

Riksdagens protokoll

1994/95:65

Torsdagen den 23 februari

Kl. 12.00 – 12.57



Protokoll
1994/95:65

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 17 februari.

2 § Svar på interpellation 1994/95:51 om utbyggnad av E 4 och Ostkustbanan

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Sven Bergström har ställt följande frågor till mig:

När kan spaden sättas i jorden för detta stora och viktiga infrastrukturprojekt med parallell utbyggnad av E 4 och Ostkustbanan?

Om E 4 norr om Söderhamn byggs som 13-metersväg med de lägre kostnader som detta innebär, är då statsrådet beredd att medverka till att E 4 får byggas om på hela sträckan upp till Hudiksvall i ett sammanhang?

Enligt den nationella väghållningsplanen för 1994–2003 har 1 550 miljoner kronor avsatts till utbyggnad av E 4 på sträckan Gävle–Sundsvall. Målstandard för E 4:an på den aktuella delen är enligt den nationella väghållningsplanen 13 m med möjlighet att avvika från målstandarden där betydande effektivitetsvinster kan uppnås.

I budgetpropositionen konstaterar regeringen att medelstillelning-
en till anslaget Bygga av vägar kommer att minska som en följd av besparingskraven i statsbudgeten. Genomförandet av den nationella väghållningsplanen kommer därmed att försenas. Vägverket kan därför inte ta ställning till när byggstart skall ske för de projekt som finns upptagna i den nationella väghållningsplanen. Genomförandet skall dock ske i enlighet med den prioritering som riksdagen beslutat och som också finns fastställd i verkets investeringsplaner, såvida inte den nyligen tillsatta Trafikkommitténs kommande förslag leder till ändringar vid revideringen av gällande planer.

I Banverkets stornätsplan för 1994–2003 finns 732 miljoner kronor avsatt till utbyggnad av Ostkustbanan på sträckan Söderhamn–Enånger. I budgetpropositionen konstaterar regeringen att riksdagens tidigare beslut om investeringar i infrastrukturen samt de långsiktiga investeringsplaner som fastställts under 1994 skall vara utgångspunkten för medelstillelningen. På grund av det statsfinansiella läget tvingas nu regeringen till stora besparingar i utgifterna. För Banver

kets del innebär det att utbyggnadstakten för Ostkustbanan kan komma att påverkas.

En annan omständighet som påverkar byggstarterna är de beslut som regeringen skall fatta i enskilda ärenden som berör dessa båda projekt. För närvarande bereds överklaganden av arbetsplan för E 4 sträckan Svalarna–Enånger där bl.a. synpunkter lämnats på standard och sträckning. I ärendet har nyligen inkommit kompletteringar avseende de samhällsekonomiska effekterna av olika vägstandard. Efter erforderlig beredning samt ställningstagande från riksdagen i standardfrågan, vilket jag återkommer till, kan regeringen ta ställning till vägarbetsplanen. Regeringen har tidigare fastställt arbetsplan för E 4 sträckan Norrala–Svalarna med vissa påpekanden beträffande vägens standard.

Banverket har ansökt om tillstånd till expropriation för utbyggnad av Ostkustbanan etappen Söderhamn–Enånger. För den södra tredjedelen av sträckan skall Banverket komma in med handlingar för ny sträckning för anpassning till E 4:ns sträckning över Norraladalen. För den norra delen av sträckan inväntas för närvarande kompletterande yttranden och därefter kan ytterligare kommunikation bli nödvändig. Innan beslut om expropriation kan fattas, måste klarläggas om en eventuell förändring av vägens standard påverkar järnvägens sträckning.

Jag kan därför inte i dag svara på när byggstart kan ske för väg- respektive järnvägsprojektet, men det är min uppfattning att det är viktigt att ta till vara de ekonomiska vinster men också miljömässiga vinster som kan göras genom en samtidig utbyggnad av E 4:an och Ostkustbanan.

I anslutning till Sven Bergströms andra fråga vill jag återkomma till frågan om E 4:ans standard.

Regeringen föreslår i budgetpropositionen att riksdagen prövar målstandarden för vissa delar av väg E 4, E 6, E 20 och E 22 och att den för dessa delar bör vara 13 m med rätt att avvika där det är uppenbart att en avvikelse skulle innebära betydande samhällsekonomiska effektivitetsvinster, dvs. att målstandarden på sikt i huvudsak skall vara 13 m. Detta med anledning av besparingskraven men även beroende på att regeringen ser en risk i att utbyggnaden av ett fåtal projekt till mycket hög standard allvarligt och under en lång tidsperiod kan komma att försvåra möjligheterna att genomföra andra angelägna åtgärder på de aktuella vägsträckorna.

I den nationella väghållningsplanen redovisas de medel som avsatts för utbyggnad av E 4 mellan Gävle och Sundsvall. Vägverket har redovisat att verket har för avsikt att under planperioden påbörja avsnitten Söderhamn–Enånger och Njurunda–Sundsvall. Det är inte regeringens uppgift att avgöra vilka etapper som skall byggas ut och i vilken ordning det skall ske. Dessa frågor samt eventuella omprioriteringar inom de i den nationella väghållningsplanen fastlagda stråken faller inom Vägverkets ansvarsområde.

Fru talman! Jag vill börja med att tacka kommunikationsministern för svaret. Projektet med samordnad utbyggnad av ny E 4 och Ostkustbana för snabbtåg på sträckan norr om Söderhamn är av mycket stor betydelse för samhälle och näringsliv i södra Norrland. För att ge litet perspektiv på frågan vill jag gärna kortfattat redovisa historien bakom min fråga.

