-politiska ansvaret fungerade. Han hade svårt att förstå det också.

Först säger Gabriel Romanus att det inte finns några problem; vi har en väldigt stor läkartäthet, och vi satsar mest. Sedan säger han att visst finns det problem.

Faktum är att sjukligheten i Sverige ökar – sjukskrivningarna och förtidspensioneringarna ökar hela tiden. Den utredning som jag hänvisade till visar att detta är en klassfråga. De som tillhör socialgrupp 3 är sjukare än de människor som tillhör socialgrupp 1 och 2 är och borde efterfråga sjukvård mer. Men här är det tvärtom så att socialgrupp 1 har mer kontakt med sjukvården än socialgrupp 3.

Man kan också fråga sig varför sjukligheten ökat så markant som den gjort.

I motion 1086 har vpk ställt en rad krav om reformering av sjukvården. Utskottet och Gabriel Romanus anstränger sig för att visa att dessa förändringar redan genomförts eller att åtgärder som är på väg kommer att tillgodose de krav som reses i vår motion. Det är vi naturligtvis tacksamma för, och det är också med stor tillfredsställelse som vi konstaterar att samtliga partier i riksdagen numera är överens om en grundläggande reformering av sjukvårdens inriktning och innehåll.

Men jag vill också påstå att de förändringar som riksdagen hittills har fattat beslut om och som utskottet räknar upp inte automatiskt kommer att

medföra de förväntade förändringarna. Det framgår f. ö. av utskottsskrivningen att man inte heller i utskottet är så säker på den saken. Man räknar med att den epidemiologiska statistiken skall byggas ut. Men det kan vara så att man räknar fel.

Ingenting sägs heller i utskottsbetänkandet om miljömedicinska laboratoriets eller institutets för psykosocial miljömedicin faktiska inriktning och resurser. Jag tycker att det finns all anledning att precisera sin politiska viljeinriktning, och jag yrkar ännu en gång bifall till vpk-motionen.

Anf. 116 GABRIEL ROMANUS (fp) replik:

Herr talman! Det är riktigt att jag ställde frågor på några avsnitt när vi förra gången diskuterade vpk:s partimotion, och jag ser det som ett framsteg att man nu har tagit bort de avsnitt som var svåra att begripa. Till nästa år kanske en del av det som finns med i år också kan utgå, eftersom det är svårt att förklara. Jag hänvisar till punkten 3 i yrkandet, som jag faktiskt trots bemödanden inte förstår vad ni menar med. Jag vet inte om någon kan ge en förklaring till det som jag nyss läste upp här. Jag tycker att det är utomordentligt oklart.

Sedan vill jag understryka: Jag har aldrig sagt att det inte är några problem i den svenska sjukvården. Tvärtom betonade jag att det finns stora problem. Vad jag började med att säga, och det tycker jag är riktigt att framhålla för att få rimliga proportioner på detta, var att i internationellt perspektiv har vi en bra sjukvård i Sverige, och det beror framför allt på de insatser som personalen gör. Att det svenska folket också uppskattar den sjukvård vi har visar alla undersökningar som görs. Även om det finns problem och saker som inte fungerar så är sjukvården på det hela taget en samhällssektor som man tycker är bra och är villig att satsa mer på för att få den ännu bättre. Sedan finns det, som sagt, stora problem, och jag var inne på några av dem.

Man kan fråga sig varför sjukligheten i vissa sjukdomar har ökat. Det är inte så lätt att förklara det som vpk vill göra i sin motion, där det bara pekas på miljöfaktorer, alltså faktorer utanför den enskildes kontroll. Det är litet betecknande att vpk, när man talar om cancer, nämner en rad faktorer i omgivningen som kan förorsaka cancer men hoppar över den viktigaste cancerframkallande faktorn, nämligen tobaksrökningen. Det kanske är en slump, men det är ju den faktor som den enskilde lättast kan kontrollera själv. Det skall visst läggas ansvar på myndigheter, företag och andra, men vi kan inte komma ifrån att den enskilde själv har ett ansvar för sin hälsa. Och när det gäller cancer är det numera allmänt accepterat att den viktigaste cancerframkallande faktorn faktiskt är tobaksrökningen, som den enskilde alltså kan kontrollera själv. Jag hoppas att det inte är symtomatiskt för vpk:s syn på de här frågorna att man hoppat över just den.

Vidare är det paradoxalt nog så att en del sjukdomar som vi nu har är välståndssjukdomar i den meningen att de är en direkt följd av att vi har fått ökade konsumtionsmöjligheter i Sverige om vi ser situationen på 10, 20 eller 30 års sikt. Därmed inte sagt att vi skall återgå till ett fattigare tillstånd –men

det är något av en ironi att när vi har fått det bättre har vi samtidigt dragit på oss ökade sjukdomar just som en följd av det. Det är också någonting att fundera över, hur vi skall komma till rätta med det.

Nr 121

Onsdagen den
22 april 1981

Anf. 117 INGA LANTZ (vpk) replik:

Herr talman! I dag är det säkerställt att man hittar avgörande orsaker till sjukdom och ohälsa just i den sociala miljön. När det gäller cancerfall är det väl ingen som har sagt att inte cancer hänger samman med rökning, men det finns också andra omgivningsfaktorer – radon i bostäder, bekämpningsmedel inom jordbruk och skogsbruk och gifter i arbetsmiljön – som framkallar många typer av cancer. Det finns ett samband mellan ryggsjukdomar och tunga lyft, det finns ett samband mellan självmord och alkohol- och narkotikamissbruk, som i sin tur ofta hänger samman med den sociala miljön. Det finns ett samband mellan trafikolyckor och trafikpolitik. Det finns ett samband mellan luftföroreningar och lungskador, och luftföroreningar kan också förorsaka cancer och hjärnskador hos barn. Det finns alltså säkerställda orsaker till sjukdom och ohälsa.

När det gäller lättförståeligheten har vi ju inte avstått från att använda vissa formuleringar i årets motion för att den skulle vara lättförståelig för Gabriel Romanus, och inte kommer vi att ändra på vår sjukvårdspolitiska uppfattning bara för att Gabriel Romanus skall förstå den. Det vore ändå väl mycket begärt, tycker jag.

Hälso- och sjukvården m. m.

Anf. 118 GABRIEL ROMANUS (fp) replik:

Herr talman! Nej, jag begär inte att ni skall ändra på någonting för att det skall bli lättare för mig att förstå, men det är möjligt att det är fler än jag som är i denna situation, och det kan ju vara önskvärt att man kan förklara vad man menar för en större krets.

Låt mig säga så här: Jag har tolkat utvecklingen så att man har tagit bort de bitar som var svåra att förklara just därför att de var svåra att förklara. Jag skulle vilja föreslå att man antingen formulerar punkten 3 på ett sådant sätt att den blir lättare för oss andra att begripa eller också stryker även den till nästa gång. Men Inga Lantz kanske kan förklara för oss vad som avses med yrkandet nr 3. Jag tror inte att det är någon utanför vpk som begriper vad det syftar på.

Sedan vill jag understryka att det är viktigt att vi håller efter sjukdomsalstrande faktorer i miljön. Vi har ett helt ämbetsverk, arbetarskyddsstyrelsen, som sysslar med det när det gäller arbetsmiljön. Vi måste gå igenom alla de här faktorerna – trafik och annat. Men om man talar om orsakerna till cancer borde man, tycker jag, om man skall få respekt för sin analys inte hoppa över den viktigaste faktorn, och det är väl nu en allmänt etablerad sanning att tobaken är den viktigaste cancerframkallaren. Då var min fråga om det var en olyckshändelse att den inte nämns eller om det beror på att tobaken är den faktor där den enskildes ansvar för sin egen hälsa kommer i den allra klaraste belysningen. Det är väl ändå så att vpk håller med om att den enskilde har ett ansvar för sin hälsa?

Anf. 119 BRITTA HAMMARBACKEN (c):

Herr talman! I det betänkande nr 25 från socialutskottet som vi behandlar i kväll ingår en av fyra centermotioner som har ett gemensamt namn, nämligen Hushållning för livskvalitet. Vi har anledning att återkomma till själva principfrågan senare under året. Jag vill därför nu bara helt kort kommentera delmotionen – den del som går under rubriken Social gemenskap, där vi kräver "att riksdagen beslutar att hos regeringen begära utredning beträffande det långsiktiga vårdbehovet i landet och hur tillgängliga resurser fördelas mellan olika vårdformer med en organisatorisk och ekonomisk inriktning mot öppnare vårdformer".

Utskottet har med anledning av den här delmotionen gjort en mycket ambitiös inventering av pågående arbete i regeringen och pekat på områden som är aktuella för utredningar och beredningar angående hemsjukvård, förebyggande hälsovård, stöd för vård av barn i hemmet osv. Man hänvisar även till äldreberedningen. Det finns alltså några mycket informativa sidor i betänkandet, och vi motionärer anser att man där pekar på åtgärder som är steg i rätt riktning. Det är givet att slutprodukten av allt detta arbete ger oss möjligheter att bevaka frågorna och dessutom att återkomma till en ny debatt. Därför har jag inget yrkande utöver utskottets vad gäller dagens betänkande.

Men jag ville med mitt inlägg här i kväll peka på att det inte räcker med utredningar. Vi måste också arbeta för ändrade attityder, för öppnare kontakter mellan oss själva som individer mot andra individer. Vi måste återupptäcka bl. a. vårt förtroende för vår egen förmåga att ingripa till andras hjälp – innan isolering och främlingskap har gjort att ensamheten grävt sig för djupt och kanske också lett till ett vårdfall. Generationer kan umgås utan – men för all del också med – släktskap, och vi har pekat på att t. ex. ett Grand parents-program av engelsk modell kan vara ett naturligt sätt att närma generationer till varandra.

Jag tror att jag kan vara kategorisk när jag påstår att vi alla ställer upp på att visa vår solidaritet via skattsedeln och via samhällets olika åtgärder. Men vad vi vill peka på i den här motionen är att det finns behov av insatser utöver detta. Vi måste börja våga att bjuda på vår egen personliga resurs. Då får vi en ny dimension i samvaron – i samhället – som står friare gentemot ekonomiska fakta än vad vi är vana vid och som kan innebära ökad livskvalitet både för oss själva och för andra.

Man kan som bekant inte lagstifta om varsamhet eller reglera omsorg och inte heller skriva paragrafer om att bry sig om. Icke förty är det väldigt viktiga saker. Många känner det behovet i dagens samhälle, och det samhället riskerar att bli mer och mer anonymt. Därför måste vi tänka om och ta med den mänskliga resursen i all framtida samhällsplanering.

Omsorg och vård i olika former kräver förvisso experter och specialutbildade, men även amatörer kan vara experter i människokunskap. Det är detta vi motionärer har velat peka på, och det är av stor betydelse att vi här i kammaren som normgivare är öppna för alternativ och också för olika experiment.

Det är bara att hoppas på att man i allt pågående arbete kommer att ge nytänkandet en chans. I avvaktan på allt det får vi alltså ge oss till tåls, och vi förbehåller oss, herr talman, rätten att återkomma om så behövs.

Mom. 1-4

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 5

Utskottets hemställan bifölls med 288 röster mot 17 för motion 1086 av Lars Werner m. fl.

3 § Flottning

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1980/81:22 om flottning (prop. 1980/81:100).

Anf. 120 OLLE ÖSTRAND (s):

Herr taiman! Det betänkande vi nu behandlar är en följd av en socialdemokratisk motion från 1979 som berörde flottningen i Ångermanälvens flodsystem. Med anledning av den föreslog trafikutskottet att frågan om konsekvenserna av en nedläggning av löstimmerflottningen i landet skulle bli föremål för en allsidig bedömning på sätt som förordades i motionen. Först sedan frågan analyserats med beaktande av särskilt sysselsättningsintressen, energiintressen och trafikpolitiska intressen torde man, ansåg utskottet, ha erforderligt underlag för att kunna välja den samhällsekonomiskt lämpligaste transportlösningen. Det borde enligt utskottets mening ankomma på regeringen att i samråd med berörda parter skyndsamt finna en lämplig form för den fortsatta behandlingen av frågan. Vad utskottet sålunda hade anfört borde av riksdagen ges regeringen till känna. Detta blev också riksdagens beslut.

