

Torsdagen den 15 maj fm.

Kl. 12.00

1 § Justerades protokollen för den 6 innevarande månad.

2 § Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1985/86:565 till finansutskottet

1985/86:566 yrkandena 14, 19 och 23–25 till skatteutskottet
yrkandena 20 och 21 till jordbruksutskottet
yrkande 22 till arbetsmarknadsutskottet
i övrigt till finansutskottet

1985/86:567 yrkandena 10–12, 15 och 17 till arbetsmarknadsutskottet
yrkandena 13, 19 och 23 till skatteutskottet
yrkandena 18, 20–22 och 24 till jordbruksutskottet
i övrigt till finansutskottet

1985/86:568 yrkandena 8 och 15–17 till jordbruksutskottet
yrkandena 11–14 och 18 till skatteutskottet
yrkandena 19 och 20 till arbetsmarknadsutskottet
i övrigt till finansutskottet

1985/86:569 till skatteutskottet

1985/86:570 till arbetsmarknadsutskottet

1985/86:571 yrkandena 5–7 och 12–15 till jordbruksutskottet
i övrigt till skatteutskottet

1985/86:572 och 573 till arbetsmarknadsutskottet

1985/86:574 till finansutskottet

1985/86:575 till försvarsutskottet

1985/86:576 och 577 till skatteutskottet

1985/86:578 yrkande 1 till jordbruksutskottet
i övrigt till skatteutskottet

1985/86:579 till arbetsmarknadsutskottet

1985/86:580 yrkandena 1 och 2 till jordbruksutskottet
yrkande 3 till skatteutskottet

1985/86:581 till arbetsmarknadsutskottet

1985/86:582 till skatteutskottet

1985/86:583 till finansutskottet

1985/86:584 till skatteutskottet

1985/86:585 och 586 till finansutskottet

1985/86:587 till skatteutskottet

1985/86:588 och 589 till finansutskottet
1985/86:590 till arbetsmarknadsutskottet
1985/86:591 till skatteutskottet
1985/86:592 till arbetsmarknadsutskottet
1985/86:593 till finansutskottet
1985/86:594 och 595 till arbetsmarknadsutskottet
1985/86:596 till finansutskottet
1985/86:597 till skatteutskottet
1985/86:598–600 till finansutskottet
1985/86:601 och 602 till arbetsmarknadsutskottet
1985/86:603–605 till skatteutskottet

3 § Föredrogs men bordlades åter

Konstitutionsutskottets betänkande 1985/86:24
Justitieutskottets betänkanden 1985/86:30–32
Försvarsutskottets betänkanden 1985/86:9 och 10
Utbildningsutskottets betänkanden 1985/86:20, 21, 26, 28 och 30

4 § Föredrogs

trafikutskottets betänkanden
1985/86:17 om anslag till SJ-koncernen, m. m. (prop. 1985/86:100 delvis).
1985/86:18 om anslag till Ersättning till lokal och regional kollektiv person-
trafik (prop. 1985/86:100 delvis) samt
1985/86:23 om anslag till Transportrådet, m. m. (prop. 1985/86:100 delvis).

Anf. 1 TALMANNEN:

Trafikutskottets betänkanden 17, 18 och 23 kommer att debatteras i tur och ordning. Voteringarna äger rum i ett sammanhang efter avslutad debatt.

Först upptas alltså trafikutskottets betänkande 17 om anslag till SJ-koncernen, m. m.

Järnvägspolitiken

Anf. 2 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! När riksdagen i fjol beslutade om ny inriktning för järnvägspolitiken befann vi moderater oss på reservationssidan, men våra reservationer innebar inte ett principiellt avståndstagande utan gav uttryck för vårt missnöje med otillräckligheten i åtgärderna.

SJ är en vital del av landets transportväsen och måste ges betydande frihet om det inte skall tappa marknad. SJ måste få agera på samma villkor som dess konkurrenter, och om statligt stöd utgår skall detta öppet redovisas. För vår del kan vi tänka oss att staten står för underhåll och utveckling av infrastrukturen, men SJ:s verksamhet över huvud taget skall ske på samma villkor som de konkurrerande näringarna har att leva med. Vi moderater vill alltså befria SJ från statlig toppstyrning. Dess styrelse skall få agera som

vilken koncernstyrelse som helst. Vi önskar också att SJ bolagiseras och att hela floran av dotter- och dotterdotterföretag granskas, med målet att utförsälja alla företag som inte är naturliga inslag inom det transportvaruhus som SJ-koncernen måste utgöra om det skall kunna drivas framgångsrikt.

I enlighet med fjolårets beslut är förvaltningsbolaget Swedcarriers ledning och styrelse nu i full gång med sådana analyser och bedömningar som kan komma att medföra betydande privatiseringar av dessa dotter- och dotterdotterföretag.

Man kan bara önska att alla dessa olika åtgärder för rationalisering av SJ:s totala verksamhet genomförs skyndsamt, ty det ligger fara i dröjsmål. Utan drastiska åtgärder, det pekar alla prognoser på, kommer SJ för överskådlig framtid att notera växande underskott, som ju måste täckas av staten. Det får naturligtvis till följd att övriga transportföretag finner sig utsatta för en illojal konkurrens. Icke utan grund klagar t. ex. landets sjöfartsnäring över att dess avgifter kraftigt höjs, medan SJ får sina kostnader reducerade.

Från moderat synpunkt är det självklart att konkurrens på lika villkor måste gälla mellan och inom alla transportsystem.

Ett bolagiserat SJ som trafikerar av staten upprätthållen infrastruktur, dvs. banverket, får själv låna till sina investeringar på den öppna marknaden och träffa beslut på samma grunder som övriga aktiebolag gör. För utnyttjandet av infrastrukturen måste SJ naturligtvis betala avgifter som till sin storlek är likvärdiga med vad konkurrenterna till lands och till sjöss får betala på olika sätt.

Vad jag hittills sagt om inriktningen av vår järnvägspolitik är att SJ måste ges en fair chans att inte bara bevara utan också öka sina marknadsandelar, men inte i skepnad av ett subventionerat affärsverk utan som ett aktiebolag vilket som helst med stränga krav på företagsekonomisk politik och med ett klart lönsamhetstänkande. Genom noggrann kontering i bokföringen samlas kostnader och intäkter för skilda verksamhetsområden inom SJ i dag, och man kan klart utläsa resultatet för de olika verksamheterna, men än lättare vore det om t. ex. persontrafiken bedrevs av *ett* aktiebolag och godstrafiken av ett annat. Fler separeringar kan säkert göras.