*Svar på
interpellationer*

Det tragiska med det här projektet är nämligen att det har dragit ut så länge på tiden, och inte heller i dag kan vi tyvärr få något besked av kommunikationsministern om när igångsättning kan ske. Historierna om alla olika förseningar som drabbat detta projekt håller tyvärr på att bli en tragikomisk visa i södra Norrland. Människorna i bygden här uppe kan berätta om hur planerare från dåvarande Vägförvaltningen redan för mer än 25 år sedan var ute med plankartor och stakkäppar för byggande av en ny riksväg, som det hette på den tiden. Kommunalpolitiker som var med redan på 60- och 70-talet kan knappt hålla reda på hur många kommunikationsministrar man uppvaktat genom åren för att få fart på detta ärende. Jag vet att också Ines Uusmann nyligen har uppvaktats av folk från Gävleborg.

Tiden har gått, men den gamla vägen har bestått. För åtta år sedan, 1987, togs ett samlat initiativ från länsstyrelserna, landstingen och kommunerna från Gävle i söder till Härnösand i norr, då man bildade den s.k. SSS-gruppen. Och SSS betyder i det sammanhanget "Snabbtåg Stockholm-Sundsvall", med målsättningen att få ner tiden för en resa mellan Stockholm och Sundsvall till tre timmar och med angöring också till Arlanda via den s.k. Arlandaböjen. Bara på den här aktuella sträckan Enånger-Söderhamn skulle restiden på tåg komma att bli ca 12 minuter kortare med snabbtågsmöjligheten.

Målsättningen för SSS-gruppen var också att få till stånd en samordnad utbyggnad av E 4 och Ostkustbanan och därmed kunna åstadkomma de betydande samordningsvinster som man har räknat fram.

En särskild utredningsman tillsattes av den dåvarande Infrastrukturdelegationen för att utarbeta ett förslag till finansiering. Detta uppdrag redovisades i december 1992 i form av ett avtal mellan staten, Banverket, Vägverket och SSS-gruppen, dvs. berörda kommuner, landsting och länsstyrelser. SSS-gruppen gör här också ett avsevärt ekonomiskt åtagande genom att förbinda sig att bidra med 116 miljoner kronor till investeringarna men också att göra betydande förbättringar i angränsande lokal infrastruktur.

För hela samhället är en av de stora poängerna med utbyggnadsplanerna på den här sträckan att en samordnad byggnation av ny E 4 och Ostkustbana för snabbtåg i en gemensam korridor skulle innebära kostnadsvinster på ca 100 miljoner kronor. Jag noterar att också kommunikationsministern tar fasta på och understryker det i sitt svar.

Projektet skulle också innebära att mycket värdefulla arbetstillfällen tillskapades i ett landskap som hör till dem som drabbas hårdast av den höga arbetslösheten. I Söderhamns och Hudiksvalls kommuner går för närvarande mellan 6 000 och 7 000 människor arbetslösa. Bland byggnads- och anläggningsarbetarna är arbetslösheten så hög som över

40 %. Därför är det särdeles olyckligt att regeringen nu aviserar att projektet blir ytterligare fördröjt genom att investeringarna i infrastruktursatsningar minskar, vilket uppenbarligen hotar att drabba det här mycket välmotiverade projektet. Om en senareläggning nu sker, riskerar man dels att projektet hamnar fel i konjunkturykeln, dvs. att man kanske skall till att bygga mitt i en högkonjunktur, då det finns andra bra projekt, dels att de stora ekonomiska vinster som skulle kunna göras genom ett parallellt genomförande av E 4 och Ostkustbanan går förlorade och man därmed totalt sett får ett dyrare projekt för samhället.

Låt mig kommentera några av punkterna i svaret mera precist.

På första sidan i svaret säger kommunikationsministern: "Genomförandet skall dock ske i enlighet med den prioritering som riksdagen beslutat och som också finns fastställd i verkets investeringsplaner, såvida inte den nyligen tillsatta Trafikkommitténs kommande förslag leder till ändringar vid revideringen av gällande planer."

Vad betyder detta? Jag hoppas att det inte betyder ytterligare frågetecken när det gäller hur snabbt det kan komma till stånd.

På nästa sida talas det om "att utbyggnadstakten för Ostkustbanan kan komma att påverkas". Då funderar jag hur det ligger till. I ett meddelande från Banverket i februari 1995 säger man: Vi beräknar att slutföra projekteringen under 1995 och strävar efter att byggstarten kan ske före årets slut. Jag hoppas att det gäller och att det innebär att man kan få i gång vägprojekt.

Längre ned på sidan 2 säger kommunikationsministern: "Jag kan därför inte i dag svara på när byggstart kan ske — —." Men ge ändå en liten vink! Kan det ske under året? Det skulle vara skönt att få det bekräftat.

Det är viktigt för människor att projektet kommer till stånd, med en bra och hög standard. Det är viktigare än att det till varje pris blir en motorväg. Sanningen är ju att trafikmängderna på de här vägsträckorna egentligen inte alls motiverar motorväg, men det har ändå kommit in i bilden och försenat projektet. Nu vill vi ha en bra väg med hög och säker standard så fort som möjligt. Jag hoppas att kommunikationsministern i nästa inlägg kan bekräfta att det är på gång.

Anf. 3 HANS STENBERG (s)

Fru talman! Jag tänkte ta tillfället i akt att prata litet om den stora betydelse som en utbyggnad av Ostkustbanan och E 4 får för utvecklingen, inte bara i den region där själva utbyggnaden sker utan också i hela södra Norrland. Jag kan ta mitt hemlän Västernorrland som exempel på de näringspolitiska och miljöpolitiska vinster som ligger i att det blir en utbyggnad av dessa projekt.