Granskar man nu de studier som de fyra berörda länsstyrelserna utfört, så ger de ett klart besked om att en nedläggning av flottningen skulle få svåra konsekvenser för sysselsättningen i älvdalarna. Mot den bakgrunden är det anmärkningsvärt att utskottsmajoriteten anslutit sig till kommunikationsministerns uppfattning, nämligen att flottningens framtid i de tre älvar det fortfarande flottas i – Klarälven, Ångermanälven och Pite älv – skall avgöras av de berörda flottningsföreningarna. Samhällsansvaret lyser som vanligt med sin frånvaro.

Om man litet mer ingående granskar länsstyrelsernas utredningar, kan man dra följande slutsatser:

När det gäller Klarälven finner länsstyrelsen i sin utredning att löstimmerflottningen i dag är ett klart företagsekonomiskt fördelaktigt alternativ. Även samhällsekonomiskt ter sig löstimmerflottningen mer gynnsam än landsvägstransporter, genom den högre sysselsättningsandelen. En övergång till landsvägstransporter beräknas för Klarälvens del medföra ett sysselsätt-

Flottning

ningsbortfall på 50 arbetstillfällen. Flottningen är också en förutsättning för att norskt virke skall kunna tillföras detta område. Här är alla parter överens om att bibehålla löstimmerflottningen.

När det gäller Ångermanälven så har utredningen, för att få en rättvisande samhällsekonomisk kalkyl i jämförelse mellan olika transportalternativ, analyserat förutsättningarna för dels en flottningsmängd på 400 000 fasskubikmeter, dels en flottningsmängd på 805 000. Utredningen finner att löstimmerflottningen är väsentligt dyrare än andra transporter. Direkttransport och lastbil-järnväg anses likvärdiga, medan buntflottningen enligt utredningen är avsevärt billigare än andra transportalternativ. Utredningen, som länsstyrelsen har gjort, föreslår därför att investeringar görs för buntflottning. Det gör man med hänsyn till att man ur såväl samhällsekonomisk som företagsekonomisk synpunkt finner att buntflottning i kombination med direkttransport är det bästa alternativet.

Länsstyrelsen i Västernorrland ser som sin främsta uppgift att slå vakt om sysselsättningen såväl i ett kortsiktigt som i ett långsiktigt alternativ och förordar därför buntflottning, som efter lösflottningen har den största sysselsättningseffekten.

Till bilden hör att flertalet remissinstanser avråder från att staten med stöd av befintligt underlag medverkar i finansieringen av en buntflottled i Ångermanälven. Även transportrådet anser i sitt yttrande att ett eventuellt beslut om en investering i en buntflottled i Ångermanälven inte kan fattas innan det närmare utretts bl. a. till hur stor del de föreslagna väginvesteringarna bör belasta transportkostnadskalkylen för virkestransporter.

Mot den bakgrunden, herr talman, finns det all anledning att utreda denna fråga ytterligare före ett slutligt ställningstagande om en eventuell buntflottled i Ångermanälven. Detta föreslår vi också i den socialdemokratiska reservationen.

När det slutligen gäller Pite älv så har ju länsstyrelsen undersökt alternativet lösflottning mot direkttransport med lastbil till industrin. Enligt länsstyrelsens uppfattning är det också ur företagsekonomisk synpunkt något gynnsammare i ett kortare perspektiv att flotta, medan det i ett längre tidsperspektiv är fördelaktigare att köra virket med lastbil till industrin. Men ändock är det enligt utredningen samhällsekonomiskt motiverat med fortsatt flottning i Pite älv, framför allt med hänsyn till flottningens positiva sysselsättningseffekter. Vid en övergång till lastbilstransporter kommer sysselsättningsbortfallet att röra sig om ca 60 årsarbetare. Med tanke på det svåra sysselsättningsläget i Norrbotten är detta en mycket betydelsefull faktor i sammanhanget. Men till bilden hör också, om man skall vara rättvis, att domänverket anser att fortsatt flottning är otidsenlig och klart olönsam. Kvar står dock det faktum att utredningen trycker hårt på att det är samhällsekonomiskt motiverat med fortsatt flottning på Pite älv.

En annan mycket viktig fråga är också vilka konsekvenser för råvaruförsörjningen en övergång från flottning till landtransport får för alla tre älvarna tillsammans. Det är nämligen ett faktum att en nedläggning av flottningen får till följd att ca 300 000 m³ nitvirke per år blir praktiskt taget oåtkomligt. I

dessa virkesknapphetens tider är också detta en betydelsefull faktor som närmare behöver analyseras.

Konsekvenserna för sysselsättningen i inlandet vid en nedläggning av flottningen har heller inte belysts i utredningarna.

Herr talman! Det finns alltså en rad frågetecken som behöver rätas ut, innan man kan ta slutlig ställning till flottningens framtid i de här tre älvarna. Det är mot den bakgrunden vi i vår reservation kräver en allsidigare bedömning än den regeringen redovisat för att bl. a. möjliggöra val av den samhällsekonomiskt mest lämpade lösningen för timmertransporter i Västerorrlands och Norrbottens län. En sådan bedömning bör även innehålla ytterligare underlag för ett ställningstagande till frågan om införande av buntflottning på Ångermanälven samt närmare belysa länsstyrelsens i Norrbotten förslag om åtgärder från samhällets sida, som jämställer konkurrensförhållandena mellan flottning och lastbilstransporter. Konsekvenserna för råvaruförsörjningen vid landtransporter har heller inte, som jag tidigare redovisat, blivit tillräckligt belysta. Detta anser vi bör ägnas särskild uppmärksamhet vid en förnyad bedömning. Man bör också titta på möjligheterna att skapa en statlig kollektiv organisation för virkestransporter. Och i avvaktan på en allsidigare bedömning och utredning bör enligt vår åsikt åtgärder vidtas som syftar till att förhindra en nedläggning av flottningen i Ångermanälvens flodområde och Pite älv.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till den socialdemokratiska reservationen.

Till sist vill jag också poängtera att vi inom utskottet är helt överens när det gäller bandelen Forsmo–Hoting. Den bör enligt vår mening rustas upp, oavsett vad som händer med flottningen.

Anf. 121 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Det är nu länge sedan man flottade t. o. m. i bäckarna i våra norrländska trakter, de trakter som jag bäst känner till. Tidigt på våren, när snösmältningen kom, började man flotta virket ner i de bredare åarna att sedan vidarebefordras till älvarna. Det har ägt rum en process där denna flottning efter hand har avvecklats. På sistone har flottning bara förekommit i några av de närmast havet belägna delarna av älvarna.

Då det gäller Dalälven, Indalsälven–Ljungan och Umeälven har inom tre stora virkesfångstområden systemtransporter, dvs. en kombination av bil- och tågtransport, börjat tillämpas. F. n. flottas, som *Olle Östrand sade*, endast i Klarälven, Ångermanälven och Pite älv. I de två sistnämnda älvarna har flottningsföreningarna beslutat att upphöra med flottningen inom ett par år. Skogsindustrierna är ju organiserade i flottningsföreningar, och det är dessa som bedriver flottning. I Klarälven fortsätter flottningen, och detta anses som en förutsättning för att norskt virke skall tillföras området.

Så till frågan om flottningen i Ångermanälvens huvudgrenar, Faxälven och Fjällsjöälven. Flottningen i Ångermanälven har minskat kraftigt de senaste 15 åren. 1965 flottades 85 % av virkesfångsten i flodområdet, medan 15 % landtransporterades. 1980 var siffrorna helt omkastade – bara 15 %

flottades, och 85 % transporterades med bil. Avvecklingen av flottningen har alltså skett efter hand fram till beslutet att den skall upphöra 1980. I Västerbottens del av Ångermanälven har flottningen redan upphört. I utredningen Virkestransporter inom Ångermanälvens flodområde föreslås som ett alternativ övergång till buntflottning av de 400 000 m³ som återstår sedan 2,1 miljoner av totalt 2,5 miljoner m³ landtransporterats. Det är dessa 15 % som flottas. Buntflottningen är avstyrkt av de flesta remissinstanser. I likhet med skogsstyrelsen måste man betona vikten av att de berörda företagen är eniga om en övergång till buntflottning. Så är tyvärr inte fallet. Det är endast mindredelen av företagen som är intresserade av att ställa upp för buntflottning. Det rör sig ändå om en investering på över 60 milj. kr. i ett exklusivt transportsätt, dvs. ett sätt att transportera som endast lämpar sig för ett varuslag och går i en riktning under en del av året, nämligen under sommarhalvåret.

I nyssnämnda utredning fastslås på s. 5:22 följande: "Byggs buntflottled kan man inte räkna med också ombyggd Forsmo-Hoting-bana." Detta är en helt riktig slutsats! Forsmo-Hoting-banans existens sammanhänger med banans möjligheter att få ett stabilt trafikunderlag genom virkestransporter. Man får inte underskatta en upprustad järnvägs betydelse för en regional utveckling i detta område. Råvaror kan fraktas med järnväg utmed Älvdalen till inlandet, och inlandets industrialisering kan stimuleras. En nedläggning av banan skulle vara en klar försämring då det gäller regional utveckling.

Och nu förhåller det sig verkligen så att denna bana för att kunna fortleva behöver det underlag som dessa timmertransporter skulle utgöra. På denna bas kan banan rustas upp och utvecklas.

Det finns ändå nu en viss tendens till industriell utveckling av sågverksnäringen i inlandet. Enligt industridepartementets utredning, som kom för någon tid sedan, är just sågverksnäringen basen för stora framtida möjligheter till förädlingsindustrier.

S-reservationen förordar ytterligare utredningar, som min företrädare här i talarstolen sade. Enligt vår uppfattning skulle ett eventuellt beslut om ytterligare utredningar av flottningen i Faxälven och Fjällsjöälven enbart fördröja en nödvändig upprustning av järnvägen och medföra att ytterligare virkesmängder överfördes till lastbilarna och vägtrafiken.

Beträffande Piteälven är det inte samma situation där som när det gäller Ångermanälven. Där har man ju ingen järnväg som går parallellt med älvsträckan.

I motion 1980/81:985 har jag pekat på att den verkstad som flottningsföreningen driver i Rossön utmed Forsmo-Hoting-banan nu skall dras in. Då flottningen skall läggas ned och satsning i stället skall ske på timmertransporter med järnväg borde möjligheten prövas att på basis av tillgängliga lokala verkstadsresurser – det finns också andra verkstäder på orten – skapa en reparationsenhet för främst de timmervagnar som går i omloppet och den terminalutrustning som måste finnas när man skall skapa terminaler i anslutning till järnvägslastningen. Utskottet synes ha tagit fasta på mitt förslag och framhåller därvid det regional- och sysselsättningspolitiska

intresset för en sådan lösning. Jag betraktar min motion som i verkligheten tillstyrkt.

Herr talman! Med det anförda ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan i mom. 1 vad gäller flottningen i Ångermanälven samt likaledes bifall till min motion 985. Vad gäller mom. 1 i övrigt, som bl. a. berör flottningen i Pite älv, yrkas bifall till reservationen.

Anf. 122 BERTIL JONASSON (c):

Herr talman! Flottningen är ett gammalt beprövat sätt att frakta virke. Den gav möjlighet att utnyttja den råvarutillgång som våra skogar kunnat producera. Genom järnvägsbyggande samt landsvägsbyggande har mycket av transportarbetet gått över dels på järnväg, dels på lastbilstransporter. Flottningen har alltmer blivit betraktad som ett transportsystem eller en kvarleva som är på avskrivning. Att utan vidare hänge sig åt ett sådant resonemang är fel. Vid bedömning av lönsamheten måste såväl de direkta som de indirekta ekonomiska verkningarna tas in i helhetsbilden.

När detta har gjorts har vi i Värmland, som jag först skall tala om, kommit fram till att Klarälven innebär ett modernt och energibesparande transportsätt för virke. Flottningen är där lönsam. Enligt uppgifter från flottningschefen Stig Hedén i Ekshärad, som är en drivande man, är medelkostnaden för flottat virke från Femunden i Norge till Deje i Värmland inte mer än 7:50 kr./m³. I den summan ingår då kostnader för vältplaner, snöröjning, ivältning och flottningsarbete. Kostnaden vid skiljet är 8:85 kr./m³ och för bogsering ner till industrin i Skoghall ca 4:50 kr./m³. Detta gör totalt 20:85 kr./m³. Avståndet från Femunden till Skoghall är närmare 40 mil. Om man kan lösflotta virket till industrin kan kostnaderna avsevärt minskas. En sådan övergång planeras också.