SJ-koncernen har i sina ca 50 000 anställda en resurs som kan ge enorma bidrag i framtiden. Denna resurs måste tas till vara. Genom våra förslag om åtgärder kan en ny entusiasm tändas, ett vi-medvetande i företaget skapas, som är den naturliga grogrunden för framgång. I dag är det förvisso svårt för många av SJ:s anställda att bära trycket av det ständiga klankandet på SJ. Ibland går det att med ganska små medel tända hopp och skapa iver inför framtiden. SJ behöver det om framtiden skall bli lyckosam. Vi tror att våra förslag kan föra med sig sådana attitydförändringar både hos SJ-folket och hos svenska folket i övrigt.

Sett ur ett internationellt perspektiv är SJ ett föredöme. Med nya grepp på företagsstrukturen kan Sveriges järnvägsföretag bli ett än mera efterföljansvärt exempel.

Herr talman! Jag har bara översiktligt presenterat den moderata synen på SJ-problematiken. Efter fjolårsbeslutet tar nu SJ:s styrelse och Swedcarriers de förberedande besluten, och först när man ser följderna av dem kan en mera preciserad bedömning göras. Förhoppningsvis kan nästa års debatt om

järnvägspolitiken öppna de framtida perspektiven.

Av samma skäl har våra besparingsförslag i reservationerna närmast symbolisk karaktär. En mera betydande besparing föreslås nu dock vid anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur, där vi beräknar att få in 250 milj. kr. genom försäljningar av vissa dotterföretag. De nämnda företagen och den beräknade intäkten av försäljningen av dem får inte tas upp som klara värdebedömningar. Vi har inte gjort någon värdeanalys utan bara en exemplifierande uppräknning och uppskattning.

I reservation nr 10 angående Investering i fasta anläggningar föreslår vi att statskassan sparar 360 milj. kr. genom att låta SJ låna beloppet på den öppna marknaden. Det stämmer med den företagsfilosofi jag bekämt mig och moderaterna till i inledningen av mitt anförande.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 1, 8, 10 och 11.

Anf. 3 HUGO BERGDAHL (fp):

Herr talman! Alltmer har järnvägarna förlorat sin roll som det dominerande transportsystemet. Väg- och flygtransporter har tagit stora volymer av både person- och godsbefordran. Detta innebär dock inte att järnvägarnas roll är överspelad. Järnvägarna har fortfarande en mycket väsentlig uppgift att fylla för både person- och godstransporter. Järnvägens fördelar framför andra transportsätt är bl. a. att den är miljövänlig och energisnål i förhållande till transporterade mängder gods och personer.

En del av SJ:s svårigheter beror på att SJ länge har varit ett – enligt mitt sätt att uttrycka det – mycket konservativt skött företag med uppenbara brister i sin långsiktiga planering. Underhåll och investeringar har blivit eftersatta, vilket lett till att SJ fått ett något dåligt rykte som modernt transportföretag. Ett omvittnat problem är dålig tidtabellsanpassning, vilket leder till att resenärer väljer andra färdstätt framför järnvägen. Det är en utveckling vi haft under en lång följd av år.

Även på lång sikt finns det uppenbara hot för SJ. För att järnvägstrafiken skall kunna bedrivas med rimlig ekonomisk lönsamhet krävs ett stort trafikunderlag. Ett sådant finns på långa och medellånga avstånd och på kortare avstånd i de större tätorterna. Sveriges geografi och befolkningsstruktur medför mot denna bakgrund att en stor del av bannätet inte har förutsättningar att bli lönsamt. För att trafiken skall kunna bedrivas krävs det att den subventioneras av staten.

I viss utsträckning är detta motiverat utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv, men samtidigt måste man fundera över huruvida statens subventioner kan ge bättre utdelning genom en annan fördelning. Riksdagen beslöt under våren 1985 om nya riktlinjer för järnvägspolitiken. Propositionen innebar bl. a. att riksdagen uttalade att likvärdiga konkurrensförutsättningar skall skapas mellan olika trafikgrenar för att åstadkomma samhälls-ekonomiskt effektiva transportlösningar. Den målsättningen överensstämmer i allt väsentligt med 1979 års trafikpolitiska beslut. 1985 års beslut innebär också att staten tar ett ökat ansvar för järnvägens infrastrukturkostnader samt att SJ-koncernen kommer att omorganiseras i syfte att renodla resultatansvaret.

Enligt folkpartiets uppfattning saknade den järnvägspolitiska propositio-

nen från 1985 beräkningar över de samhällsekonomiska konsekvenserna av subventioner till alternativa trafikslag. För att långsiktigt bedöma den framtida järnvägsstrukturen i Sverige och för att ge riksdagen en uppfattning om vilka subventioner som kommer att bli aktuella för fortsatt järnvägsdrift i nuvarande omfattning, måste enligt vår uppfattning ingående studier göras av skilda trafikslags alternativa samhällskostnader. Det är ytterst viktigt, enligt vårt sätt att se på problematiken, Riksdagen bör i enlighet med folkpartiets krav ge regeringen i uppdrag att återkomma med en sådan analys.

Jag vill, herr talman, i detta sammanhang nämna att folkpartiet i motion har yrkat att en samhällsekonomisk studie skall göras av SJ:s snabbtågsprojekt. Det är också ett uttryck för den vikt vi lägger vid att ta fram ordentligt beslutsunderlag innan omfattande nyinvesteringar görs i järnvägstrafiken.

Genom ett regeringsbeslut 1981 medgav regeringen att SJ skulle få införskaffa tre snabbtågsprototyper för försöksverksamhet.

SJ begärde in offerter på tre fullständiga tåg på vardera sex vagnar till hösten 1983. Kostnaden skulle i dåvarande penningvärde uppgå till 100 milj. kr. Leverans skulle ske år 1987. Varken ASEA eller något annat av de andra företagen klarade SJ:s tekniska krav. SJ tvingades göra om specifikationerna och bl. a. acceptera att tågen skulle bli lokdragna. Enligt SJ:s anslagsframställning för 1986/87 skall tre provtåg kunna beställas under hösten 1985 om utvärderingen utfaller positivt – så var målsättningen för ett år sedan. Efter vad jag erfarit senast i dag har SJ ännu inte gjort några beställningar.

Man kan ställa frågan: Varför dröjer SJ? Varför har man plötsligt blivit tveksam? Jag tror att förklaringen delvis finns i de synpunkter som vi har fört fram, nämligen att man borde göra ytterligare undersökningar, så att man inte riskerar felinvesteringar av stora mått ekonomiskt sett.

Riksdagens beslut om den nya järnvägspolitiken innebar ett första steg i en uppdelning av SJ i en infrastrukturdel och en trafikdel. Det anser vi vara en riktig utveckling. En uppdelning av SJ i en drift- och en bandel bör vidare leda till att själva driften övergår i aktiebolagsform. Det är allt fler som hävdar denna uppfattning. Ett sådant "SJ AB" bör ingå i Statsföretagskoncernen. Genom aktiebolagsformen kan bättre klarhet skapas om företagets ekonomiska förutsättningar, och en mer rättvis jämförelse kan ske med konkurrerande transportföretag.