Västernorrland är det enda län i landet där det stadigt under ett antal år har skett en minskning av befolkningen. Trots det finns en ordentlig framtidstro och en vilja till utveckling. Det beror på att vi i länet och i regionen har väldigt mycket av landets exportintensiva industri koncentrerad, dvs. mycket av den tunga industri som utgör ryggraden i Sveriges ekonomi.

Om man skall kunna utveckla den tunga industrin krävs det bra kommunikationer, för att få in råvarorna till industrierna och för att få ut de färdiga produkterna. Men mer och mer för varje år krävs det bra personkommunikationer. Den här traditionellt tunga industrin blir mer och mer teknologiskt förfinad och kräver mer och mer av utbyte av tjänster av experter osv., som kan resa mellan industriorterna. Då är det nödvändigt att ha väl fungerande kommunikationer, både för varorna och för människorna.

Då kommer snabbtåget mellan Stockholm och Sundsvall in som ett nödvändigt inslag. Det är nödvändigt för näringslivet. Även om flyget fungerar bra som kommunikationsmedel på långa sträckor, är snabbtåget mycket konkurrenskraftigt på sträckor på ca 40 mil. Det ger möjlighet att utnyttja restiden till arbete och annat, och det skulle vara ett mycket bra inslag. Dessutom har det stora positiva miljömässiga effekter om man kan minska antalet flygresenärer och föra över dem till järnväg.

Likaså är det nödvändigt med en förbättring av E 4. Även om vi nu satsar på att få över så många människor och så mycket gods som möjligt till miljövänliga kommunikationer, som järnvägen, vet vi att det ändå är mycket av transportarbetet som i slutändan måste ske på landsväg. Då är det nödvändigt att man också har en väl fungerande landsvägstrafik.

Dessutom ingår i satsningen på E 4 ett delprojekt med E 4 Syd i Sundsvall, som dels skulle lösa de väldigt besvärliga trafikproblemen i Sundsvalls centrum, dels framför allt skulle innebära en mycket kraftigt förbättrad miljö i centrala Sundsvall, genom att den tunga trafiken och genomfartstrafiken kunde föras ut ur stadens centrum. Det finns alltså både tunga näringspolitiska skäl och tunga miljöskäl för satsningen.

När det nu finns så goda skäl, såväl för Ostkustbanan och snabbtåget som för en utbyggnad av E 4 längs Norrlandskusten, känns det mycket angeläget att vi så snabbt som möjligt kan få till stånd dessa utbyggnader. Det är nödvändigt för att vi skall ha möjlighet att utveckla det näringsliv som är ryggraden i Sveriges ekonomi och ta till vara de stora möjligheter som finns att utveckla den stora exportindustrin.

Därför är det min förhoppning att det så snabbt som möjligt skall bli byggstart för de båda projekten och att samordningsmöjligheterna kan utnyttjas till en samtidig byggstart.

Anf. 4 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Jag delar både Sven Bergströms och Hans Stenbergs uppfattning att det här är ett mycket viktigt projekt. Jag kan också beklaga att det har dragit ut på tiden. Jag har fått både sorgliga och mer eller mindre humoristiska beskrivningar av hur ärendet har behandlats under årtiondena. Det är självklart att jag vill göra vad jag kan för att påskynda en byggstart. Men det finns ett antal men, och jag skall redogöra för några av dem.

Vad vi skall slå fast först, är att det är viktigt med ett parallellt genomförande. Det handlar om att hålla nere kostnaderna. Men det handlar också om det som blir allt viktigare, när vi bygger ut den här

typen av stora anläggningar, vägar, järnvägar, broar osv., nämligen att det skall bli så litet intrång som möjligt i den naturliga miljön. Det går ju inte att bygga stora motorvägar, 13-metersvägar och järnvägar utan att det blir intrång, och då gäller det att minimera detta. Det är ytterligare ett skäl till att det är viktigt att genomförandet sker i en omgång.

Sven Bergström frågade mig vad det betyder för detta projekt att Trafikkommittén skulle komma att omprioritera. Jag kan på rak arm säga att det inte betyder något. Just det här projektet ligger så nära i tiden – vi skall förhoppningsvis inom åtminstone ett år kunna se en starttidpunkt. Därför kommer ett förslag från Trafikkommittén inte att ha någon betydelse för den här typen av projekt, som redan ligger i en s.k. pipeline, som de som pratar utrikiska säger.

Skall det vara en 13-metersväg eller skall det vara en motorväg? Ja, det har det förts en mycket lidelsefull diskussion om. Jag är benägen att hålla med Sven Bergström också på denna punkt. Orsaken till att regeringen har skrivit om detta i budgetpropositionen är att trafiken faktiskt inte ens med ganska välvilliga prognoser kommer upp i flera bilar än rejält under 10 000 – omkring 8 000 – även så långt vi kan se fram på 2000-talet. Av det skälet är det kanske bättre att använda pengarna till att bygga ut en längre sträcka än till att bygga en kortare sträcka med väldigt hög standard.

Jag tycker att målstandarddiskussionen är viktig. Riksdagen kommer ju att få anledning att diskutera detta och fatta beslut om de förslag som regeringen lägger fram.

Detta innebär naturligtvis också en komplikation. Vägverket har ju i sin projektering utgått från motorväg. En 13-metersväg måste se något annorlunda ut för att den skall vara trafiksäker. Det innebär att man måste göra vissa omprojekteringar, och det kan dra ut litet på tiden. Jag vill inte säga hur lång tid det kan behöva ta; när man läser vissa uppgifter kan man få intrycket att Vägverket tar till rejält, men några månader kan det kanske ta att få fram nya ritningar.