En fördel för Värmland och sysselsättningen liksom för våra skogsindustrier är att vi från Norge får in ca 100 000 m³ virke under bark per år. Det bör ge ca 40 000 ton pappersmassa eller i pengar räknat ca 100 milj. kr. per år. Det innebär också ett gott sysselsättningstillskott för Värmlandsindustrin.

Ser vi på sysselsättningseffekten för flottningen, kan det nämnas att den sysselsätter 93 årsarbetare, varav 11 på den norska sidan och 82 på den svenska. Om transportererna skulle utföras med lastbil skulle det inte bli mer än 25–30 man som hade sysselsättning.

Ser vi på lastbilstransporterna kan vi ur nationalekonomisk synpunkt konstatera att för sträckan från Höljes i Värmlands nordspets till Skoghall skulle det nu flottade virket kräva 10 000 lastbilslast. En lastbil skulle passera i endera riktningen med 7 1/2 minuters mellanrum under de ljusa timmarna alla arbetsdagar under året. Lastbilarna skulle förbruka 2 1/2 miljoner liter dieselloja per år. Det är kostnader som ytterligare försvårar handelsbalansen. Vägslitaget skulle stiga med mer än 2 milj. kr. årligen.

Nu kan någon invända: Flottningen kräver mycket vatten, som skulle kunna användas till elenergi vid kraftstationerna. Ja, visserligen, men i de 100 mil biflottleder till Klarälven som finns kan man restaurera dammarna och reglera vattentillflödet därifrån och på så sätt få fram vatten som väl

Flottning

motsvarar åtgången för själva flottningen i övrigt. Rätt skött kan dämningen också innebära ett gott tillskott för fiskodlingen. Och detta kan vara bra för både ortsbefolkning och turister.

Herr talman! Vad säger nu detta? Jo, att flottningen i Klarälven är lönsam och att Klarälven innebär ett modernt och energibesparande transportsätt för virke som vi bör utnyttja. Med hänsyn härtill bör vi observera och slå vakt om flottningen på Klarälven. Utan krumbukter skall vi erkänna den. Vi behöver stödja denna verksamhet, exempelvis med uppröjning av stränder, vilket kan ske under vinterhalvåret. Även i detta ligger det god ekonomi. Härigenom kan vi också få ytterligare råvaror för vårt energibehov.

De siffror som jag redovisat säger vidare att vi inte behöver ytterligare utreda flottningen, i varje fall inte den i Värmland, som motionärerna här kräver. Utredningsplaner kostar mycket i fråga om både tid och pengar. Vi skall naturligtvis utreda när det är nödvändigt, men fortlöpande praktiska försök ger mest.

Vad jag här har anfört gäller Klarälven.

Beträffande dagsläget för de övriga älvarna när det gäller flottningen kan vi först konstatera att domänverket har åtagit sig att driva flottningen i Pite älv t. o. m. 1982, detta av sysselsättningskäl och under förutsättning att man får beredskapsmedel. Regeringen har också beslutat om detta, och det kan väl inte uteslutas att sysselsättnings- och skogspolitiska skäl talar för fortsatt stöd via AMS-insatser åt flottning i Pite älv även efter 1982.

Beträffande Ume älv lades flottningen där ned efter 1980 års säsong. Alla var överens, och regeringen har avlyst flottleden.

När det gäller Ångermanälven var alla intressenter – SCA, Graningeverket, Norrskog m. fl. – överens om att lägga ned flottningen efter 1982, och styrelsen för Ångermanälvens flottningsförening har också beslutat om en sådan nedläggning. Flottningen i Fjällsjöälven läggs troligen ner efter 1981 års säsong. Jag vill ändå i detta sammanhang ha sagt att jag utgår ifrån att järnvägslinjen Forsmo–Hoting kan vara upprustad och klar till 1983.

Jag vill nämna att Billerud kommer att även framgent fortsätta flottningen på Klarälven. Buntflottning kommer efter ett års uppehåll att återupptas i år på Frykensäjoarna/Norsälven.

Huvudpunkten i propositionens och därmed utskottets ställningstaganden är att det bör ankomma på berörda intressenter själva att välja det för dem lämpligaste transportsättet. Förutsättningarna för flottning varierar mellan de aktuella älvarna. Det är meningslöst att göra alltför långtgående generella uttalanden.

Det allmänna har stött flottningen genom bidrag till enskilda vägar av betydelse för näringslivet, skogsbilvägar och beredskapsarbeten i flottleder.

Samhället måste också undvika dubbelinvesteringar. Transporter på vägar och järnvägar ger en större flexibilitet för skogsföretagen. Likaså kan vägen och järnvägen användas för annat än virkestransporter. Det är saker som får bedömas från fall till fall.

Motionärer och reservanter vill ha fortsatt utredning. Man kan fråga sig

hur reservanterna har tänkt sig att staten skulle tvinga en frivillig ekonomisk förening – jag tänker på en flottningsförening – att verka mot sin egen vilja. Man har väl inte tänkt att ålägga skogsföretagen lagstiftningsvägen att välja flottning framför andra transportsätt. Hur mycket räknar man då med att erbjuda skogsföretagen av skattemedel – det är frågan.

Enligt utskottsmajoritetens uppfattning bör varje län klara sina angelägenheter. Länsmyndigheter och företag som transporterar virke bör i varje område eller region klara detta. Stora övergripande utredningar kan inte klara frågorna bättre än vad praktikens män som känner de egna förhållandena gör.

Herr talman! Med detta vill jag yrka bifall till utskottets hemställan.

Anf. 123 OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Herr talman! Det som skiljer oss och utskottsmajoriteten, herr Jonasson, är att vi från vår sida, med det bräckliga underlag som finns, inte vill överlåta åt flottningsföreningarna att avgöra flottningens framtid – jag tänker då närmast på Ångermanälven och Pite älv. Det är ju så att samhället har det övergripande ansvaret för sysselsättningen, kanske speciellt i dessa bygder som upplever en mycket svår situation när det gäller sysselsättningen över huvud taget. Är det, herr Jonasson, mot bakgrund av att det är ungefär 200 000 kubikmeter i Ångermanälven och Pite älv som det inte är ekonomiskt lönsamt att ta fram om man nu upphör med flottningen, inte riktigt att noggrannare undersöka denna fråga, innan man slutligen bestämmer sig? Det tycker jag att det är. Vi har ett ansvar i det avseendet.

Man kommer heller inte ifrån det faktum, herr Jonasson, att länsstyrelserna har gjort sina bedömningar. Både i Norrbotten och i Ångermanland är man överens om att man på något sätt bör bibehålla flottningen och att man när det gäller Ångermanälven bör övergå till buntflottnings. Därför tycker vi reservanter att det är riktigt att även titta på den frågan, innan man tar slutlig ställning.

En annan viktig faktor är konsekvenserna för sysselsättningen. Vilka blir konsekvenserna för sysselsättningen exempelvis i inlandet, om man övergår från flottning till landtransporter? Ger det negativa eller positiva effekter för sysselsättningen i inlandet? Den frågan har vi inte fått något svar på i det utredningsunderlag som föreligger. Därför finns det all anledning att utreda den här frågan ytterligare någon tid, innan vi gör ett slutligt ställningstagande.

Anf. 124 BERTIL JONASSON (c) replik:

Herr talman! Herr Östrand säger att reservanterna inte vill överlåta åt flottningsföreningarna att fatta de här besluten. Det är klart att man kan ha den uppfattningen, om man tycker att flottningsföreningarna har behandlat dessa frågor litet ensidigt. Ett beslut i enlighet med utskottets förslag innebär väl ändå inte att flottningsföreningarna eller länsmyndigheterna förbjuds att ta upp diskussioner. Det finns ju en länsstyrelse i varje län, och det finns

andra myndigheter i varje län som bör bedöma sysselsättningsfrågan, vägslitaget m. m. Det är väl inte svårt – det bör under alla omständigheter vara möjligt – för dessa myndigheter att ta initiativ till diskussioner med flottningsföreningarna och därvid väga olika alternativ mot varandra, innan det blir fråga om en nedläggning av flottningen. Där det behövs bör man naturligtvis utnyttja denna möjlighet till diskussioner. Men utskottsmajoriteten finner det inte nödvändigt med övergripande utredningar som täcker hela fältet.

Anf. 125 OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Herr talman! Ja, herr Jonasson, det är klart att man kan diskutera detta med flottningsföreningarna och även inom länsstyrelsen. Men inte har länsstyrelsen några styrmedel i det här avseendet. Från vår sida vill vi inte vara med om en upprepning av vad som hände i samband med nedläggningen av flottningen i Kalix älv. Där hade man också möjligheter att diskutera med flottningsföreningarna och länsstyrelsen. Trots att de utredningar som föregick nedläggningen av flottningen i Kalix älv klart visade att en fortsatt flottning var företagsekonomiskt lönsam lade man ned flottningen där 1978. Motivet angavs då vara samordningssvårigheter. Det är en upprepning av detta som vi från vårt håll inte vill vara med om. Därför vidhåller vi vårt krav på att man bör komplettera utredningen, innan man gör ett slutligt ställningstagande. Vi vill som sagt inte vara med om en upprepning av vad som skedde när man lade ned flottningen i Kalix älv.

Sedan vill jag, herr talman, än en gång understryka att oavsett vad som en gång händer med flottningen i Ångermanälven är vi från vår sida helt klara över att man skall rusta upp bandelen Forsmo–Hoting. Den får man användning för på många olika sätt. Skall vi öka torvbrytningen i inlandet och frakta torven på järnväg kommer bandelen Forsmo–Hoting att fylla sin regionalpolitiska och trafikpolitiska uppgift i det här området.

Anf. 126 BERTIL JONASSON (c) replik:

Herr talman! Domänverket har av sysselsättningsskäl åtagit sig att driva flottningen i Piteälven t. o. m. 1982, Olle Östrand. Verket har också av regeringen fått pengar – beredskapsmedel – för ändamålet. Domänverket är ett statligt verk. Det bör känna sitt ansvar mot en länsdel.

Som jag tidigare sade kan man inte utesluta att sysselsättnings- och skogspolitiska hänsyn kan motivera AMS-insatser för fortsatt flottning i Pite älv även efter 1982. Det beror på vad domänverket och berörda myndigheter kommer fram till. Man bör inte vara mera främmande för varandra än att man kan ta upp en saklig diskussion i sådana frågor.

Tredje vice talmannen anmälde att Olle Östrand anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 127 CURT BOSTRÖM (s):

Herr talman! Låt mig inledningsvis rätta till en felaktig uppgift.

Sven Henricsson sade att beslut hade fattats om nedläggning av flottningen i Pite älv. Något sådant beslut finns inte. Flottningsledningen har inte tagit ställning när det gäller Piteälven – man avvaktar resultatet av den utredning som 1979 års riksdag beställde och som vi menar är ofullständig med den skrivning som finns i det här ärendet.

Bertil Jonasson skulle jag också vilja säga några ord till.

Jag har varit med åtskilliga gånger när det har varit fråga om flottningsnedläggning. Det har då varit praxis att flottningsintressenterna till länsstyrelsen anmält att man avsett att lägga ned flottningen. Med den nuvarande organisationen av flottningsföreningarna och med den lagregel som gäller har länsstyrelserna, som Olle Östrand säger, ingen möjlighet att påverka detta. De har bara att ta emot meddelandet att man lägger ner flottningen.

Olle Östrand anförde i sitt inlägg de skäl som finns för ytterligare utredningar – utöver dem som kommunikationsministern och utskottsmajoriteten ansett erforderliga för att ta ställning till flottningens vara eller icke vara. Jag menar att det är ytterligt nödvändigt att vi får fram det material som de socialdemokratiska ledamöterna har påvisat behovet av.

Herr talman! Olle Östrand har i sitt inlägg berört de synpunkter som vi motionärer har anført. Men jag hade tänkt att själv helt kort få ta upp ett par mycket viktiga frågor.