En uppdelning av SJ och ett överförande av driftdelen till aktiebolagsform innebär att SJ betalar för infrastrukturen i proportion till utnyttjandet. Det skulle förbättra möjligheterna för från SJ fristående transportföretag att utnyttja räls och övrig infrastruktur. Detta bedömer vi vara av särskilt intresse för transportörer av stora godsmängder. Genom att upplåta nuvarande anläggningar till fristående företag kan också det faktiska SJ-monopolet brytas. Den konkurrens som därvid kan uppstå torde i högre grad vara stimulerande för effektiviteten och lönsamheten hos SJ än flera av de åtgärder som hittills har vidtagits på SJ:s område.

Det allvarligt ökade problemet med försurning och skogsdöd, framför allt orsakat av bilavgaserna i storstadsregionerna, kräver kraftfulla åtgärder för att vi skall kunna förhindra en utbredning av obotliga miljöskador. Även här kommer järnvägstrafiken in i bilden. Hänsynen till miljön måste väga tungt i

all trafikplanering, såväl på riksnivå som på regional nivå.

Vägtrafiken svarar för större delen av kväveutsläppen i Sverige. Områden som producerar stora mängder avgaser vilka orsakar skogsdöd och andra miljökador är därför särskilt viktiga att planera för miljövänligare trafik.

Den elektrifierade järnvägstrafiken orsakar inte några nämnvärda luftföroreningar. Järnvägen tar heller inte lika stor plats som motorvägar och gör därmed mindre ingrepp i landskapet. Därtill är kapaciteten mycket större på ett dubbelspår. Ur energisynpunkt innebär detta att järnvägen vanligtvis är mellan tre och sex gånger så energisnål som buss eller bil. För en effektiv och rationell trafikplanering är det viktigt att olika transportmedel får utvecklas där de har sina bästa förutsättningar. Då järnvägar är rationella och lönsamma endast i starka transportströmmar, måste järnvägstrafiken få koncentreras dit. Detta behöver inte innebära att mindre trafikerade delar av vårt bannät hamnar vid sidan om.

Utbyggnad av järnvägstrafik bör, inte minst av miljöskäl och med hänsyn till den stora trafikintensiteten, få ske i Mälardalsområdet och på västkusten, där dubbelspårsutbyggnaden bör prioriteras. Vi tror att det är viktigt att man gör denna prioritering. Det är angeläget att SJ:s planering av dessa projekt påskyndas. Det har vi också krävt motionsvägen. Inte minst ur regionalpolitiska aspekter är det viktigt att man får en god trafikförsörjning i bl. a. Bergslagen och Mälardalsområdet.

I arbetet med att göra SJ till ett modernt företag måste ingå en bättre samordning mellan tåg- och busstrafiken. De regionala samrådsorgan som nu bildats mellan länstrafikbolagen och SJ har som sin största uppgift att skapa smidiga förbindelser till och från de större järnvägsstationerna för alla dem som bor intill dessa stationer.

SJ:s stationer måste också bättre anpassas för att man skall få praktiska övergångar mellan buss och tåg. På det här området brister det i stor omfattning i dag. Många av SJ:s stationer är gamla och nedslitna, och det finns nu möjligheter att skapa rationella trafikcentra i många större tätorter. Här kan kommuner, näringsliv och SJ samverka i uppbyggnaden av nya trafikcentra med plats för tåg, buss och taxi – vi känner alla igen bilden från våra hemorter av järnvägsstationen som den mest nedslitna lokalen. I många fall torde sådana centra kunna kompletteras med affärer och andra serviceinrättningar, vilka skulle medverka till att finansiera uppförandet av nya trafikcentra. Sådana kan i många fall också uppföras över befintliga spårområden, och därmed utnyttjas oftast centralt belägen mark i städerna.

Även i den här frågan har vi väckt en motion. Tyvärr har vi inte fått utskottets tillstyrkan den här gången, men det kommer.

Herr talman! De delar av folkpartiets förslag om en framtida järnvägspolitik som skiljer sig från utskottsmajoritetens uppfattning redovisas i reservationerna 2, 5 och 12. Reservation 2 klargör folkpartiets målsättning i fråga om järnvägspolitikens inriktning m. m. Reservation 5 berör konsekvenserna av investeringar i snabbtåg. Reservation 12, slutligen, redovisar folkpartiets förslag till förbättringar av SJ:s service.

Herr talman! Mot bakgrund av det anförda yrkar jag bifall till nämnda tre reservationer.

Anf. 4 AGNE HANSSON (c):

Herr talman! Enligt centerns trafikpolitiska grundsyn utgör järnvägen grundstommen i vårt trafiksystem. Järnvägen är miljövänlig och energisnål. Den främjar trafiksäkerhet och regionalpolitik. Den främjar näringsliv och sysselsättning över hela landet.

Skall vi t. ex. klara de ökade krav som ställs i trafikarbetet för framtiden och samtidigt minska belastningen på miljön, förutsätter det att de miljövänligaste transportsystemen ges stort utrymme. Utifrån centerns värderingar finns det därför goda skäl att framhålla just järnvägens betydelse som transportmedel.

Strävan måste vara att alla människor så långt som möjligt skall kunna erbjudas arbete och bostad där de själva vill ha detta. Det kräver goda kommunikationer i alla delar av landet. Järnvägen som stommen i trafiksystemet får därmed också en viktig regionalpolitisk betydelse. Det är inte minst mot den bakgrunden som vi i centern så envetet har drivit kampen mot de nedläggningar av mindre järnvägar som skett sedan lång tid tillbaka.

Årets regeringsförslag och det nu aktuella betänkandet rörande järnvägspolitiken är positivt från en synpunkt: de innehåller inga förslag om nya direkta nedläggningar av järnvägar. Den tidigare välkända koalitionen mellan moderater och socialdemokrater har för ett år gjort halt. Det är ändå något att glädjas åt för en järnvägsvän.

Förra årets beslut innebar som bekant att nämnda koalition öppnade vägen för nedläggningar av ytterligare 125 mil järnväg. Det är nedläggningar som skett i strid mot centerns uppfattning. 85 mil av de s. k. provningsbanorna fördes samtidigt över till riksnätet, vilket innebar att fortsatt persontrafik i statens regi för dessa nu är tryggad. Det är inte ett tillfredsställande resultat, men det visar att kampen mot nedläggningsraseriet inte förts förgäves från vår sida.

Men den som till äventyrs trott att nedläggningsvågen nu är slut i och med 1985 års järnvägspolitiska beslut kan snart bli bedragen. Även om inga ytterligare nedläggningsförslag finns med i årets betänkande börjar hoten och frågetecknen beträffande nya nedläggningar att rada upp sig.