En annan sak som hänger ihop med tiden är våra erfarenheter, särskilt från de senaste åren, att det inte finns något sådant här projekt som går igenom utan överklaganden. Det betyder i sin tur att arbetsplaner, expropriationsansökningar och sådana saker förmodligen kommer att gås igenom ett antal omgångar. Vi gör från Kommunikationsdepartementets sida vad vi kan för att snabba upp den här processen, men det kan alltså ändå bli förseningar på grund av överklaganden. Detta är orsaken till att jag här inte kan lova att vi kommer i gång före september eller november eller liknande. Jag vill inte ta risken att ge upphov till en ny tidsdebatt, men jag vill ändå säga att vi från Kommunikationsdepartementet är lika angelägna som Sven Bergström och Hans Stenberg om att det här skall lösas så fort som möjligt.

Anf. 5 SVEN BERGSTRÖM (c)

Fru talman! En hel del av det Ines Uusmann säger låter bra. Vi kan väl då hjälpas åt att pressa på för att det här skall bli klart. Banverket har ju givit besked om att man sätter i gång och projekterar för fullt och räknar med att slutföra projekteringen snart och att byggstart skall ske

före årets slut. Det inkluderar enligt vad jag förstår en samordning med vägprojektet. Kan Banverket klara detta borde rimligen också Vägverket klara att sätta spaden i jorden före årets slut. Det tror jag skulle välkomnas av många människor som har väntat i många år på det.

Ines Uusmanns svar andas en positiv syn också på det som min andra fråga gäller. Om man bestämmer sig för att inte bygga motorväg tjänar man i runda tal 8 km väg. Då kan man rimligen bygga färdigt en bit längre norrut och få bort ytterligare en flaskhals – mellan Enånger och Iggesund och mellan Iggesund och Hudiksvall. Där finns det naturligtvis också samordningsvinster att göra om man bygger projektet i dess helhet eller åtminstone bra mycket längre: man är etablerad på plats, projektering kan göras, maskiner finns, osv.

Om man nu bestämmer sig för den här vägstandarden, vilket jag personligen tycker är riktigt – det skall vara rätt standard, inte överstandard, som kanske kan behövas om 40–50 år – borde det vara möjligt att uppnå enighet om att i stället bygga bort flaskhalsen på en längre sträcka. Jag tycker att det också borde vara ett stort samhällsintresse, och jag tror att det skulle välkomnas av många.

Jag hoppas att man kan tolka kommunikationsministerns svar så, att utbyggnad kan ske under 1995, precis som Banverket har projekterat. Jag utgår från att kommunikationsministern gör allt som går för att trycka på för att få projektet i gång.

Anf. 6 HANS STENBERG (s)

Fru talman! Om det skall vara en 13-metersväg eller om vägen skall ha motorvägsstandard är en väldigt svår fråga. Vägverket har naturligtvis förordat motorvägsstandard av trafiksäkerhetsskäl, medan den bistra ekonomiska verkligheten gör det svårt att ha råd att bygga den sträcka väg man skulle behöva om man använde sig av motorvägsstandard.

Ett av bekymren är att om man går över från motorväg, som man har planerat för, till 13-metersväg så måste man ändra sträckningen. Min högst personliga uppfattning är att man borde pröva om man ändå inte kunde våga sig på att lägga en 13-metersväg i den sträckning som motorvägen var planerad för. Jag är fullt medveten om att man får en något sämre trafiksäkerhet på en sådan vägsträckning, men i gengäld vinner man oerhört mycket om man i framtiden skulle vilja gå upp till motorvägsstandard. Om man väljer att nu bygga 13-metersväg i den sträckningen är det i princip bortkastat om man senare vill gradera upp vägen till motorvägsstandard.

Jag medger att det här är en fråga som man behöver fundera ordentligt över från trafiksäkerhetssynpunkt, men det ligger så stora vinster i att lägga en 13-metersväg i motorvägssträckningen att jag tycker att frågan skall prövas ordentligt.

I övrigt tycker jag att det är oerhört viktigt att vi kommer i gång snabbt nu, framför allt med tanke på järnvägsutbyggnaden, som jag upplever som den mest angelägna delen av det här, även om vägen också är viktig.

Anf. 7 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Om Banverket kan bli klar med sin projektering så borde väl Vägverket också kunna klara det, även om man skall göra vissa omprojekteringar, säger Hans Stenberg. Ja, det kan man ju tycka. Det är klart att det hela är något komplicerat – jag vill nämna det utan att gå in på tekniska detaljer. Så fort Banverket gör en enda liten omprojektering så ändrar det kurvradier, och tåg har inte lika lätt att svänga i små radier som bilar har, särskilt inte de snabba tåg som också skall gå här. Sedan blir det också fråga om litet olika planer beroende på vilken standard man skall ha på vägen. Men med den kompetens som man har på Vägverket tror jag säkert att man skall kunna samordna det här i tiden.

När det gäller frågan om man kan använda de pengar som man så att säga skulle spara till att fortsätta med sträckan Enånger–Iggesund vill jag säga att det inte är min sak att ge ett löfte om det. Men jag kan väl ändå säga att det är just den typen av överväganden som har legat till grund för regeringens diskussioner om förändringar av målstandarden på de här vägarna, som vi har föreslagit i budgetpropositionen. Det som står i budgetpropositionen skall tolkas så, att det är bättre att man får en vettig standard på en stor del av vägen under en lång sträcka än att man får en väldigt bra standard på en liten sträcka och dålig standard på en stor del av vägen.