En konsekvens av flottningsnedläggningen som icke med ett enda ord berörts i propositionen eller i utskottsbetänkandet är på vilket sätt den kommer att påverka skogsuttaget inom vissa regioner. Virkesförsörjningsutredningen har fått till uppgift att lägga fram förslag till åtgärder för att höja aktivitetsnivån i skogsbruket. Här har gjorts en enkät om privatskogsbruket, varvid det konstaterats att ett av skälen till låg avverkning i vissa delar av Norrlands inland är just avsaknaden av transportleder, föranledd av nedläggning av flottleder. Skogsstyrelsen har begärt en fördubbling av rambeloppet för statsbidrag till byggande av skogsbilvägar. Jag tror att man begärt 72–73 milj. kr. per år men fått 35 milj. kr. Avsikten har varit att under 1980-talet försöka klara en del av det skogsbilvägnät som erfordras, bl. a. till följd av nedläggningen av flottleder.

Skulle flottningen läggas ned i de kvarvarande älvarna, skulle detta komma att innebära att ytterligare virkeskvantiteter undandras skogsindustrin. Detta sker då i en situation när, såvitt jag vet, vi alla är överens om att alla tänkbara åtgärder måste vidtas för att ge skogsindustrin tillgång till den avverkningsbara skog som finns. Jag vet att industridepartementet förväntar sig sådana förslag från virkesförsörjningsutredningen, men det är tydligt att kommunikationsdepartementet liksom trafikutskottets majoritet inte avser att underlätta arbetet för virkesförsörjningsutredningen.

Förutom kostnaderna för att bygga ut skogsbilvägnätet kommer också betydande belopp att behövas för att bygga ut och rusta upp det allmänna vägnätet, om flottningen skulle läggas ned. Jag kan nämna att det för Pite älv

Flottning

vidkommande rör sig om 35–40 milj. kr.

Det finns en annan fråga som Olle Östrand var inne på och som jag själv skulle vilja beröra något. I utskottsbetänkandet står det, att om ett bibehållande av flottningen har uppenbara samhällsekonomiska fördelar, kan samhällseliga insatser bli aktuella för att underlätta flottningen. Om jag förstod Bertil Jonasson rätt var han inne på detta, framför allt när det gällde Pite älv. Mot detta står föredragandens uppfattning i propositionen. Där står det – och det gäller alla tre älvarna – att några särskilda statliga insatser inte är aktuella. Eftersom jag vet att Nils-Olof Grönhagen kommer att beröra Ångermanälven, skall jag hålla mig till Pite älv. Beträffande Pite älv har länsstyrelsen i Norrbotten i sin studie visat att en nedläggning av flottningen skulle innebära en årlig samhällskostnad i storleksordningen 4–5 milj. kr. De två senaste åren har det anslagits beredskapsmedel till flottningen på Pite älv i storleksordningen 1,3–1,7 milj. kr. Det har då gällt vissa underhållsarbeten i syfte att upprätthålla flottningen. Bertil Jonasson sade att regeringen har beslutat att man kan få beredskapsmedel även för nästa år. Något sådant beslut finns emellertid inte. Jag uppfattade kanske fel, men jag fattade det i alla fall som att det gällde nästa år. Ärendet i fråga ligger f. n. hos länsstyrelsen, och skulle beslutet i riksdagen bli negativt, med andra ord att man följer utskottsmajoriteten, är det alldeles uppenbart att det inte kommer att beviljas några beredskapsmedel för Pite älv avscende 1982. Man var nämligen tveksam när man fattade beslutet för 1981. Man fattade emellertid beslutet i avvaktan på att riksdagen skulle få den här propositionen. Alltnog visar det sig att det har betytt en samhällsekonomisk vinst att gå in med beredskapsmedel. I verkligheten är det så att man har räddat ca 12 000 dagsverken i Pite älvdal tack vare dessa beredskapsmedel.

I skogslänens inlandskommuner finns ingen alternativ sysselsättning. I propositionen har det hänvisats till behovet av arbetskraft för skogsvårdsåtgärder. Jag tror t. o. m. att det på något ställe har sagts att det skulle råda en konkurrens om arbetskraften från flottningens sida när det gäller speciella skogsvårdsåtgärder. Jag vet att alla i den här kammaren – det är inte så många nu – vet att antalet arbetslösa i Norrbotten räcker till för både fortsatt flottning i Pite älv och ökade skogsvårdsinsatser.

Till detta kan läggas att man kan konstatera att fortsatt flottning på Pite älv har uppenbara samhällsekonomiska fördelar.

Mina frågor till Bertil Jonasson, som talesman för utskottet, måste bli: Gäller utskottsmajoritetens besked, att man i en sådan situation kan tänka sig samhällseliga insatser för bibehållande av flottningen? Vilka insatser kan det i så fall bli fråga om? Eller gäller kommunikationsministerns konstaterande, att några särskilda insatser inte är aktuella?

Anf. 128 BERTIL JONASSON (c) replik:

Herr talman! Ja, vi skall väl inte förlänga den här debatten – det är många frågor som står på dagordningen.

Jag vill bara svara Curt Boström och peka på vad utskottet skriver nederst på s. 3: "Om ett bibehållande av flottningen har uppenbara samhällseko-

nomiska fördelar kan samhälleliga insatser liksom hittills bli aktuella för att underlätta flottningen. Föredraganden pekar i sammanhanget på de bidrag till vägar som kan lämnas samt att vissa arbeten i flottleder har kunnat utföras som beredskapsarbeten. Några särskilda medel härutöver anser han inte behövliga. Föredraganden tillägger att länsmyndigheterna har möjlighet att fortlöpande följa utvecklingen på transportområdet.”

Det är väl svar nog.

Anf. 129 CURT BOSTRÖM (s) replik:

Herr talman! När det gäller anslag till skogsbilvägar, Bertil Jonasson, vill jag bara erinra om vad jag sade i mitt tidigare inlägg.

Ett faktum är att av de 72 milj. kr. som skogsstyrelsen begärde för att bygga ut sitt skogsbilvägnät har man fått ungefär hälften. Man är inom skogsstyrelsen bekymrad över att man med dessa medel helt enkelt inte klarar av att bygga ut skogsvägnätet i den här situationen. Skulle man då, som sagt, lägga ner flottningen i Piteälven – vilket uppenbart blir följderna därest man inte får ett positivt beslut beträffande fortsatt flottning på Piteälven här i dag – innebär det att det praktiskt taget inte finns några medel för att bygga ut skogsbilvägnätet. Det hjälper inte flottningen, Bertil Jonasson. Förutsättningen för att man skall kunna upprätthålla flottningen på Piteälven är att man får beredskapsmedel.

Jag är orolig. Även om Bertil Jonasson åberopar denna skrivning innebär den i praktiken inte någon säkerhet, därför att den ansökan som i dag vilar hos länsstyrelsen i Norrbotten beträffande beredskapsmedel för 1982 vilar i avvaktan på just riksdagens beslut här i dag. Jag är helt på det klara med att om vi inte ställer upp för reservationen så kommer det att innebära att flottningen på Piteälven är färdig.

Anf. 130 NILS-OLOF GRÖNHAGEN (s):

Herr talman! I budgetpropositionen 1980/81 bilaga 9, kommunikationsdepartementet, behandlas under rubriken Särskilda frågor punkten 2 Flottning.

I motion 1980/81:1327 har de socialdemokratiska ledamöterna på Väster-norrlandsbänken yrkat:

”1. att riksdagen beslutar att begära att regeringen tillsätter en utredning om flottningföreningarnas organisation och konkurrensförhållanden mellan flottning och lastbilstransporter i enlighet med vad som anförts i moti-onen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att – i avvaktan på en sådan utredning – åtgärder vidtas som syftar till att förhindra en nedläggning av flottningen i Ångermanälven.”

Herr talman! Med anledning av en skrivelse från kommunikationsdepar-temtentet av den 20 juni 1979 har länsstyrelserna i Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län i samverkan genomfört en utredning om förutsättningarna för fortsatt flottning i Ångermanälven resp. övergång till alternativa transportformer.

Utredningen visar att buntflotning är det mest fördelaktiga alternativet ur bl. a. ekonomisk synpunkt. Till detta kommer att en mycket större kvantitet virke lönsamt kan tillvaratas vid buntflotning än vid något av de andra alternativen. Det rör sig om drygt 100 000 m³. Ur energisynpunkt är alternativet buntflotning överlägset. Vad säger då kommunikationsministern i propositionen? Ja, han säger inte särskilt mycket, men slutsatsen är: "Jag tillstyrker därför inte länsstyrelsens förslag om att anslå statliga medel för investeringar i en buntflottled i Ångermanälvens flodsystem.

Som jag tidigare har redovisat i avsnitt 1 under särskilda frågor förordar jag att bandelen Forsmo–Höting rustas upp till högre axeltryck. Jag förutsätter därvid att det virke som nu älvflottas i erforderlig utsträckning överförs till järnväg."

På ett mycket enkelt och lättsinnigt sätt viftar därmed kommunikationsministern bort hela frågan om buntflotning i Ångermanälven. Han har därmed tillmötesgått några storföretag inom skogsindustrin som under skenet av företagsekonomiska skäl beslutat om nedläggningen av flottningen. Jag vill påstå, herr talman, att företrädarna för dessa skogsindustriella företag ingalunda bedömt frågan från företagsekonomisk synpunkt utan mera från företagspolitisk synpunkt. Ställningstagandet beträffande flottningen i Ångermanälven ingår som en del av det företagspolitiska mönster som kan urskiljas och som tar sikte på att få till stånd nedläggning av nu befintliga industrienheter inom skogsindustrin i Ådalen. Detta tror jag att också kommunikationsministern har begripit, men han låtsats som om ingenting har hänt. Det finns – det vet jag – många, bl. a. partivänner till kommunikationsministern, som reagerar kraftigt mot statsrådets lättvindiga handläggning av den här frågan.

Vid trafikutskottets behandling av ärendet har den socialdemokratiska gruppen reserverat sig mot majoritetsskrivningen. Reservanterna begär i likhet med motionärerna en allsidigare utredning i vissa frågor som berör virkestransporter, och i avvaktan på denna bedömning och utredning bör åtgärder vidtas som syftar till att förhindra en nedläggning av flottningen i berörda älvar.

Får jag, herr talman, sedan något kommentera vad föregående talare har varit inne på.

Sven Henriesson yrkade bifall till utskottets hemställan, vilket innebär att man skulle gå med på nedläggningen av flottningen i Ångermanälven. Han är järnvägare till professionen. Han slår vakt om sitt eget yrkesområde och förordar järnvägstransporter. Jag tror att Sven Henriesson gjort ett litet misstag när han bundit sig för den här formen. Den socialdemokratiska reservationen innebär inte att man avstår från investeringen i Forsmo–Höting-banan. Utskottet är enigt om att man skall satsa på en upprustning av denna bana. Men det skall inte förhindra att man förändrar virkestransporten i Ångermanälven till buntflotning. Här är det ju bara fråga om en ytterligare utredning för att klarlägga de här möjligheterna.

Jag är litet fundersam över vad det är Sven Henriesson är ute efter. Om man skulle vara riktigt elak kunde man säga att Sven Henriesson i det här

avseendet är mera moderat än vpk:are. Han tar ställning för storfinansens idéer utan att tänka på de människor i Ådalen som är oroliga för fortsättningen, om Sven Henricsson får som han vill och flottningen läggs ned.

Får jag citera några ord från de företag som herr Jonasson åberopat såsom varande de som medverkat till beslutet om nedläggning, nämligen Graninge- verkens Aktiebolag, Svanö Aktiebolag och Norrskog. Dessa företag säger i en skrivelse till kommunikationsdepartementet av den 18 november 1980 att man är förvånad över det sätt på vilket detta ärende handlagts. Vidare säger man:

”Frågan om vilket transportsätt som skall brukas för Ådalsindustrierna bör rimligtvis i hög grad vara avgörande av vad Ådalsindustrierna och dess leverantörer finner bäst. Den som ämnar transportera virke bort från Ådalen, i konkurrens med Ådalsindustrin, har självklart endast intresse av att skapa goda transportförhållanden bort från Ådalen.”

Detta är alltså citerat ur en skrivelse från de företag som är representerade i Ådalen.