För det första: Moderaterna är tydligen beredda att fortsätta nedläggningspolitiken. Med motiveringen att SJ skall koncentrera sina investeringar på företagsekonomiskt motiverade objekt yrkar man att anslagen till investeringarna i järnvägens infrastruktur skall minskas med 280 milj. kr. Frågeställningen måste då bli: Hur går det med de bandelar som i dag inte är företagsekonomiskt lönsamma? Kan vi kanske få ett besked redan i dagens debatt om vilka bandelar som moderaterna är beredda att lägga ner? Jag tror att det skulle vara värdefullt att få mera konkreta besked på den punkten.

För det andra – och då vill jag vända mig i första hand till socialdemokraterna: En bred utskottsmajoritet tillstyrker regeringens förslag att minska investeringarna i infrastrukturen på det ersättningsberättigade bannätet. Det här kommer att innebära att de oftast regionalpolitiskt så viktiga banorna kommer in i en ond cirkel av dåligt underhåll, försämrade attraktivitet och försämrade resandesiffror, vilket slutligen leder till hot om nedläggningar. Vilka bandelar är det ni socialdemokrater i första hand tänker lägga ner? Det är klart att jag mot denna bakgrund måste fråga: Kan vi verkligen lita på att

koalitionen mellan moderaterna och socialdemokraterna för ytterligare nedläggning av järnvägar nu har upphört? Om inte, vilka bandelar har ni tillsammans kommit fram till nu står i tur att läggas ner?

För det tredje: När beslutet om nedläggning av persontrafiken på vissa bandelar fattades lovade och försäkrade regeringen att nedläggningen endast gällde persontrafiken. Godstrafiken skulle bedrivas oförändrad. Min fråga till regeringspartiets företrädare är nu: Gäller dessa förutsättningar och löften alltså från regeringens sida? Jag ställer frågan därför att SJ nu självt vill skrota ytterligare 50 mil järnväg i det här landet. Och det gäller främst godsbanor, där persontrafiken redan är nedlagd. Enligt SJ-nytt:s senaste nummer föreslår nu SJ regeringen att spåren på 15 bansträckor runt om i landet rivs upp. Totalt rör det sig om ca 50 mil järnväg. Det gäller t. ex. järnvägen Landskrona–Billeberga, det gäller Åseda–Orrefors, Växjö–Kvarngården, Åsarp–Ulricehamn, Vansbro–Lesjöfors, Ramnäs–Surahammar, Örebro–Svartå, och det gäller Årjäng–Bengtfors.

Är man från socialdemokratiskt håll beredd att vad gäller godsbanorna stå fast vid vad man har lovat, eller är man nu beredd att gå SJ till mötes och lägga ner dessa banor? Får SJ inte tillräckligt med investeringsutrymme, måste nämligen utgången bli nedläggning.

Vi i centern vänder oss emot regeringens uppfattning när det gäller att ersätta investeringarna i infrastrukturen på det ersättningsberättigade nätet. Vi är också emot att underhållet ersätts på de banor där persontrafiken redan är nedlagd. Vi menar att även dessa banor måste underhållas för att godstrafiken skall kunna behållas. Detta framgår vid ett närmare studium av innehållet i reservation nr 7. Där säger vi bl. a. att också AMS-medel bör kunna tas i anspråk för underhåll av dessa banor. Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 7.

Vi i centern upprepar kravet på en upprustning av inlandsbanan och även en överföring av denna till riksnätet i reservationerna nr 14, 15 och 16. Jag yrkar bifall till desamma.

När det gäller detta krav utgår vi från den regionalpolitiska syn på järnvägen som vi i centern har. Den saken har jag tidigare berört. Kravet är inte nytt. Det är välkänt. Vi har drivit dessa frågor ända sedan centern fick en riksdagsmajoritet med sig mot en nedläggning av inlandsbanan. Vi upprepar envist våra krav ända till dess att våra krav vinner gehör. Det är, som vi ser saken, fråga om berättigade krav.

Förutom de regionalpolitiska motiven finns det försvarspolitiska motiv för en överföring mot en upprustning. Vidare finns det energipolitiska motiv. Inlandsbanan går nämligen genom ett område där ett av landets största tillgångar på skog och torv finns. I ett läge där de alternativa inhemska energikällorna kommer att spela en mera avgörande roll ökar inlandsbanans betydelse.

När det gäller diskussionerna i järnvägspolitiska frågor blir det väldigt lätt så, att debatten enbart inriktas på tekniska och ekonomiska resonemang. Det är i och för sig viktiga faktorer, men de får inte vara helt avgörande. Vi måste också tänka på den betydelse för samhället som ett rationellt och geografiskt väl täckande järnvägsnät totalt sett har. Det handlar ju om att människorna – oavsett var man bor – skall ha resemöjligheter. Vidare gäller

det miljö, trafiksäkerhet och regionalpolitik – som jag tidigare har nämnt. När man bedömer järnvägen som kommunikationsmedel måste dessa aspekter, som vi ser det, vägas in i en total samhällsekonomisk kalkyl. Därmed har jag dock inte sagt att man kan bortse från eller negligera de rent företagsekonomiska aspekterna – tvärtom. Dessa skall ha sin givna plats när det gäller den totala helhetssynen.

I utskottsbetänkandets inledning tas de ekonomiska aspekterna upp under rubriken Järnvägspolitiken inriktning, m. m. I anslutande reservationer finns krav som i praktiken innebär en omprövning av föregående års beslut. Där finns krav på nya omfattande utredningar. 1985 års beslut innebar att förändrade riktlinjer för järnvägen och verksamheten inom SJ-koncernen lades fast. Det i sin tur innebar bl. a. att kostnadsansvaret för SJ:s del skärptes. En mera renodlad vägtrafikmodell genomfördes – dvs. man gjorde en klarare kostnadsuppdelning för banor och banvallar å ena sidan och för SJ som trafikföretag å andra sidan. En koncernstrategi som reglerar samarbetet mellan SJ och dotterbolagen liksom mellan de olika dotterbolagen lades fast. Vi i centern menade att det var ett steg i rätt riktning. Jag vill dock framhålla att vi på några punkter hade velat gå längre. Vi menar nu att den nya ordningen måste ges en chans att få verka längre än ett år innan en omprövning görs.

Låt mig samtidigt säga att risken är stor att 1985 års järnvägspolitiska beslut blir en pappersprodukt, om inte regeringen bättre följer upp detta beslut. Regeringen måste sätta tryck på SJ och motivera SJ att förbättra sitt resultat genom en ökad marknadsanpassning och genom förbättrad service och effektivisering. Vi tycker att regeringens handlande hittills har präglats av en viss uppgivenhet inför dessa problem.

I samband med föregående års järnvägsproposition föreslog vi att riksdagen då bättre borde ha dragit konsekvenserna av att SJ inte lyckats uppnå uppställda lönsamhetskrav. Vi föreslog att ledningen borde förstärkas och att SJ fick två år på sig att bryta förlusttenden. Resultatutvecklingen under 1985 gör att vi har funnit starka skäl att återkomma med detta förslag.