Avslutningsvis vill jag säga till Hans Stenberg att 13-metersväg eller motorväg på samma sträckning är en komplicerad fråga. Jag tror inte att man kan säga att det skall vara på det ena eller andra sättet. Vi har ju erfarenheter från några vägsträckor i Sverige där det inte har fungerat särskilt bra för trafiksäkerheten när man har gjort på det här viset. Å andra sidan har det då också varit fråga om ett helt annat trafikalt – det har rört sig om betydligt fler bilar på de sträckorna. Men detta behöver man fundera litet mer över, tror jag.

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på interpellation 1994/95:54 om SJ:s prispolitik

Anf. 8 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Lennart Beijer har frågat mig om jag tänker vidta några åtgärder för att undanröja olägenheterna med den redovisade prispolitiken och ålägga SJ ett miljö- och samhällsekonomiskt ansvar.

Järnvägen har en central roll i den svenska godstransportförsörjningen. Den har sin styrka i tunga storskaliga transporter. Järnvägen är mycket konkurrenskraftig på längre avstånd och svarar för 28 % av transportarbetet över 10 mil. Regeringens strävan är att ytterligare stärka denna roll. Det är väsentligt för miljön och för näringslivet som kunder. Inte i något annat land i Europa har järnvägsoperatörer lika höga transportmarknadsandelar som SJ Gods. För att öka marknadsandelarna bör kombitransporterna utvecklas. Lastbilens flexibilitet i närtrafik och järnvägens fördelar på långa sträckor kombineras alltså.

En positiv utveckling förutsätter att SJ kan erbjuda sina kunder en konkurrenskraftig produkt. Sedan 1989 ställer staten, som ägare, krav på att SJ skall driva verksamheten utifrån affärsmässiga principer. SJ skall också successivt svara mot de ställda lönsamhetsmålen. För att SJ skall leva upp till dessa ägarkrav måste alla delar inom affärsverket SJ stärka sin lönsamhet.

SJ Godstransporter har under den senaste 5-årsperioden genomfört kraftfulla kostnadsrationaliseringar i flera etapper. Resurserna har använts effektivare utan att mängden godstransporter har minskat. Trots betydande rationaliseringar måste också SJ göra prisjusteringar. Den genomsnittliga prishöjningen på godstaxan hos SJ är ca 15 %. En generell höjning av taxorna för godstransporter med lastbil har även skett med ca 5–10 %. I ett fåtal fall har SJ:s prishöjningar varit kraftiga. Detta beror då på att dessa transporter varit kraftigt olönsamma en längre tid, trots de rationaliseringar som gjorts. Ett sådant fall är nämnda timmertransporter från Norrland till södra Vi. Omvägen över Göteborg är en ren produktionsteknisk lösning för bättre totalekonomi och har inte någon betydelse vid prissättningen. Genom strukturförändringarna har de flesta av SJ:s kunder fått minskade transporttider till och från Norrland.

Regeringen styr genom att fastställa ekonomiska villkor och mål för verksamheten. Den enda garanti vi har för uthålliga miljövänliga järnvägstransporter är tillgången till ett effektivt och ekonomiskt starkt järnvägsföretag.

Anf. 9 LENNART BEIJER (v)

Fru talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret. Anledningen till interpellationen är att SJ Gods har höjt sina taxor kraftigt. Att höjningarna i snitt är 15 % kan nog stämma. Men för ett antal, kanske framför allt mindre företag, rör det sig om höjningar på 50–80 %. Det riktiga skräckexemplet är ett företag i Kalmartrakten som har råkat ut för en prishöjning på över 300 %. Man tror knappt att det är sant. Man förstår om företagaren funderar över om han skall transportera med tåg eller lastbil.

Det i interpellationen nämnda sågverket i södra Vi hotas alltså av prishöjningar på 60 % på sina timmertransporter från Sundsvallsområdet. Dessa transporter har pågått i decennier, och de är nödvändiga för att man skall få rätt kvalitet på råvaran. Efter det att interpellationen har framställts har en kompromiss tillfälligt upprättats mellan sågverket och SJ Gods. Den går ut på att fram till juli blir prishöjningen endast 25 %. Det är inte heller så litet. Detta gäller under förutsättning att företaget lastar samtliga vagnar i Sundsvall. Tidigare har man alltså kunnat lasta utefter ett antal stationer på järnvägen.

Det här är som sagt en mycket tillfällig uppgörelse. Hotet om en ytterligare höjning på 5 % kvarstår. Genomförs den ytterligare prishöjningen tvingas sågverket naturligtvis att minska sin produktion. Något sätt att kompensera sig med likvärdiga timmerkvaliteter på närmare håll finns inte.

I sitt svar konstaterar kommunikationsministern att järnvägen i dag svarar för 28 % av transportarbetet på avstånd över 10 mil. Enligt ministern har regeringen ambitionen att öka den andelen ytterligare. Kan man verkligen anse att 28 % är en godtagbar nivå för tunga transporter, även om det skulle vara en bra procentsiffra jämfört med övriga Europa?

Tror verkligen Ines Uusmann att de här chockhöjningarna av priserna underlättar möjligheterna att öka järnvägstransporterna?

Anf. 10 AGNE HANSSON (c)

Fru talman! Jag skulle vilja börja mitt inlägg med att fråga Ines Uusmann om det är regeringens uppfattning, strävan och vilja att försöka föra över så mycket som möjligt av timmertransporterna från exempelvis den före interpellanten Sven Bergströms Norrland till Lennart Beijers och mitt Småland till lastbil från järnväg. Man skulle nästan kunna dra den slutsatsen av svaret. Det blir nämligen resultatet av en ogin prispolitik från SJ:s sida. Det får även konsekvenser för miljön m.m.