Jag vill också erinra om vad Sveriges skogsägareföreningars riksförbund säger i sitt yttrande över den här utredningen – det är daterat den 26 september 1980:

”I överensstämmelse med ett av länsstyrelsen i Västernorrlands län avgivet remissyttrande --- förordar SSR en övergång från lösflottning till buntflottning i Ångermanälven.”

Får jag sedan säga att Sven Henricsson och Bertil Jonasson inte med ett ord berört den ytterligare virkeskvantitet som man genom buntflottningen kan ta fram lönsamt. Är det ointressant för herrarna att man i Ångermanälven skulle få fram ytterligare drygt 100 000 m³?

Bertil Jonasson framhåller att flottningen är lönsam i Klarälven. Varför kan han då inte vara med om en lönsam buntflottning i Ångermanälven?

Låt mig till sist, herr talman, yrka bifall till den socialdemokratiska reservationen.

Anf. 131 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! När man lyssnar till Nils-Olof Grönhagen kan man få intrycket att det är jag som lagt ned flottningen i Ångermanälven, men det är alls inte fallet. Flottningen är nedlagd av flottningsföreningen, och den består av företag och skogsägare. Inte heller har jag agerat i egen sak när jag här nu har förklarat att varje uppskov kan leda till att den upprustning av järnvägen som är angelägen inte kommer till stånd om flottningen bibehålls. Detta säger jag inte för att jag själv skall få någon fördel av det utan av den enkla anledningen att möjligheten att behålla och utveckla en järnväg som är så nedgången som denna hänger samman med att man får ett underlag i form av timmertransporter. Efter hand som järnvägen får det underlag som motiverar en upprustning kan den tjäna syftet att utveckla landsändan industriellt och på andra sätt. Det är därför jag har sagt min mening i det här fallet. Och kopplingen mellan en avveckling av buntflottningen och

överföring av transporter till järnväg är klart dokumenterad i både proposition och betänkande. Det finns skrivningar på flera ställen som bekräftar att man förutsätter att en nedläggning av flottningen kombineras med en upprustning av järnvägen.

De som är beroende av flottningen ställer inte upp för att flotta, och om man specialdestinerar 60 miljoner för en transportled, då måste det rimligen bli en räntabel användning av den, annars är det inte god ekonomi. Man måste utgå från att de som behöver detta transportmedel ställer upp och använder det. Man kan inte bara flotta en liten del av virket.

När det sedan gäller frågan om att finansiera en upprustning finns det här ett alldeles klart samband: Om riksdagen beslutar att ytterligare utreda frågan om buntflottning i Ångermanälven kommer det inte att bli någon start av järnvägsbyggnationen. Det är fel, herr Grönhagen, att påstå att det går att ha bådadera. Realiteten är den att SJ inte kommer att bygga eller upprusta någon järnväg om man inte får klarhet när det gäller möjligheten att få ett underlag i form av virkestransporter. Det är bara så. Man kan inte ha en järnväg bara för att barnen skall stå vid sidan och säga: Där går tåget. – Det går inte. Man måste ha något att transportera, och det är timmer vi skall ha möjlighet att transportera. Sedan kan vi så småningom bygga på med torv och annat.

Anf. 132 NILS-OLOF GRÖNHAGEN (s) replik:

Herr talman! Jag har inte sagt att herr Henricsson har lagt ned flottningen i Ångermanälven, men han medverkar kraftigt till att en nedläggning kommer till stånd. Det skall bli intressant att få lyssna till Ådalens arbetare när de läser och lyssnar till Sven Henricssons propäer om sysselsättningen i Ådalen.

Sedan säger han att det är fel att tro att man kan bygga båda delarna, att regeringen inte kommer att vara med på det. Jag förutsätter att det är riksdagen som beslutar och att det är regeringen som skall verkställa det beslut som riksdagen har fattat. Men det är möjligt att Sven Henricsson kan få rätt, därför att det händer titt och tätt att regeringen inte verkställer vad riksdagen beslutat. Men om Sven Henricsson och vi andra här i kammaren är bestämda i vårt sätt att göra våra uttalanden och fatta våra beslut, då vore det märkvärdigt om inte regeringen verkställer ett sådant beslut.

Anf. 133 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Det är bara så att ingen vill förstöra något när det gäller möjligheterna för flottningen. Flottningsföreningen har ju en gång lagt ner flottningen och är sedan inte beredd att ställa upp för några nya metoder när det gäller flottning. Däremot kan man förstöra det realkapital som finns och som beräknas till nära en halv miljon kronor i Forsmo–Hoting-banan. En vital järnväg kan vi få genom övre Ådalen, men det står och faller med om vi får de timmertransporter som det här öppnas möjligheter för.

Jag menar att varje uppskoy nu kommer att innebära risker för att man inte sätter i gång dessa arbeten, och därför vill man inte vara med och ta ansvar för detta. Vad beträffar att jag skulle ha ett speciellt ansvar här som politiker kan

jag säga att jag är i gott sällskap. De flesta remissinstanser har faktiskt inte tillstyrkt förslaget. Kommunerna Sollefteå och Strömsund, som ligger i omedelbar anslutning till området, har inte heller tillstyrkt förslaget, utan de har varit här nere i Stockholm och bett på sina bara knän om en upprustning av järnvägen. De inser att detta skulle kunna bidra till att man fick möjligheter att utveckla denna landsända. Jag kan tala om att järnvägen har tvingats skaffa preliminära kontrakt, och det är riktigt att man gjort det. Det krävs ju sådana, och man har redan preliminära kontrakt på att frakta över hundra järnvägsvagnar per vecka fr. o. m. september, när banan eventuellt blir upprustad. Men det förutsätter att man helhjärtat ställer upp i ett läge, då andra tydligen inte vill ställa upp.

Anf. 134 NILS-OLOF GRÖNHAGEN (s) replik:

Herr talman! När det gäller att ställa upp i olika avscenden vill jag nog efterlysa Sven Henricssons möjligheter att ställa upp på ett riktigt sätt. Jag tror att Sven Henriesson utöver järnvägsfrågorna också skall ta sig en funderare på om de här skogsföretagen är bundna till järnvägen fortsättningsvis, ifall flottningen upphör och järnvägen rustas upp. Det finns ju landsvägstransporter också. Vad är det då som hindrar att företagen fraktar sitt virke per landsväg? Det lär finnas en bedömning av vad ett vägbyggande skulle kosta – det rör sig enligt uppgift om 60 milj. kr.

Får jag än en gång säga – och jag tror att flera med mig kommer att understryka det – att socialdemokraterna vill ha en upprustning av bandelen Forsmo-Iloting, tillsammans med de övriga partierna. Men vi vill också att man vidare skall utreda möjligheterna till buntflottning i Ångermanälven, och det innebär att både järnvägen och flottleden står till förfogande. Järnvägen måste där ha utvecklingsmöjligheter för andra transporter än just transporter av virke till skogsindustrin. Men Sven Henriesson har tydligen inte uppfattat att de möjligheterna finns för framtiden.

Tredje vice talmannen anmälde att Sven Henriesson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 135 FILIP JOHANSSON (c):

Herr talman! I likhet med Curt Boström väckte jag under allmänna motionstiden en motion om flottningen i Piteälven. Men mitt sätt att utforma motionen och yrkandet gjorde att den hamnade hos arbetsmarknadsutskottet, där den enligt uppgift kommer att behandlas i morgon. Det är mot den bakgrunden som jag går upp i debatten här i dag, för om det skulle bli så att trafikutskottets hemställan i denna fråga bifalles finns det ju inte stora förutsättningar för att jag får min motion tillstyrkt av arbetsmarknadsutskottet.

Bertil Jonasson höll ett mycket engagerat och vältaligt anförande om det fina med flottningen i Klarälven. Jag hade varit väldigt glad om han hade ansett att flottning t. ex. i Pite älv är lika välgörande för den bygden som flottningen är i Värmland. Faktum är att vi inte har råd att avstå från de

12 000 arbetstillfällen som flottningen i Piteälven ger.

Nu tycks det vara svårt att riktigt ta ställning till vad trafikutskottet har beslutat, men det framgår i alla fall att utskottet godkänner vad föredragande departementschefen i propositionen anført om flottning. Då kan jag inte underlåta att läsa upp vad utskottet skriver om flottningen i Pite älv.

Utskottet pekar först på länsstyrelsens utredning, enligt vilken det anses samhällsekonomiskt motiverat med fortsatt flottning i Pite älv. Tyvärr är det dock nödvändigt att samhället vidtar åtgärder för att jämställa konkurrensförhållandena mellan flottning och lastbilstransport, anser länsstyrelsen.

Sedan säger utskottet: "Föredraganden erinrar i detta sammanhang om sin principiella inställning att såväl beslut som ekonomiskt ansvar för framtida flottning bör åligga den berörda flottningsföreningen. Statliga insatser för att finansiera flottningen är därför inte aktuella. Han erinrar också om att regeringen under hösten 1980, för att ge sysselsättningsfrågorna en rimlig lösning under kommande flottningssäsong, medgav att alla underhålls- och reparationsarbeten inom den berörda flottningsföreningens verksamhetsområde skulle få utföras som beredskapsarbeten."

Så långt har departementschefen sträckt sig, följaktligen till flottning under innevarande år. Detta har trafikutskottet yrkat bifall till.

Det är med den motiveringen och med de skäl som jag anført i den motion som nu har hamnat hos arbetsmarknadsutskottet som jag kommer att rösta för reservationen i denna fråga.

Anf. 136 EVA WINTHER (fp):

Herr talman! Mina synpunkter gäller i huvudsak Pite älv, och jag menar också att det är viktigt att det görs en samhällsekonomisk bedömning av vilket transportsätt som är bäst i resp. region. Den energisituation som vi befinner oss i talar också för att flottningen är att föredra.

Utskottet skriver emellertid på s. 3 i betänkandet: "Om ett bibehållande av flottningen har uppenbara samhällsekonomiska fördelar kan samhällliga insatser liksom hittills bli aktuella för att underlätta flottningen." I den socialdemokratiska reservationen talas det också om att man vill utreda möjligheten att skapa en statlig kollektiv organisation för virkestransporter inom en ådal eller flera. Det menar jag är helt onödigt.

Anf. 137 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Jag har begärt ordet dels för att göra en kommentar till vad Bertil Jonasson har sagt, dels för att ställa några frågor till Sven Henriesson.

Jag känner Bertil Jonasson som en mycket rekorderlig företrädare för sin bygd. Han har här på ett utmärkt sätt belyst vikten av att få behålla flottningen i Klarälven och lagt fram en rad utomordentliga skäl för att visa att det är nödvändigt. Precis samma skäl, Bertil Jonasson, finns både i Ångermanälven och i Pite älv. Nog är det konstigt att utskottets företrädare skall driva en så utpräglad bypolitik att man inte, när behoven är exakt desamma i de övriga älvarna, skall kunna gå med på att den frågan gås

igenom på ett ordentligt sätt igen.

Vi vet inte, herr Jonasson, hur mycket virke som går förlorat. Nils-Olof Grönhagen har just påpekat att kanske 100 000 m³ virke blir kvar i skogen. om vi går över till den här metoden utan att ha synat den närmare. Skälet till att man vill ha kvar flottningen i Klarälven är just att så mycket timmer annars skulle gå förlorat.

Sven Henricsson, som brukar vara en saklig debattör och gå igenom frågorna ganska noga, har på något sätt hamnat i ett läge som jag inte riktigt kan förstå. Vad han säger om järnvägen är helt felaktigt. Järnvägen är icke beroende av detta.

Här gör herr Henricsson en utomordentligt farlig bedömning, för storföretagen som han allierat sig med – det är ju de som vill bryta flottningssystemet och gå över till nya metoder – är ingenting att lita på. När de väl har fått som de vill börjar de frakta på landsväg, och det kan inte herr Henricsson göra särskilt mycket åt. Att binda den här frågan så uttryckligt till frågan om järnvägen är alltså enligt min mening mycket farligt.

Därmed är min fråga till herr Henricsson ännu mycket viktigare: Vad är det som gör att herr Henricsson i det här sammanhanget inte ser sysselsättningsriskerna för stora grupper av flottningspersonalen både i Ådalen och i Pite älv? Nå, Pite älv tycks han ju ställa upp på. Dessutom får man ju, som flera talare har påpekat, inte fram virket till skogsindustrin, och det är ett hot mot sysselsättningen i den industrin.