SJ:s koncernstrategi bör baseras på ett nära samarbete med sådana dotterbolag vars verksamhet är en direkt komplettering till tågtrafiken. I övriga fall menar centerpartiet att dotterbolagen bör utförsäljas. Det skulle minska byråkratin inom SJ och leda till förenklingar och bättre effektivitet. Detta tas upp i reservation nr 3, som jag härmed yrkar bifall till.

Ett självklart villkor för att järnvägen skall få möjlighet att fylla den viktiga plats i transportsystemet som den har förutsättningar att göra är att den kan ge sådan service, säkerhet, snabbhet och prisvärdighet att den motsvarar resenärernas behov och önskemål. Det är ändå för resenärerna och kunderna som SJ finns till.

Vi har i centerns trafikpolitiska motion understrukt de förslag och krav på förbättringar av servicen som vi anser är nödvändiga. Utskottet delar i stort vår uppfattning på denna punkt. Det är nu viktigt att en fortsatt förändring verkligen kommer till stånd hos SJ.

Skall järnvägen hävda sig som ett konkurrenskraftigt trafikmedel i framtiden krävs det att den tekniska utvecklingen och förnyelsen ständigt går vidare. Utvecklingen av snabbtåg i Sverige kan bidra till ett lyft för

järnvägen. Vi ser det därför som viktigt att arbetet med införandet av snabbtåg, som inleddes under Claes Elmstedts tid som kommunikationsminister, nu kan föras i hamn.

Viktigt i det sammanhanget är att man gör allt för att minska olägenheterna för markägarna längs järnvägen vid ökade tåghastigheter. Säkerheten får inte eftersättas.

Herr talman! Vad i övrigt gäller den framtida inriktningen av järnvägspolitiken har vi i centerns motion pekat på framtida projekt som är angelägna att utveckla under vissa förutsättningar.

Det gäller för det första en upprustning av västkustbanan med dubbelspår hela sträckan genom Sverige, delvis som alternativ till ett storskaligt motorvägssystem.

Det gäller för det andra en ny centralstationsanläggning vid Stockholm Syd. Beräkningarna visar att en sådan skulle kunna öka tågresandet med 400 000 resenärer per år vid sekelskiftet.

Det gäller för det tredje en snabbtågsförbindelse mellan Stockholms Central och Arlanda. En sådan förbindelse skulle avlasta behovet av nya stora utfarter från Stockholm mot Arlanda och därigenom frigöra vägaslag för andra delar av landet.

Förutsättningen för dessa projekt är att de visar klar lönsamhet, så att de ej riskerar att leda till ytterligare statliga subventioner till SJ. På det området bör kreativiteten få utvecklas för att man skall finna alternativa framkomstmöjligheter vad gäller både finansiering och samverkan mellan olika intressenter.

Slutligen, herr talman, vill jag något kommentera reservation nr 13. Den berör ortnamnsskyltningen längs järnvägarna.

Våra ortnamn bär på många värden som det är angeläget att slå vakt om. Det gäller såväl funktionella som kulturhistoriska värden. I dag är våra ortnamn hotade på en rad områden. Ett av dem gäller järnvägspolitiken. Indragningen av hundratals, kanske tusentals, järnvägsstationer har medfört att också skylten med ortnamnet har försvunnit. Sverige håller på att bli alltmer anonymt, sett från järnvägskupén. Det här är inte bra, och det vill vi från centern ändra på.

En bättre ortnamnsmärkning längs järnvägarna har stort informationsvärde, främst för de enskilda resenärerna men självfallet också för de berörda kommunerna. Detta har också stor betydelse ur turistsynpunkt. Därför, menar vi, bör finansieringsfrågorna inte bli svåra att lösa. Vi föreslår att SJ tar upp dessa frågor med kommunvärlden och med Sveriges turistråd för att nå en bättre tingens ordning. Jag yrkar därmed bifall även till reservation nr 13.

Sammanfattningsvis, herr talman, yrkar jag med hänvisning till vad jag nu har sagt bifall till reservationerna nr 3, 7, 13, 14, 15 och 16. I övriga delar yrkar jag bifall till trafikuskottets hemställan i betänkande nr 17.

Anf. 5 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! När jag hörde Agne Hansson beskriva våra besparingsförslag, kom jag att tänka på hur man kan läsa dåligt i skrifter och dra felaktiga slutsatser. Pröva följande, Agne Hansson:

Ingen katt har två svansar. En katt har en svans mer än ingen katt. Alltså har en katt tre svansar.

Så är det när Agne Hansson läser reservation 1. Han säger att moderaterna där vill spara 280 miljoner. Men vid vanlig innanläsning finner man att det står att vi vill spara 30 miljoner av 940. De resterande 250 miljonerna skaffar vi fram genom en uppskattad försäljning av ett antal dotterföretag. Talet om hela den rysliga besparing som, enligt vad Agne Hansson trodde, genast skulle gå ut över det ersättningsberättigade nätet stämmer alltså inte.

Sedan vill jag, utan att vara undervisande, underrätta Agne Hansson om att centerpartiet stod bakom 1979 års trafikpolitiska beslut om att ett trettio-tal banor skulle nedläggningsprövas. Av dessa banor har, om jag minns rätt, åtta bevarats. Åtminstone en av dem stred vi moderater för i transportrådet, nämligen banan Karlsborg-Skövde. De andra banorna har alltså lagts ned. Men när denna prövning skedde var centern positivt inställd.

Bland dessa banor finns också inlandsbanan, sträckan Arvidsjaur-Jörn. Därvidlag har man med centerns goda minne skjutit avgörandet fyra fem år framåt i tiden. Det finns alltså ingen anledning att varje år lamentera över inlandsbanan. Den blir prövad i sin tur om några år.

Så kommer jag till det ersättningsberättigade nätet. Agne Hansson fruktar nu att moderaterna i stor "betongkoalition" med socialdemokraterna skall lägga ned detta nät. Det är inte så vi har sagt. Men vi pekar på att 1 366 milj. kr. nu skall läggas ännu ett år på det ersättningsberättigade nätet och att det är en så stor utgift att det åligger oss här att noga pröva om den inte kan förminskas på något sätt. Det går kanske att få ersättningstrafik som är både bättre och billigare. Då är det, tycker jag, även centerns plikt att medverka till sådana statsfinansiella besparingar.

Anf. 6 AGNE HANSSON (c) replik:

Herr talman! Jag hoppas att det framgick av mitt anförande att vi ser det som väsentligt att man hushållar rätt, riktigt och effektivt med statens medel, och det skall man naturligtvis göra i det här fallet också.