Jag tycker att svaret är märkligt ur två synpunkter. För det första motiverar kommunikationsministern järnvägstransporter enbart ur storskalighetssynpunkt. Hur blir det då med möjligheterna att utveckla miljön? Hur ser regeringen på de regionala järnvägssträckorna? Har de ingen framtid?

För det andra säger kommunikationsministern att det blir bättre totalekonomi om man centraliserar rangeringar och kuskar runt med gods 40–50 mil eller kanske längre i onödan. Menar regeringen att det här inte har någon betydelse för en effektiv transportekonomi? Så kan det väl ändå inte vara.

Jag beklagar att det inte kan spåras någon stark vilja från regeringens sida för en mer human prispolitik gentemot de små företagen för att ge de lokala och regionala järnvägarna en bättre möjlighet att fungera.

Det exempel som Lennart Beijer tar upp i sin interpellation är typiskt. Stångådalsbanan är nu en järnvägssträcka där enligt riksdagsbeslut på förslag av den föregående regeringen staten är beredd att gå in och satsa pengar för att utveckla en pulsåder i ett område som har stora problem ur regionalpolitisk synpunkt. Detta följer det statliga SJ upp med att höja godspriserna med 60 % och kanske med ytterligare 20 % från den 1 juli i år. Detta är verkligen orimligt. Det rimmar mycket illa med de satsningar på järnvägen som riksdag och regering säger sig vilja göra.

Jag och Centern anser att de lokala järnvägarna har en utomordentligt stor betydelse ur transportsynpunkt, ur miljösynpunkt och också ur matarsynpunkt vad gäller stomjärnvägarna.

Ines Uusmann talar i vissa fall väldigt vackert om järnvägen, i varje fall när det gäller storskaligheten. SJ är ett statligt företag, och regeringen bör kunna påverka SJ så att man får till stånd en bättre prispolitik för att främja järnvägsutvecklingen. Jag vill fråga kommunikationsministern om inte regeringen är beredd att vidta några åtgärder för att främja en bättre utveckling på det här området.

En möjlighet kan vara att man ökar konkurrensen vid upphandlingen genom att avreglera. Det fanns ett sådant beslut i den förra regeringen och ett förslag i riksdagen, men tyvärr sade Socialdemokraterna och Vänsterpartiet tillsammans med Ny demokrati nej.

När det gäller upphandlingar från SJ:s sida eller ifrån lokala trafikhuvudmäns sida är det ofta fråga om att de lokala trafikhuvudmännen behöver köpa ett trafikutbud även på en del av stomjärnvägen, som komplement, för att få till stånd en effektivare trafik och därmed få ner kostnaderna och skapa billigare transporter för småföretagen. Den möjligheten har man alltså inte nu.

Är kommunikationsministern inte beredd att vidta några åtgärder för att möjliggöra en ökad konkurrens vid upphandling av trafik för att få ner kostnaderna och därmed få bort sådana problem som nu skapas för Ansgarius Svensson AB i Södra Vi, som Lennart Beijer har pekat på i sin interpellation?

Anf. 11 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Jag tycker att det är positivt att vi får en debatt om godstransporter på järnväg. Sådana här diskussioner har annars varit koncentrerade till snabbtåg och höghastighetståg. Jag tror att vi behöver resonera om det här.

En offentlig debatt och en genomlysning visar att det finns möjligheter. Lennart Beijer berättar att man har kunnat förhandla med SJ. Det kan anses vara en tillfällig kompromiss, men så går det till i en marknadsekonomi. En stark konsument kan också påverka producenten.

Det låter som om det totalt handlar om mycket stora prishöjningar när det gäller SJ. Jag tror att man måste hyfsa debatten. Agne Hansson säger att det är prishöjningar på 60 %. Det är ungefär 20 kunder som har fått större prishöjningar än 10–15 %, som är den genomsnittliga höjningen. Det måste man hålla i minnet. Annars blir det en underlig och barock debatt.

Lennart Beijer undrar vad jag tänker göra för att underlätta prispolitiken. Varken regeringen eller riksdagen fastställer taxor för godset. Utifrån våra mål och de krav som vi ställer på affärsverket SJ måste SJ sätta sina egna priser, oavsett om det handlar om persontrafik eller om godstrafik. Jag har alltså inte för avsikt att ägna mig åt något ministerstyre på det området.

Agne Hansson har synpunkter på att jag har sagt att järnvägen är storskalig. Jag vidhåller att järnvägen har sina stora fördelar på det storskaliga området. Där är vi bäst. Lennart Beijer frågade om jag tycker att det är tillräckligt att järnvägen svarar för 28 % av transportarbetet över tio mil. Vi skall komma ihåg att när det gäller de tunga transporterna – bulktransporter, som det kallas på fackspråk – är siffran över 50 % vad gäller långväga transporter i Sverige. På det området kan inget annat land klå oss. Detta hänger naturligtvis ihop med att vi har mycket massa, timmer, skrot och sådant som är särskilt lämpligt för järnvägstrafik.

Jag skall nu komma tillbaka till Agne Hanssons fråga. Är det bra att köra timmertransporter på väg, eller skall de köras på järnväg? Det är

en bra fråga. I regeringskansliet håller vi nu på att arbeta med en modifierad avreglering av järnvägen. I det arbetet kommer vi just att komma fram till att vi skall kombinera med en konkurrensutsättning på vissa delar av nätet. På stomnätet tror jag faktiskt att vi behöver den storskalighet som SJ kan stå för. När det gäller matartrafiken, de företag som kör till stomnätet, tror jag att man kan ha en väldigt glädje och nytta av att det finns en konkurrensutsatt upphandling.