Det finns, herr Henricsson, åtskilliga skäl att fråga om han ändå inte borde tänka om i det här sammanhanget. Här finns ett allvarligt hot mot sysselsättningen i herr Henricssons egen region. Och jag upprepar än en gång: Herr Henricssons påstående om järnvägen är felaktigt. När det gäller järnvägen är vi helt överens, och för att markera det behandlar vi inte den i det här betänkandet utan i det järnvägsbetänkande som vi skall diskutera, helst i morgon bitti men enligt någras mening tydligen om en stund. Det är där den frågan behandlas och inte här, och därför hänger frågan om järnvägen Forsmo-Höting inte alls ihop med det här ärendet.

Anf. 138 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Det verkar på socialdemokraterna här som om flottningsnedläggningen hade börjat när den borgerliga regeringen kom till makten, men så är inte alls fallet. Vad gjorde ni under den verkliga ruschen med att lägga ned flottningen här i landet? Jag har aldrig märkt att det vidtagits några speciella åtgärder av regeringen för att motverka denna, så vitt jag förstår, ogynnsamma utveckling.

Flottningen har uppenbarligen företräden, men samtidigt är det alldeles klart att det finns en sorts kooperativa föreningar organiserade mellan dem som äger skog och dem som äger industrier. Där har man bestämmandet, och man har bestämt sig för att upphöra med flottningen. Det är bara på det viset. Det är inte vare sig jag eller någon annan som har medverkat till detta.

Det sades att möjligheterna att upprusta järnvägen inte har någonting att göra med frågan om buntflottningen.

Det står på tre ställen i propositionen och betänkandet att det är ett klart samband mellan detta med flottning och en upprustning av järnvägen. Sambandet mellan dessa två företeelser går det inte att komma ifrån. Jag har jobbat där uppe i 40 år och vet vad jag talar om. Vi har varje år, på facklig basis, i företagsnämnder och på andra håll, diskuterat hur vi skall få ett underlag för denna järnväg. Vi har kommit fram till att den enda chansen är att få timmertransporter. Därefter kan vi bygga upp banans status, förstärka dess kapacitet och ta nya transporter. Vad betyder inte det för en inlandsregion att ha en järnväg som kan frakta varor åt alla håll! Tack vare denna järnväg i all dess "uselhet" har vi fått två moderna sågverk och en verkstadsindustri utmed banan.

Som jag sade i mitt inledningsanförande tror jag inte att vi skall undervärdera järnvägens roll i regionalpolitiken. Järnvägen var det första regionalpolitiska medel som användes här i landet, och låt oss inte glömma att järnvägen alltjämt spelar en stor roll.

Tro nu inte att man kan spela ut detta med buntflottning på detta vis. Om man satsar på en sådan åtgärd, som inte har någon respons hos avnämarna, så ifrågasätter man samtidigt huruvida järnvägen skall rustas upp. Här finns alltså ett klart samband.

Jag talade senast i går med departementet, och där sade man så här: Hur skall man nu få pengar till upprustning av järnvägen efter socialdemokraternas agerande här i riksdagen? Måhända får socialdemokraterna riksdagen att säga ifrån att vi ändå skall satsa på flottning. Men vi måste ju bestämma oss. Skall vi ha flottleder av buntflottningstyp, eller skall vi satsa på en upprustning av järnvägen och få en infrastruktur, som är till nytta inte bara för timmertransporter utan också för en industriell och allmän utveckling av hela regionen?

Jag tror inte att vi skall ta munnen så full av ord och göra gällande att vi kan få vad som helst. Vi måste nog vänja oss vid att prioritera. Det gäller att förstå att vi måste satsa på det som ger den bästa utvecklingen. I dag är faktiskt läget det att vi har chansen att rusta upp järnvägen. Det är en möjlighet som vi inte har haft tidigare men som vi har väntat på. Om vi inte rustar upp den kommer den så småningom att sjunka ned i de myrar där den går fram, och då har vi ingenting att hämta.

Anf. 139 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Herr Henriesson säger att det inte är han som har lagt ned flottningen, och det är det heller ingen som har påstått. Men det anmärkningsvärda är att herr Henriesson här och nu litar sig med de krafter som vill lägga ned flottningen. Han går t. o. m. så långt att han här företräder det moderata kommunikationsdepartementet. Människorna där har han minsann talat med, och där är man av samma åsikt som han.

Ja, det är storföretagen och det moderata kommunikationsdepartementet som har dessa idéer. Det anmärkningsvärda är att herr Henriesson befinner sig på samma spår.

Låt mig än en gång understryka, för att vilshenhet inte skall råda härom, att

det inte är något samband mellan järnvägens upprustning och flottningsfrågan. Det är fel. Herr Henricsson stöder sig på ett skäl som inte är korrekt. Därför finns det anledning att med yttersta skärpa understryka vad jag här har sagt. Jag vill varna herr Henricsson för denna hans idé. Den kan komma att innebära ett hot mot denna järnväg i samma ögonblick som storföretagen finner att de hellre vill använda sig av landsvägstransporter för att frakta timret.

Anf. 140 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! När det gäller storföretagens möjligheter att välja transportmedel kan man inte heller utgå från att de obetingat är tvingade att använda buntflottning. De kan en vacker dag säga att de föredrar lastbil. På den punkten gäller nog samma regler oavsett transportmedel, då vi lever i en kapitalistisk ekonomi.

Jag vill återge vad som står på s. 107 i kommunikationsdepartementets del av budgetpropositionen:

”Enligt min mening bör exempelvis bandelen Forsmo–Hoting rustas upp för högre axellast om detta innebär att en överföring till järnväg av rundvirke som älvflottas på i första hand Ångermanälven kan komma till stånd.”

Kan detta missförstås? Framgår det inte alldeles tydligt att det är fråga om att föra över älvflottat virke till den nya transportmöjlighet som järnvägen skulle utgöra. Det är ju t. o. m. ett villkor.

Man kan också gå till s. 115, där det står:

”Som jag tidigare har redovisat i avsnitt 1 under särskilda frågor förordar jag att bandelen Forsmo–Hoting rustas upp till högre axeltryck. Jag förutsätter därmed att det virke som nu älvflottas i erforderlig utsträckning överförs till järnväg.”

Det görs således en klar koppling. Och SJ har fått följande direktiv: Se till att ni har preliminära kontrakt som dokumenterar att ni verkligen kommer åt dessa transporter! Då först trycker vi på knappen för en upprustning. Så ligger det till, Bertil Zachrisson. Man kan inte bara säga: Bygg järnväg och bygg buntflottled! Här gäller det att vara realist och se vilka möjligheter som finns och till vilken nytta de kan vara för landsändan.

M o m . 1

Flottning i Ångermanälvens vattensystem

Utskottets hemställan bifölls med 168 röster mot 136 för reservationen av Bertil Zachrisson m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 1 i övrigt

Reservationen av Bertil Zachrisson m. fl. i motsvarande del bifölls med 154 röster mot 150 för utskottets hemställan. 1 ledamot avstod från att rösta.

4 § Föredrogs

Trafikutskottets betänkanden

1980/81:23 om vägtrafikbuller (prop. 1980/81:100)

1980/81:24 om besiktning av fartyg (prop. 1980/81:94)

Vad utskottet hemställt bifölles.

5 § Trafikpolitiken

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1980/81:25 om trafikpolitiken.

Anf. 141 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! På 1970-talet växte opinionen mot koncentrationspolitik, centralisering och flyttningspolitik. Miljöfrågorna, energifrågorna och kärnkraften blev huvudavsnitt i samhällsdebatten. Gängse föreställningar om välfärd började ifrågasättas, och ord som nytta och livskvalitet nämndes allt oftare. Så kom också trafikpolitiken in i bilden. Bilismens ohämmade utveckling – i sig själv en förutsättning för centralisering och koncentration – började t. o. m. ifrågasättas. Nedläggning av busslinjer och järnvägar började väcka protester, bl. a. som ett led i kampen för arbete och utveckling i många hotade regioner. Opinionen växte i styrka och blev politiskt intressant även för partier som hejat fram centralisering och koncentration såsom viktiga för tillväxten och effektiviteten på marknaden. Även de tvangs mer eller mindre att manövrera i trafikfrågorna.

Lika eniga som alla de s. k. stora partierna var i 1952 års trafikutredning, som släppte marknadskrafterna lösa via 1963 års beslut – allt för att effektivisera trafiken och uppnå optimal effektivitet –, lika enig blev man, då kritiken växte även i de egna leden, om att kasta skulden på det beslut man själv fattat 1963.

Nu var det 1970-talet och de många trafikutredningarnas tid. Trafikpolitiken skulle bli mer samhällsekonomisk, framhölls det i utredningsdirektiven i allmänhet. 1972 års trafikpolitiska utredning var utomordentligt ambitiös, tog fram en betydande dokumentation och pekade på en lång rad angelägna åtgärder. Så fick vi då vad som brukar kallas 1979 års trafikpolitiska beslut. Där finns – det måste vi erkänna – många fina, välformulerade och träffande meningar om trafik och trafikförsörjning, om dess samband med närings-, sysselsättnings- och regionalpolitiken samt om trafikens betydelse för miljö, säkerhet och energihushållning. Den talade också om begränsning av privatbilismen i tätorterna, om restriktioner som kunde behövas, om ökade järnvägsinvesteringar och mycket annat positivt.

Denna utredning hade föregåtts av en annan utredning och ett riksdagsbeslut vid 1977/78 års riksmöte om huvudmannaskapet för viss lokal och

regional persontrafik. Frågan är om inte det sistnämnda beslutet är det mest avgörande för trafikens utveckling i vårt land.

Men varför kunde inte vänsterpartiet kommunisterna godta dessa båda riksdagsbeslut när alla andra partier gjorde det? Beträffande det sistnämnda beslutet, det om huvudmannskapet för regional persontrafik, föreslog vi ett sammanhållet interregionalt och regionalt trafiksystem via ett statligt huvudmannskap baserat på SJ:s organisation och med regionala lekman-nastyrelser. Den nuvarande organisationen – som blev riksdagens beslut – innebär en kraftig kostnadsövertäckning på kommunerna samt betydande samordningsproblem mellan interregional och regional trafik, på grund av ett splittrat ansvar. Konkreta exempel härför finns från flera län, där man börjat den nya organisationsformen. Det gäller inte minst våra storstadsområden.

Vad sedan beträffar 1979 års beslut, kritiserar vi inte de många bra skrivningarna utan det tunna innehållet av konkreta åtgärder. En viss avlastning av SJ:s fasta kostnader för att möjliggöra vissa rabattförsök under tre år var det enda konkreta. Tillsammans med den kraftiga höjningen av bensinpriserna har denna åtgärd faktiskt medverkat till en ökning av antalet tågresenärer. Men i övrigt har man svårt att upptäcka någon påtaglig förändring på grund av detta beslut. Inte heller finns några tydliga tecken på exempelvis den kollektiva trafikens förbättring, och i större tätorter fortsätter personbilarna att förstöra miljö och trafiksäkerhet. Utredningen om kollektivtrafik i tätorter, KOLT, som lämnade en rad genomtänkta förslag till åtgärder i syfte att förbättra situationen, har inte föranlett några beslut. KOLT:s förslag om ökade statsbidrag för att stimulera kommunerna till kollektivtrafiklösningar har aktualiserats bl. a. i vpk-motioner, vilka tillbakavisats. Bilismen fortsätter att styra utvecklingen, och samhällsplaneringen fortsätter också att gynna bilismen i stället för att begränsa den. Enligt en två år gammal undersökning gjord av statistiska centralbyrån om svenskarnas resvanor uppgick våra inrikes resor till nära 97 miljarder personkilometer. 72.6 miljarder personkilometer eller 75 % företogs i bilar som rullade sammanlagt 50 miljarder kilometer. Bara bensinkostnaderna för dessa totalt 5 miljarder mil närmar sig med dagens bensinpristrend snabbt 20 miljarder kronor per år.