Vidare är jag naturligtvis tacksam för den undervisning jag kan få från Rolf Clarkson, men jag måste säga att den inte gav särdeles uttömmande svar på de frågor jag ställde i mitt anförande. Vet Rolf Clarkson t. ex. hur mycket man kan få ut av en försäljning, och kan man tillgodogöra sig dessa pengar omgående i statsbudgeten för de dotterbolag som skall säljas ut? Även vi i centern är beredda att sälja ut en del dotterbolag, men vi tror inte att vi kan ta ut den ekonomiska vinsten av försäljningen så fort. Därmed menar jag att det i praktiken rör sig om en neddragning av investeringarna till den storleksordning jag nämnde i min inledning. Och även om den inte skulle bli så stor är den i praktiken en besparing. Hur går det då med de banor som inte är lönsamma? Vilka alternativa lösningar har moderaterna på dessa punkter? Det var min huvudfråga. Drar man in på underhållet, måste resultatet bli en nedläggning.

Inlandsbanan kommer att bli prövad enligt de beslut som gäller. För vår del är den prövningen redan klar. Vi ser den banan som så viktig att vi hävdar att den omgående borde in i riksnätet. Men var står moderaterna i själva sakfrågan? Att inlandsbanan skall prövas är ingen nyhet, men hur ställer sig

moderaterna vid en sådan prövning? Är man beredd att lägga ner eller är man beredd att ta in den i riksnätet?

Anf. 7 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag skall inte ge mig in i en börsanalytisk värderingsdiskussion med Agne Hansson nu, men med de anspråk han har på upprustning av olika banor, bevarande av trafiken osv. kommer han också att behöva oerhört stora penningresurser, och det måste förmodligen gå ut över försäljning av företag inom SJ-koncernen.

Inlandsbanan skall alltså bli föremål för prövning. Det vore väl inte särskilt klokt om jag från moderata samlingspartiet i förväg, innan ärendet har beretts, förklarade hur vi skall ställa oss. Då är det ingen mening att pröva utan då kan man fatta beslut med detsamma. Det är just för att skaffa sig ett bättre underlag för den framtida bedömningen som vi har skjtit den frågan på framtiden några år.

Jag kan alltså inte i dag lämna några utfästelser i den ena eller andra riktningen om vare sig inlandsbanan eller bandelen Arvidsjaur-Jörn. Den prövningen får komma senare.

Anf. 8 AGNE HANSSON (c) replik:

Herr talman! Jag noterar att Rolf Clarkson svävar på målet när han talar om prövningen av olika banor.

Låt mig bara tillägga, herr talman, vad jag glömde i min förra replik, nämligen att svara Rolf Clarkson när han ville göra gällande att vi vid prövningsbeslut har ställt upp på nedläggningar av en rad järnvägar. Jag vill till detta bara säga att dessa prövningar har skett under förutsättning av vad vi kallade ett mutbidrag till dem som valde busstrafikalternativet i stället. En prövning under sådana villkor har vi från centern aldrig accepterat.

Anf. 9 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Om man ser på järnvägsinvesteringarna sedan ett tiotal år tillbaka finner man att krigsårens och efterkrigstidens återhållsamhet avlöstes av en viss uppryckning som bl. a. innebar att en strukturplan med femåriga investeringsramar upprättades och att en viss årlig reell höjning blev fastlagd år 1980. Socialdemokraterna var i opposition fram till 1982 års val. Jag har roat mig med att gå igenom en del motioner och reservationer från den tiden, och jag har då funnit att socialdemokraterna krävde en offensiv investeringspolitik. Motiveringen var arbete och utveckling. Vårt parti stödde denna linje.

Inför budgetåret 1984/85 hade vi åter en socialdemokratisk regering. Redan året innan hade vissa förberedelser vidtagits för neddragning av SJ:s investeringsram med 300 milj. kr. jämfört med strukturplanen. SJ:s ledning noterade i god tid detta trendbrott och började redan ett år tidigare slopa planerade beställningar och arbeten. Skälet var att man i god tid ville ställa om till den lägre investeringsnivå som regeringen klart signalerade. Det hela fortsatte med den investeringsram som SJ erhöll 1985/86 och vars nivå låg ytterligare under den av SJ planerade.

Den som tar del av argumenten för höjda investeringar i den socialdemo-

kratiska motionen från 1982 känner inte igen sig. Det gällde mera prutningar och dämpningar. Strukturplanens långsiktighet bröts, och tills vidare är det mera fråga om en "tuvhoppning" år från år. SJ har fått regeringens uppdrag att arbeta fram "olika antaganden om standardkrav" grundade på trafikprognoser. Tanken är att dessa s. k. standardkrav skall ligga till grund för exempelvis investeringsnivån i banorna framöver. Här görs en inledande attack mot 1979 års beslut om ett riksnät där persontrafiken skall garanteras under överskådlig tid. Det är inte en tillfällighet att med denna standardkravsutredning ett moderat motionskrav blir tillgodosett.

Fjölårets beslut om riktlinjer för järnvägspolitiken sysslade mest med organisations-, bolags- och marknadsfrågor och gav uttryck för en viss hurtig optimism i fråga om SJ:s möjligheter att överleva. Det gäller att skona statsbudgeten och samtidigt som man väjer för nyliberala attacker försöka utveckla försvar mot vägtrafik och bilism i ett allmänt klimat av angrepp på den offentliga sektorn. Fortfarande saknas en konkret politiskt förankrad och strategiskt långsiktig utbyggnads- och anpassningsplan för järnvägarna inför 2000-talet.

Från den nyssnämnda standardplaneringen har "sipprat ut" att man dels försöker sänka maximihastighet, axeltryck osv., varigenom omfattningen av underhållsarbeten m. m. kan reduceras och därmed kostnaderna sänkas, dels att man gör en lista över järnvägslinjer som kan rivas upp. Vissa sträckor har redovisats för upprivning. Detta har tidigare omnämnts från talarstolen, och jag skall inte göra någon upprepning. Det rör sig om 15 bandelar, där jag som aktiv i kampen för inlandsbanan lägger märke till att linjen Vansbro-Lesjöfors är aktuell att rivas upp. Idén att behålla en framtida genomgående trafik på inlandsbanan har därmed fått sig en rejäl knäck. Andra linjer diskuteras, men tillräcklig information finns för att man skall kunna förstå vad som är på gång. Det hela stämmer också med regleringsbrevet från den 6 juni 1985, av vilket framgår att SJ senast under augusti månad i år skall redovisa alternativa standardkrav för riksnätsbanor tillhörande det ersättningsberättigade nätet. Allt tyder på att det är fråga om att sänka standarden för att spara. Då finns risken att SJ:s attraktionsförmåga också försämras.