Hur den modifierade avregleringen skall se ut kommer vi att lägga fram en departementsskrivelse om den 1 maj. Det förslag som den förra regeringen lade fram och som riksdagen också fattade beslut om skulle innebära en oerhört konstruerad konkurrensutsättning. Jag har svårt att se att den skulle ge några effektivitetsvinster. Man skall ta det bästa ifrån båda systemen.

Jag tror nämligen att kombitrafiken också kan gynnas av den här typen av avreglering. Kombitrafiken har vi talat så länge om, men det har sällan hänt något i verkligheten. Det beror på att det har funnits allt för stela system. Det handlar alltså om att kombinera de stora fördelar som järnvägen har när det gäller storskaligheten med den flexibilitet som lastbilarna har. Framför allt vinner man samhällsekonomiskt och miljömässigt på det.

Anf. 12 LENNART BEIJER (v)

Fru talman! Den omtalade kraftiga höjningen för sågverket i Södra Vi är ingen tillfällig händelse. Jag vet inte om det är 15, 20 eller 30 företag som har råkat ut för samma sak. Lustigt nog har grannföretaget i den här lilla byn, som hittills har tagit sitt specialtimmer till stolpar ända från Söderhamn, åkt på en prishöjning på 85 %. Det företaget har åtminstone inte ännu kunnat få fram någon kompromiss eller något lindrigare förslag.

I kommunikationsministerns svar säger hon: "I ett fåtal fall har SJ:s prishöjningar varit kraftiga. Detta beror då på att dessa transporter varit kraftigt olönsamma en längre tid, trots de rationaliseringar som gjorts." Om det har varit på det sättet måste man fråga sig om det verkligen är en god affärsprincip att i ett enda slag justera tidigare felaktiga avtal. Kan något annat företag kompensera sig på det sättet, så snabbt? Vore det inte mer naturligt att man under en längre tidsperiod justerar prisläget, som man normalt gör? Företagen har naturligtvis full förståelse för normala prishöjningar.

Kommunikationsministern säger i sitt svar att den omorganisation som har gjorts, som innebär att tågangeringen i dag utförs i Göteborg i stället för t.ex. i Nässjö, inte har någon betydelse för priset. Det får man verkligen hoppas. I det här fallet rör det sig ändå om ca 50 extra mil. Det är inte konstigt om mindre företag på landsbygden drar andra slutsatser än vad kommunikationsministern gör.

Kan verkligen denna drastiska prispolitik ligga i linje med regeringens ambitioner att öka de tunga transporter på järnväg? Är det inte en uppenbar risk för att den här prissättningen minskar volymen? Nog måste väl regeringens ambition gälla även för de mindre industriföretag som också har tungt och skrymmande gods?

Fru talman! Jag kan inte få det till annat än att om man inte är beredd att vidta några åtgärder så blir följden, Ines Uusmann, att det blir fler lastbilstransporter mellan Norrland och Småland än vad det behövt bli.

*Svar på
interpellationer*

Det har kanske inte så stor betydelse, säger Ines Uusmann, om ett tjugotal kunder får 60-procentig prishöjning om de andra klarar sig med 15–20 %. Men i Småland, och i Kalmar län, är vi rädda om småföretagen. För Ansgarius Svensson AB i Södra Vi kan detta vara droppen som gör att vi inte längre har ett livfullt småföretag i framtiden om man inte kan få en vettig transportkostnad på sina produkter.

Jag tror att man inte får underskatta detta. Även om man i ett perspektiv kan se att man haft ett mycket bra pris, kanske ett underpris på transporterna, så kan en sådan prishöjning få väldigt stora konsekvenser. Det är inte rimligt att ha det så.

SJ har sina största fördelar när det gäller att utveckla storskaligheten. Jag vill fråga Ines Uusmann vilket råd kommunikationsministern har att ge Ansgarius Svensson AB i Södra Vi och andra småföretag längs Stångådalsbanan när staten nu är beredd att gå in och rusta upp den. Skall de lägga trafiken på järnvägen eller skall de välja vägalternativet? Är inte Ines Uusmann beredd att tillsammans med oss försöka att hitta en vettig politik som gör att man främjar miljön och järnvägen även när det gäller de regionala transporterna?

Jag noterar med tillfredsställelse att Ines Uusmann är beredd att komma till riksdagen med ett avregleringsförslag. Jag beklagar bara att vi har tappat drygt ett år. Det kan ha stor betydelse för utvecklingen av företagen i vår region. Jag ser fram emot det förslaget. Jag tror det är nödvändigt. Det är en bland flera åtgärder för att få till stånd en bättre prispolitik för järnvägen och för utvecklingen av småföretagen.

Fru talman! När det gäller prispolitiken för de olika transportslagen tror jag det är viktigt att vi kommer ihåg att det inte är här i riksdagen som vi sätter taxorna på vare sig lastbilstransporter eller på SJ:s transporter, eller för den delen på sjötransporter. Vad vi skall göra är att se till att vi har någorlunda rimliga och rättvisa konkurrensvillkor.

I den totala samhällsekonomin innefattar vi också miljöhänsynen. Vad som har varit oerhört svårt när man skall sätta avgifter på olika transportsystem och sådana saker är att i pengar mäta de externa kostnader som de olika trafikslagen förorsakar, dvs. vad det kostar att talgoxarna på sikt slutar sjunga. Det är svårt att mäta sådana saker, liksom det är svårt att mäta trafiksäkerhet – det är något lättare att mäta trafiksäkerhet.