Herr talman! Landets ekonomi är ju numera flitigt debatterad. Det talas ibland om att sänka både pensioner och barnbidrag. Hur många tänker på att bara någon eller några procents minskning i bilåkandet skulle spara miljarder? I detta läge har faktiskt regeringen kommit med ett förslag, och det förslaget är som följer. De människor som åker kollektivt kommer att straffas genom att mista hela det årliga reseavdraget, samtidigt som bifresenärerna bara får en viss begränsning. Medan hela transportarbetet ökat med 23 % har arbetsresorna ökat med 56 % på 1970-talet. Rörligheten har som bekant blivit ett tvång på grund av avlägsna bostadsområden och centraliserade servicefunktioner och arbetsplatser.

Nu visar statistiken för 1970-talet enligt transportrådets redovisning att just bilreseavdragen ökade mest – med hela 47 %. Kollektivreseavdragen

ökade med endast 19 %. Man behöver inte vara något ekonomiskt geni för att begripa att de av regeringen nu föreslagna åtgärderna – stimulans till kollektivresenärerna att överge tåg och bussar och övergå till arbetsresor med den egna bilen – inte förbättrar rikets affärer. Effekten blir den motsatta. Ökad bilism ger ökat oljeberoende och ökat underskott i handelsbalansen. Den kortsiktiga vinst som kommunerna gör på begränsade avdragsmöjligheter äts snabbt upp av kostnader för trafikövervakning, trafikolyckor och vägslitage, samtidigt som miljöproblemen förvärras.

Hur utvecklas då intentionerna från 1979 års trafikpolitiska beslut vad gäller järnvägarna? Som bekant behöll man – även om man bytte en del ord – uppdelningen av järnvägen i en lönsam och en olönsam del. Nu går regeringen med sitt instrument – transportrådet – till verket för att lägga ner trafiken på en lång rad järnvägar. I en tid då oljepriserna stiger oavlättligt, då landet på grund av felinvesteringar dras med ett växande elöverskott – i denna tid förberedes nu raserandet av den nationella tillgång som vårt vitt förgrenade järnvägsnät utgör. De nya länstrafikbolagen bjuds en präktig morot i form av femåriga subventioner om de vrakar tåget och väljer landsvägsbussen. Målmedvetet har man arbetat från ledande håll för att låta många banor förfalla – sakta men säkert – och tågen går också sakta utan anslutningar och förbindelser.

De relativt begränsade åtgärder som vidtagits i taxehänseende har ändå kunnat öka resandeströmmen på tidigare hotade bandelar. Det är positiva och offensiva åtgärder som behövs för att bättra på järnvägens utrustning, öka resekomfort och turtäthet. I en tid då arbetslösheten visar växande siffror utgör sådana arbeten nyttiga åtgärder för framtiden. Vänsterpartiet kommunisterna anser att det inte finns någon anledning att lägga ner järnvägstrafik på det sätt som nu sker. Befolkningen ute i de berörda bygderna liksom många av deras representanter – det visas bl. a. här i riksdagen – vänder sig mot den inledda nedläggningspolitiken. Från vårt partis sida försäkras vi vår vilja att medverka till en så bred folkopinion som möjligt för att söka stoppa alla dessa anslag mot landets järnvägsnät. I början av 1970-talet förelåg konkreta SJ-planer på nedläggning av persontrafiken på inlandsbanan. Befolkning och kommuner reste sig till motvörn i en kraftfull opinionsrörelse. Nu återfinns orden "inlandsbanan upprustas" i regeringsdeklarationen. Det återstår att se vad som i verkligheten menas med dessa förpliktande ord. Inom kort kommer frågan att ställas om att ersätta persontågen på större delen av banan, dvs. de delar som inte tillhör det s. k. riksnätet, med landsvägsbussar. Det stämmer illa med regeringsdeklarationens ord.

Slutligen, herr talman, några kommentarer till vpk:s motion 1980/81:210 om kombinationstransporter lastbil-järnväg. De stigande energikostnaderna och kravet på minskat oljeberoende har på ett dramatiskt sätt aktualiserat frågan om att snabbt överföra långväga tunga transporter från landsväg till järnväg. Tekniken finns redan i viss omfattning och kan ytterligare utvecklas för samordning lastbil-fjärrgodståg. Utskottet talar om samverkan på frivillighetens grund, men vi menar att denna typ av transportlösningar är så

uppenbart samhällsekonomiskt fördelaktigt att den måste påskyndas genom politiska åtgärder.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till vpk-motionerna 1980/81:210 och 578 i anslutning till mom. 1 och 2 i utskottets hemställan.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 142 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Vi har under de senare åren fattat utomordentligt avgörande trafikpolitiska beslut i riksdagen. Innehållet i de besluten, som naturligtvis också är känt för herr Henricsson och vänsterpartiet kommunisterna, är i mycket stora delar för att inte säga allt väsentligt sammanfallande med de krav som ställs i kommunistmotionerna. Även om det bär mig emot att säga att *motionerna är okynnesmotioner*, tycker jag att de i det här fallet är på gränsen till det. Några av de frågor som herr Henricsson tar upp när det gäller järnvägspolitiken och trafikpolitiken i övrigt har också litet karaktären av strid om påvens skägg.

För att ytterligare understryka det samband som finns mellan de trafikpolitiska beslut som fattades av 1978 och 1979 års riksdag och de kommunistiska motionerna har vi i utskottsbetänkandet mycket noggrant återgivit de besluten för att sambandet mellan dem och de önskemål som herr Henricsson har framfört skall framstå alldeles klart också för herr Henricsson. Det finns enligt min mening ingen anledning att i nuvarande läge fatta några förnyade principiella beslut av den karaktär som riksdagen redan har fattat.

Med detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Anf. 143 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Jag är relativt ny som ledamot här i kammaren och har uppskattat herr Zachrissons inlägg i trafikfrågor. Jag har ägnat rätt många år åt trafikfrågor och har med intresse tagit del av herr Zachrissons anföranden. Det här inlägget tycker jag var ett av de minst intressanta, för att uttrycka mig *litet nyanserat*.

Vi har i våra motioner tagit upp positiva värderingar av 1978 och 1979 års beslut, men vad vi anmärker på, herr Zachrisson, är att besluten t. v. har lett till ytterst få konkreta åtgärder som inneburit några förbättringar av trafiksituationen i samhället. Vi kommer att fortsätta att påpeka sådana saker och driva fram till diskussion att vi förväntar oss mer konkreta åtgärder.

Mom. 1 (förslag om en ny trafikpolitik)

Utskottets hemställan bifölls med 287 röster mot 17 för motion 578 av Lars Werner m. fl.

Mom. 2 (gemensam linjetariff lastbil-järnväg, m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 286 röster mot 17 för motion 210 av Lars Werner m. fl.

Mom. 3-9

Utskottets hemställan bifölls.

6 § Jämställdhetsarbetet i statsförvaltningen

Föredrogs arbetsmarknadsutskottets betänkande 1980/81:18 om För flera huvudtitlar gemensamma frågor (prop. 1980/81:100).

Anf. 144 SONJA REMBO (m):

Herr talman! I bilaga 3 till regeringens proposition 1980/81:100 meddelar statsrådet Johansson att han har för avsikt att föreslå regeringen att organisationer som skall nominera företrädare i en statlig utredning e. d. ombeds föreslå en kvinna och en man. Härigenom kan sammansättningen av utredningen, eller vad det nu gäller, påverkas så att jämn könsfördelning uppstår.

En liknande rekommendation har sedan 1974 funnits i Norge. De berörda organisationerna där har i princip accepterat dessa bestämmelser, även om man från såväl arbetstagar- som arbetsgivarhåll har uttryckt tveksamhet. Det senaste halvåret tycks dock resultatet ha varit mer positivt än tidigare.

Herr talman! Jag tror att en sådan här åtgärd kan ha en positiv effekt. De organisationer som avses kan på detta sätt förmås att aktivt sätta sig ned och fundera över vilka kvinnor de har bland sin personal eller inom sin medlemskår som är lämpade att företräda organisationen i statliga utredningar och liknande. Jag är övertygad om att man kommer att finna att det finns en stor skara mycket dugliga kvinnor, som inte tidigare har fått tillfälle att visa vad de kan på grund av det slentrianmässiga förfarandet vid utscende av representanter. Jag tror också att man kommer att finna att man har män som mycket väl kan representera organisationen i frågor som likaledes slentrianmässigt åsätts stämpeln kvinnofrågor.

Jag vill emellertid understryka att det givetvis måste ankomma på de berörda organisationerna själva att besluta vilka personer de vill låta sig representeras av. Organisationernas självbestämmande i det här avscendet får inte naggas i kanten. Det viktigaste är ju att vi på sådana här uppdrag får personer som är kunniga och väl skickade att utföra sitt uppdrag. Och det är i det valet vi måste få till stånd en objektiv bedömning, där ingen medvetet eller omedvetet sållas bort på grund av sitt kön.

Herr talman! Jag har inget särskilt yrkande.

Anf. 145 EVA WINTHER (fp):

Herr talman! Från utskottets sida vill jag bara helt kort säga – även Sonja Rembo står ju bakom utskottets hemställan – att det är helt klart att det är

organisationerna själva som skall avgöra vem som skall nomineras. Föredraganden anger ju att organisation som skall nominera en företrädare i en statlig utredning e. d. ombeds att föreslå en företrädare av vardera könet. Detta innebär ju att organisationerna kommer att ha kvar sin självbestämmanderätt. Det är mycket vanligt att det talas om att kvinnorna ofta är osynliga. Män nominerar män. Därför tror vi att den här åtgärden är mycket viktig och att den kan vara ett led i det arbete som vi bedriver för att få mer jämställdhet och en bättre balans mellan män och kvinnor i olika kommittéer och utredningar.

Anf. 146 SONJA REMBO (m):

Herr talman! Det är helt riktigt som Eva Winther säger, och jag tror också att denna åtgärd kan ha en positiv effekt. Men jag har ändå här i kammaren velat markera det viktiga i att organisationernas självbestämmande bevaras. Vi får inte låta jämställdheten gå ut över andra värdefulla principer i vårt demokratiska samhälle. Det är detta jag har velat markera.

Det betyder inte att jag har någon motsatt uppfattning mot den som har kommit fram i utskottet och som jag själv har ställt mig bakom.

Utskottets hemställan bifölles.

7 § Föredrogs

Arbetsmarknadsutskottets betänkande

1980/81:19 om anslag till statlig personalpolitik m. m. (prop. 1980/81:100)

Utskottets hemställan bifölles.

8 § Anslag till statens järnvägar, m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1980/81:19 om anslag till Järnvägar m. m. (prop. 1980/81:100).

Anf. 147 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Jag befinner mig i den något egendomliga situationen att jag nu förväntas hålla ett anförande som herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet skall besvara i morgon. Han har nämligen ingen möjlighet att vara med här i dag. Det är inte hans fel, utan det beror på att talarordningen och uppläggningsen av debatten har gjorts på ett sådant sätt.

Då jag inte finner skäl i att under sådana villkor hålla mitt anförande i sedvanlig ordning, har jag för avsikt att återkomma i morgon.

I dag ber jag f. ö. bara att få yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna på samtliga punkter.

Onsdagen den
22 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Anf. 148 RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Med samma motivering som Bertil Zachrisson har anfört kommer jag också att avstå från att hålla mitt anförande i kväll. Jag ber att få återkomma på talarlistan i morgon.

Jag yrkar bara bifall till de båda centerreservationerna nr 6, som berör mom. 17 a–c, och nr 7, som berör mom. 18.

Anf. 149 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Ett närmare studium av trafiksektorns investeringsutveckling de senaste decennierna bekräftar den enorma satsningen på bilismen och en samtidig relativ minskning av järnvägsinvesteringarna. Kraftiga nedskärningar i järnvägstrafiken genomfördes, men samtidigt växte efter hand folkopinionen mot 1963 års trafikbeslut och nedläggningspolitiken. Opinionen framtvungade faktiskt 1972 års trafikpolitiska utredning, som resulterade i 1979 års trafikpolitiska beslut – ett beslut som starkt underströk vikten av ökade investeringar och därmed ökade resurser till järnvägarna.

Man får se regeringens uppdrag till SJ att redovisa en långsiktig investeringsplan för den närmaste tioårsperioden som en följd av 1979 års trafikpolitiska beslut. I juni 1980 kom SJ med en sådan plan. Regeringen säger sig nu ha tagit denna SJ:s redovisning till utgångspunkt för en planeringsram, innebärande en genomsnittlig ökning av investeringarna med 5 % per år i *reala termer*, som man säger. Planen gäller i fem år.