Enligt SJ:s anslagsframställning för 1986/87 har verket, i avvaktan på ett kommande långsiktigt investeringsprogram, lämnat en redovisning av det verkliga medelsbehovet gällande behövliga investeringar för budgetåren 1987/88-1990/91. Denna uppställning visar att det av SJ beräknade verkliga medelsbehovet med mer än 1 miljard överskrider den av statsmakterna nu planerade ramen som innebär en reellt sett oförändrad investeringsomfattning under resten av 1980-talet, allt med utgångspunkt från den anslagsram som för närvarande gäller. Det finns alltså ett finansieringsgap mellan det verkliga medelsbehovet och det anslag som regeringen anser skall räcka. Gapet är 1 160 milj. kr.!

Hur skall då detta klaras? Tydligt genom indragning alternativt nedläggning av verksamhet. Redan i planen för tidtabellen för 1987 har antalet persontåg på riksnätet skurits ned rätt kraftigt. Det är då berättigat att ställa frågan till dem som ansvarar för utskottets huvudlinje: Vad mera skall dras

in? Vilka sparåtgärder tänker ni er för att SJ skall komma ned till regeringens ambitionsnivå?

Fjölårets järnvägspolitiska beslut innebär bl. a. nya avskrivningsregler som baseras på historiska anskaffningsvärden, dvs. planemässiga avskrivningar, och inte som förut på återanskaffningsvärdena, dvs. kalkylmässiga avskrivningar. Äntligen blev SJ, genom fjölårets beslut, i detta avseende jämställt med andra trafikföretag. Idén om den s. k. vägtrafikmodellen innebär att infrastrukturens, dvs. huvudsakligen banans, investeringar liksom drift och underhåll skall gå över direktavskrivna statsanslag på samma sätt som vägaslaget, varefter SJ betalar – också det på samma sätt som vägtrafiken nu gör – för den omfattning i vilken banan används. Denna modell genomfördes i fjöl, men med någon kryptisk motivering genomfördes den bara till 20 %. Varför har man valt just 20 % och inte rent och klart 100 % direktavskrivningar som gäller för vägarna? Detta förhållande missgynnar järnvägen. I reservation 4 upprepar vpk sitt tidigare framförda förslag att vägtrafikmodellen skall tillämpas fullt ut, varigenom jämlika förutsättningar skapas med vägtrafikens villkor.

Vår grundsyn är att trafiken är en samhällsfunktion som skall organiseras planmässigt med samhällsekonomiska förtecken. Därvid har vi i olika sammanhang framhållit det samhällsekonomiskt vettiga i en satsning på järnvägstrafiken, bl. a. från miljösynpunkt. I samband med samhällsdebatten om luftföroreningarna och avgasreningen av bilar har också regeringen glädjande nog uttalat sig för ökad användning av järnväg i stället för landsvägstrafik. Även från energisynpunkt är järnvägstrafik att föredra framför biltrafik, vilket sammanhänger med den låga friktionen mellan stålhjul och stålräls. Järnvägstrafik är tre till sex gånger så energisnål som landsvägstrafik. Det är dessutom ett faktum, att den ständigt växande tunga landsvägstrafiken förorsakar kraftigt slitage, ja, sönderkörning av vägar och broar med enorma samhällskostnader som följd.

Allt detta talar för en ur samhällsekonomisk synpunkt nödvändig styrning av trafikpolitiken. Hur går det då till i verkligheten? Låt oss se på ett exempel.

En kraftig näringslivslobby bestående av Svenska vägföreningen och Svenska byggnadsentreprenörföreningen har tillsammans med det statliga vägverket utformat ett storstilat program för ökat motorvägsbyggande i landet. Motorvägarna skall i huvudsak gå i den s. k. storstadstriangeln Stockholm–Göteborg–Malmö. Programmet lär kosta 13 miljarder och skall genomföras på 15 år. Det tar alltså i anspråk hela det nuvarande vägbyggnadsanslaget.

Det märkliga är då att vägverket samarbetar med väg- och biltrafikintressena för utformning av samhällsplaner som man t. o. m. uppvaktar regeringen med. Var finns i denna påtryckarverksamhet järnvägsalternativet? Hur kommer miljö- och energihushållningsaspekterna in i en totalekonomisk bedömning? Hur kan man driva detta program för motorvägar i de områden av landet där SJ har – med vissa kompletteringar – sin högsta standard, utan att föra gemensamma resonemang med SJ?

Det är allmänt känt att det finns en ambition att planera för framtiden över sektorsgränserna, så att man får ett vettigt utnyttjande och en balans i

utvecklingen mellan olika sektorer. Men här tycks vägsidan vara sig själv nog och bortse från att SJ har sina starkaste bandelar just i den zon där vägtrafikintressena nu tänker utveckla ett motorvägssystem.

Jag skulle vilja ha reda på vad utskottets talesman, som samtidigt är ledamot av SJ:s styrelse, tycker om den här ordningen. Skall vägverket utforma sina planer för framtiden mera i kontakt med väg- och byggtreprenörer än med trafikpolitiskt ansvariga samhällsorgan, med statens järnvägar och med folkliga organisationer?

Självfallet kan man inte utesluta byggandet av motortrafikleder och motorvägar i vissa flaskhalsar här i landet, där kapacitetsökning av säkerhetsskäl m. m. är klart angelägen. Vad vi vänder oss mot är tendensen att de trafikpolitiska besluten styrs av handplockade s. k. expertgrupper med tungt inflytande från näringslivshåll. De trafikpolitiska besluten får inte, tycker vi, utformas mera av s. k. expertgrupper, som representerar stora kapitalintressen, och mindre av folkvalda politiska organ.

Det sker ju strukturella förändringar i samhället, och vi noterar ett ökat tätortsboende sedan lång tid tillbaka. Det kräver naturligtvis en viss anpassning inte bara av vägnätet utan också av järnvägsnätet. Det behövs ett mera långsiktigt program, en strategi för utbyggnad av landets kommunikationsnät för 2000-talet, och det programmet bör som jag sade utformas över sektorsgränserna.

Det kan gälla inte bara västkustbanan utan även Östgötaregionen med en ny järnvägslink, som det ofta har talats om i debatten på sistone, som möjliggör trafik Göteborg–Stockholm via Borås, Jönköping, Linköping och Norrköping. Det kan röra Stockholm–Gävle, där det finns idéförslag om att man via Arlanda skall få en starkt förkortad väg till Norrlandskusten.

I det här sammanhanget vill jag yrka bifall till vår reservation 20 om en ny järnvägslink via Borås–Tranås. Vi har där tagit oss friheten att reservera oss till förmån för en socialdemokratisk lokal motion.

Strävan till en viss anpassning får inte ta bort järnvägsprogram för "bryta bygd"-tanken. Sådana banor som stambanan, inlandsbanan och ostkustbanan i Norrland måste vidmakthållas och utvecklas. I detta sammanhang vill jag bestämt tillbakavisa moderaternas förslag om att ytterligare lägga ned järnvägar. Tillsammans med centerpartiet förordar vi i reservationerna 14, 15 och 16 att inlandsbanan samt Arvidsjaur–Jörn förs till riksnätet.