De här svåra avvägningarna skall man försöka göra i den kommunikationskommitté som jag tillsatt för att se över konkurrenssnitten mellan bl.a. de olika transportslagen för att vi skall få över så mycket gods som möjligt från väg till järnväg.

Jag tycker att vi skall främja de långa och tunga godstransporterna på järnväg även för små företag. Men det vore inte rätt att göra det

genom statssubventioner. Vi kan inte stå här i riksdagen och lova att vi skall sätta in så och så mycket pengar i SJ för att man skall ha en särskilt fördelaktig taxepolitik för en viss struktur av företag.

Vilket råd skall jag då ge till småföretagarna utmed Stångådalsbanan? Vad jag än säger kommer någon att svara: Det var det dumaste jag har hört i hela mitt liv! Men ett råd är att man faktiskt skall se SJ och SJ Gods som en transportör som man kan förhandla med. Bara för att det råkar vara ett statligt affärsverk är det inte någonting av Gud givet. Det är en förhandlingsmotpart som man skall diskutera med utifrån marknadsmässiga förutsättningar.

Anf. 15 LENNART BEIJER (v)

Fru talman! Jag tolkar kommunikationsministern positivt. Framför allt det sista hon sade tycker jag talar för att det skall finnas vissa möjligheter.

Jag hoppas att trots allt kommunikationsministern funderar vidare på detta med prispolitiken. Den är avgörande för om vi skall kunna få ökade mängder gods på järnvägssystemet.

Vi kan inte bara inrikta oss på de riktigt stora företagen som kan fylla hela långa tågsätt. Vi måste även se till att de mindre företagen, som kanske bara fyller två tre vagnar, kan vara med.

I det här aktuella fallet skall vi också veta, som Agne Hansson tog upp, att det pågår en relativt stor upprustning av järnvägen Linköping–Hultsfred–Kalmar, den s.k. östra stambanan, om man vill ha ett vackrare ord än Stångådalsbanan – båda orden är lika vackra för den delen. Skall den järnvägen bli lönsam fordras oerhört stor ökning av godsmängden på järnvägen. Det är därför de här senaste prishöjningarna är så olyckliga på många olika sätt.

Riksdag och regering har uttalat en ambition att öka de tunga transporterna på järnväg, och detta är viktigt både ur totalekonomisk synvinkel och ur miljösynpunkt. Det är därför som det är viktigt att SJ får de rätta signalerna och dessutom, naturligtvis, resurserna för att genomföra de ambitioner som vi har.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Hänvisning av ärende till utskott

Föredrogs och hänvisades
Proposition
1994/95:160 till utrikesutskottet

5 § Bordläggning

Prot. 1994/95:65
23 februari

Anmälades och bordlades

Proposition

1994/95:164 Jämställdhet mellan kvinnor och män inom utbildningsområdet

Redogörelse

1994/95:RJ1 Styrelsens för stiftelsen Riksbankens Jubileumsfond berättelse över fondens verksamhet och förvaltning under år 1994

Motioner

med anledning av prop. 1994/95:134 Höjning av anläggningshavarnas ansvarsbelopp för atomskador

1994/95:L21 av Agne Hansson m.fl. (c)

1994/95:L22 av Tanja Linderborg m.fl. (v)

1994/95:L23 av Dan Ericsson m.fl. (kds)

1994/95:L24 av Birger Schlaug m.fl. (mp)

6 § Anmälan om frågor

Anmälades att följande frågor framställdes

den 22 februari

1994/95:308 av *Yvonne Ruwaida* (mp) till statsrådet Mats Hellström om export av krigsmateriel till Mexiko m.fl. länder

den 23 februari

1994/95:309 av *Patrik Norinder* (m) till arbetsmarknadsministern om Ungdomsarbetslösheten

Frågorna publiceras i bilaga som fogas till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 7 mars.

7 § Kammaren åtskildes kl. 12.57.

Förhandlingarna leddes av talmannen.

Vid protokollet

TOM T:SON THYBLAD

/Barbro Nordström

Innehållsförteckning

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Svar på interpellation 1994/95:51 om utbyggnad av E 4 och Ostkustbanan.....	1
Anf. 1 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	1
Anf. 2 SVEN BERGSTRÖM (c).....	3
Anf. 3 HANS STENBERG (s).....	4
Anf. 4 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	5
Anf. 5 SVEN BERGSTRÖM (c).....	6
Anf. 6 HANS STENBERG (s).....	7
Anf. 7 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	8
3 § Svar på interpellation 1994/95:54 om SJ:s prispolitik.....	8
Anf. 8 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	8
Anf. 9 LENNART BEIJER (v).....	9
Anf. 10 AGNE HANSSON (c).....	10
Anf. 11 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)....	11
Anf. 12 LENNART BEIJER (v).....	12
Anf. 13 AGNE HANSSON (c).....	13
Anf. 14 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)....	13
Anf. 15 LENNART BEIJER (v).....	14
4 § Hänvisning av ärende till utskott.....	14
5 § Bordläggning.....	15
6 § Anmälan om frågor.....	15
1994/95:308 av <i>Yvonne Ruwaida</i> (mp) till statsrådet Mats Hellström om export av krigsmateriel till Mexiko m.fl. län- der.....	15
1994/95:309 av <i>Patrik Norinder</i> (m) till arbetsmarknads- ministern om Ungdomsarbetslösheten.....	15
7 § Kammaren åtskildes kl. 12.57.....	15