Samtidigt har i samband med besparingspropositionen redovisats något som kallas för strukturplan, som talar om att SJ senast budgetåret 1983/84 skall uppnå full kostnadstäckning och uppfylla förräntningskravet.

Hur går det då med talet om de ökade investeringarna?

Såväl regeringen som utskottet föreslår en ökning av investeringsvolymen från 1 383 miljoner innevarande budgetår till 1 615 miljoner, dvs. med 232 miljoner. Men för att hålla jämna steg med prisnivåns utveckling fordras först och främst 185 milj. kr. Det är ju så att priserna stiger även för materiel som SJ skall köpa. Den verkliga ökningen blir alltså 47 milj. kr. Detta i sammanhanget ganska blygsamma belopp är inte ens de 5 % i *reala termer* som skulle vara riktmärke enligt den nyssnämnda besparingspropositionen. I bilaga 9 till budgetpropositionen sägs på s. 29: "Härigenom ges SJ förutsättningar att rationalisera sin verksamhet och i allt väsentligt genomföra de investeringar som krävs för att möta de kvantitets- och kvalitetsmässiga krav som ställs på såväl person- som godstrafikområdet."

Det är storordigt tal då man samtidigt prutar bort 400 milj. kr. på det som SJ anser sig behöva för att ta ett första steg när det gäller järnvägsupprustningen.

Enligt vår mening motsvarar inte denna prutning de krav på ökade resurser som utskottet betonade i samband med 1979 års trafikbeslut. Bilkostnadernas kraftiga stegring inkl. oljeprishöjningarna och den samtidiga satsningen på lågpriser har medfört en kraftig press på SJ:s hårt nedslitna utrustning. Bristen på tillräcklig kapacitet är påtaglig och tar sig bl. a. uttryck i haverier och tågförseningar. Lok- och vagnbristen minskar driftsäkerheten. Verk-

stadskapaciteten räcker inte till vid ett ständigt växande behov av reparationer. Sammanfattningsvis kan man påstå att SJ är i akut behov av att byta ut ett stort antal enheter rullande materiel. 400 sitt- och serveringsvagnar är över 30 år gamla och måste omgående förnyas. Ytterligare 500 personvagnar står strax inför samma behov. Oftast förknippas säkerheten vid SJ med teknisk utrustning för tågkontroll, telekommunikationer osv. Men materielens kraftiga nedslitning ger försämrade prestanda och ökar också betydligt risken för olyckor.

Tillåt mig, herr talman, att med några exempel illustrera de minskningar som måste ske och som SJ anser måste ske på grund av prutningarna. Dubbelspåret Älvsjö-Järna skjuts till en oviss framtid liksom dubbelspåret Ånge-Bräcke. Det för lokaltrafiken i Stockholmsregionen så angelägna dubbelspåret Kallhäll-Kungsängen kommer inte att kunna utföras. Väst-kustbanans kapacitetsproblem är nu enligt kommunikationsministerns utsago på s. 98 i budgetpropositionens bilaga 9 så allvarliga att åtgärder måste vidtas i en snar framtid. Ja, men enligt SJ ryms icke dessa arbeten inom den femårsplan för långsiktiga investeringar som departementschefen själv föreslår. Möjligen kan de börja 1985/86.

En kapphäst i motiven för investeringsinriktningen är rationalisering och personalbesparing. Men genom att man prutar så att spårstandardförbättringar inte kan företas ökar kostnader och personal för spårunderhållet.

Samma sak är det med broarna. SJ har många broar som är 60-70 år gamla. De har överskridit den tid då brospann av stål i regel måste bytas på grund av rostangrepp, utmattning och ökad sprödbrottsrisk. Brobytesprogrammet försenas nu, med ökade underhållskostnader som följd. En rad verkstäder och hallar som länge väntat på ombyggnad för rationellare drift och bättre arbetsmiljö måste nu bibehållas trots höga driftkostnader och dålig miljö. Det gäller t. ex. vagnverkstaden i Ånge, skötselhallen i Göteborg och reparationshallen i Hagalund. Kostnadskrävande och energikrävande anläggningar för värmeproduktion och fordonstvätt kan nu inte fullföljas enligt plan.

Andra åtgärder för att sänka driftkostnaderna genom förbättrad trafik-ekonomi är anskaffning av ny materiel för godstransporter, t. ex. H-bisvagnar. Anskaffningsprogrammet måste nu bantas. Investeringar i arbetskraftsbesparande och arbetsmiljöförbättrande utrustning som enhetslastbärare och truckar måste också prutas ner. Samma sak gäller banavdelningens anslagssänkning från 14 till 6 miljoner till utrustning. Det går ut över rationell drift och är ägnat att öka kostnaderna. Exemplet kan mångfaldigas.

Det blir alltså inte mycket mer än vackra ord kvar av "personalbesparande teknik" genom investeringar.

I själva verket gäller det nu enligt den s. k. strukturplanen att satsa på de företagsekonomiskt mest lönsamma investeringarna av de begränsade medel som anslås. Det gäller främst det s. k. affärsbanenätet. Det signaleras alltså för ytterligare nedläggningar av stationer där "verksamheten numera är av så liten omfattning att särskild stationspersonal inte motiveras". I hägnet av den

Onsdagen den
22 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

nya företagsekonomiska lönsamhetskampanjen ökar nu attackerna mot småstationer och småbanor. Länstrafikbolagen får några miljoner under en övergångstid om de drar in tågen och ersätter dem med landsvägsbuss. Kommunikationsminister Adelson brukar mynta en del bevingade ord. Han har t. ex. sagt att "de stora järnvägsnedläggningarnas tid är förbi". Men om nu intentionerna fullföljs kommer historien att minnas Ulf Adelson som den kommunikationsminister som verkligen lade ned järnvägstrafik.

Isammanhang med dessa nedläggningar och SJ:s många eftersatta primära investeringsbehov finns det anledning att beröra de s. k. snabbtågen, dvs. motorvagnståg med maximala tåghastigheter på 200 km/tim. En sådan tågdrift kräver miljardinvesteringar och vänder sig till en exklusiv grupp resenärer. Enligt vpk:s mening finns det all anledning att i dagens ekonomiska läge med massor av eftersatta behov inom trafiksektorn ge förtur åt investeringar för en allmän höjning av standarden för den stora majoriteten av trafikanter. Vi är positiva till forskning och utveckling – inte minst när det gäller energisparande och miljöförbättrande säkra transport-system. Här finns mycket att göra för exempelvis barn, gamla och handikappade i trafiken. Satsningen på höghastighetståg är inte nödvändig, och vi kommer av dessa skäl inte att biträda reservationen 5.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till motion 1980/81:766.

Herr talman! I motion 1980/81:756 har jag tagit upp frågan om anläggande av ett industrispår mellan Örnköldsvik och Husum. En rad skäl kan anföras för detta spårbygge. En betydande del av massaveden, ca 500 000 ton, landtransporteras med bil f. n. Sedan flottningen i Ångermanälven upphört kommer SJ att bygga ut ett terminalsystem för systemtransport av massaved från inlandsbanan och Forsmo–Hoting-banan. Industrierna i Örnköldsvik är traditionellt mottagare av ca hälften av den 2,5 miljoner m³ stora virkesmängden i flodområdet. Detta aktualiserar på nytt Husumspåret, vilket varit föremål för utredningar och mycket nära beslut om byggande redan i mitten på 1970-talet. Till frågan hör nu också sysselsättningsläget i berört område av Västernorrland, vilket medfört att länsstyrelsen uppvakttat om en rad åtgärder, bl. a. detta spårbygge. Spårbygget är kostnadsberäknat till ca 100 milj. kr. men skulle ur samhällsekonomisk synpunkt betyda vinster i form av starkt minskat vägslitage. Självfallet skulle även SJ, vars bana mellan Örnköldsvik och Mellansel tillhör det ersättningsberättigade nätet, genom denna åtgärd erhålla en betydande förstärkning av trafikunderlaget, vilket skulle vara till nytta för hela bygden. Jag vill härmed yrka bifall till motion nr 756.

Slutligen, herr talman, några kommentarer med anledning av motion 1980/81:209, där frågan om dubbelbemanning av lok tagits upp av fyra vpk-ledamöter. Jag skall här inte upprepa de argument och forskningsresultat som bekräftar riskerna med enbemanningen. Frågan har dels en arbetsmiljöaspekt och dels en säkerhetsaspekt. Utskottet framhöll i fjol, då vi också aktualiserade frågan i en motion, att detta var en avtalsfråga. Även om man i år nyanserat formuleringen något, står man behårt kvar vid tanken att detta är en ekonomisk fråga, som skall lösas mellan berörda

avtalsparter. Enligt vår mening måste denna attityd närmast betecknas som nonchalant. Är det rimligt att en fråga om säkerhet för tågresenärerna skall vara en fråga om kronor och ören i en avtalsuppgörelse? Vi kan lika litet som tågresenärerna dela denna sorglösa inställning. Arbetsmiljölagen har f. ö. framhållit riskerna för ohälsa och olycksfall då arbetstagare utför arbete ensam. Undersökningar och erfarenheter har bekräftat att i synnerhet ensamarbete nattetid är särskilt pressande.

Vi kan givetvis inte åtnöja oss med den behandling vår motion 1980/81:209 fått utan yrkar, herr talman, bifall till densamma.

Anf. 150 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Jag måste tyvärr börja mitt inlägg i debatten om anslagen till statens järnvägar med att ta upp en procedurfråga.

Det har i handlingarna från början sagts att vi i morgon, torsdag, som första ärende skulle behandla trafikutskottets betänkande om anslagen till statens järnvägar. På grund av att debatterna i dag tagit kortare tid än beräknat har det nu blivit utrymme för debatt om detta i kväll. Då har det sagts att vi, eftersom kommunikationsministern ville på sedvanligt sätt närvara vid debatten och han är upptagen i kväll, skall ha en del av debatten i morgon. Det skulle innebära att utskottets företrädare har en debatt sent i kväll som inte, med tanke på den sena tidpunkten, kan tilldra sig någon större uppmärksamhet från kammarens ledamöter, och sedan skall samma debatt tas upp i morgon igen.

Jag tycker att det är hänsynslöst mot kammarens ledamöter med tanke på den tid de behöver använda för dessa ändamål – även om jag har full förståelse för det beslut som talmannen eller talmännen gemensamt har fattat om debattordningen. Jag förstår att kommunikationsministern inte kan vara här i kväll, eftersom ärendet har utlovats till torsdag, och jag klandrar inte honom i detta avseende. Skulle jag klandra någon är det i så fall mina företrädare i utskottet. Ordföranden vill inte ha debatten i kväll utan vill ha den med kommunikationsministern i morgon. Eftersom både han och Rune Torwald har avstått från att utveckla sina tankegångar i samband med sina reservationer finner jag det både onödigt och ovärdigt att bemöta dem. Jag gör alltså på följande sätt: Jag yrkar bifall till trafikutskottets hemställan i betänkandet 19 i fråga om anslag till statens järnvägar i alla delar och slutar härmed mitt anförande.

Anf. 151 TALMANNEN:

Talmannen äger inte rätt att yttra sig i sakfrågan och kommer självfallet inte att så göra. Det torde väl ändå vara klart för kammarens ledamöter att alla planer som vi lägger fram är preliminära planer, baserade på utskottens beräkningar av diskussionstiden. När vi sedan möter verkligheten och finner att den inte stämmer med planerna, då försöker vi utnyttja tiden så rationellt som möjligt.

När vi i dag såg att vi skulle få ganska mycket tid över ansåg vi att det var rimligt att en del av debatten om det här ärendet skulle föras i dag. Den

Nr 121

Onsdagen den
22 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

omständigheten att statsrådet inte kunnat vara närvarande har inte tidigare utgjort hinder för att diskutera ärenden. Normalt har kanslihuset tjänstemän som lyssnar på statsrådets vägnar.

Om det är en allmän önskan hos kammarens ledamöter att vi avbryter den här debatten ställer jag nu frågan under proposition om kammaren beslutar att uppskjuta återstående del av denna debatt till morgondagens sammanträde.

Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas vid morgondagens sammanträde.

9 § Kammaren åtskildes kl. 22.40.

In fidem

TOM T:SON THYBLAD

/Solveig Gemert