Många bandelar är viktiga för regional utveckling. En fråga som rör bl. a. småbanorna är järnvägsteknikens utvecklingsmöjligheter. Professor Lars Sjöstedt vid Chalmers yttrade några tankvärda ord vid ett seminarium om trafik i höstas. Efter att ha erinrat om en viss teknisk utveckling inom järnvägsbranschen sade han: "Men i det stora hela får vi skämmas inför våra förfäder som införde den standard, som mycket av järnvägens 150-åriga utveckling vilar på."

Man kan bara understryka detta: En måttlig forskningsansträngning skulle t. ex. kunna ge oss en rad nya komponenter – inte bara snabbtåg, utan regionala lättviktståg/rälsbussar, flexiblere och driftbilligare än dagens tunga, klumpiga, driftdyra ekipage.

Sedan flera år har vpk tagit upp frågan om en ökad s. k. kombitrafik, dvs. bilen på tvären och tåget på längden – allt i en strävan att uppnå en bättre

trafikstruktur med överförande av tung trafik från landsväg till järnväg. I reservation 6 betonar vi att mera bestämda och styrande åtgärder för ökad kombitrafik måste till. Vi menar att lagstiftning inte kan uteslutas för att uppnå en ökad användning av järnvägarna. Här får man se denna fråga som en strävan att undvika en vägkris i landet, minska luftföroreningarna och skapa en bättre trafikmiljö. Järnvägen finns där – det gäller att i landets intresse nyttja den.

Vi vill framhålla att en korrekt kostnadsbelastning, genom att man tar med samhällsekonomiska bedömningar i kalkylen, talar till förmån för järnvägs- trafik.

Bland de borgerliga reservationerna har jag lagt märke till nr 1 av moderaterna som siktar in sig på ytterligare sänkta årliga bidrag till SJ. Det finns brister i SJ:s planering – det vore fel att förneka detta – men framför allt måste man betona att det finns ett klart samband mellan många av SJ:s problem och de bristande resurserna för underhåll och investeringar. Snällheten skulle bedra visheten om vi skulle följa moderaternas förslag och ytterligare minska anslaget till SJ med hundratals miljoner.

Vpk har i motion 220 tagit upp – och det kan tjäna som exempel – det eftersläpande investeringsbehovet på norra stambanan mellan Ånge och Boden. Trafikutvecklingens prognoser visar här fram till 1990 på en 50-procentig ökning. Det gäller stålämnen från SSAB, skogsprodukter osv. Banan har egentligen inte åtgärdats rejält på 20 års tid. Nya tunga trafikuppgifter ställer ökade krav på spårstandard och kapacitet i övrigt. Det gäller dubbelspår, linjerätning, några nya mötesplatser. Inte nog härmed – kraftförsörjningen är helt otillräcklig. Undersökningar visar att flera tåg varje dygn står stilla av brist på elektrisk kraft.

Här ser man alltså tydligt att utan kapacitetsökning via investeringar kan inte SJ ta emot den nya trafik som skulle ge bättre resultat. Vi menar att det är nödvändigt att höja tempot i så viktiga investeringar.

Här tycker jag det finns anledning till eftertanke för dem som ser så kortsiktigt på investeringsanslag till SJ. Man måste se att om resultatet skall kunna förbättras, om man skall kunna motsvara de ökade kraven på att ta emot trafik som kommer med tiden, måste man förse SJ med resurser. Man kan inte först skära ned på spårstandard och sedan förvänta sig att på denna svaga spårstandard kunna utveckla en trafik som ger bättre inkomster. Motsatsen är fallet.

Det går inte att enbart lita till AMS och eventuellt lokal arbetslöshet i denna fråga.

Med detta yrkar jag, herr talman, bifall till de reservationer – egna eller tillsammans med andra partier – där vpk finns med och i övrigt bifall till utskottets betänkande.

Anf. 10 RUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till trafikutskottets betänkande 17.

Genom 1985 års järnvägspolitiska beslut gavs SJ ökad frihet att utvecklas som affärsföretag, samtidigt som staten tog på sig ett ökat kostnadsansvar för bannätet.

Det järnvägspolitiska beslutet innebar i mångt och mycket en brytpunkt i

synen på SJ. för nu handlar debatten mer och mer om strategiska framtidssatsningar och om hur SJ på ett offensivt och affärsmässigt sätt skall kunna konkurrera med andra transportmedel genom bättre service och ett mera marknadsorienterat agerande. För SJ:s ledning och för de anställda inom koncernen är detta naturligtvis en spännande utmaning. Det saknas inte exempel på framtidssatsningar. Kombitrafiken är ett exempel, där vi kan hoppas på ett framgångsrikt SJ i samarbete med åkerisidan. Målet är att uppnå en volym på 3 miljoner årston gods 1990, jämfört med 300 000 ton för något år sedan. Ambitionerna är alltså högt ställda och detta inte bara på grund av omsorg om SJ:s ekonomi utan också med tanke på en rad andra samhällsfördelar. Det är glädjande att kunna konstatera att satsningen hittills har lyckats över förväntan. SJ räknar nämligen med en årsvolym redan 1986 på över 1 miljon ton. Detta kan få vara min kommentar till vpk:s reservation 6.

Snabbtågen är en framtidssatsning, där inrikesflyget kan komma att få dela med sig av sina framgångar. Förhoppningsvis kan SJ inom kort lägga ut den planerade beställningen på ett antal snabbtåg, som skall kunna vara i drift i slutet av 1980-talet. Det är glädjande att kunna konstatera att en enig riksdag står bakom snabbtågssatsningen.

Järnvägen har alltså en framtid, det råder inget tvivel om den saken. För många varor borde järnvägen kunna vara oslagbar. Detta förutsätter givetvis att SJ kan erbjuda en bra produkt med regelbundenhet, tillförlitlighet och god service.

På samma sätt är det med persontrafiken. Med en bra tidtabellshållning, bra service på tågen och på järnvägsstationerna har SJ goda möjligheter att konkurrera, framför allt med privatbilismen och också med flyget. Det järnvägspolitiska beslutet 1985 innebar en brytpunkt när det gäller synen på SJ, och även beträffande synen på samverkan med andra trafikmedel. De flesta inser nu att tågtrafiken inte kan konkurrera enbart genom den spårbundna delen. Det krävs komplement. Därför fick vi genom 1985 års järnvägspolitiska beslut för första gången en koncernstrategi för SJ och för SJ:s dotterbolag. I fortsättningen skall det inte förekomma konkurrens inom koncernen, varken mellan de olika dotterbolagen eller mellan dessa och SJ. I stället är nyckelordet inom koncernen numera samverkan.

AB Swedcarrier, det nya förvaltningsbolaget i koncernen, har fått till uppgift att samordna verksamheten i hela koncernen, dvs. även mellan SJ och dotterbolagen. Swedcarriers första och viktigaste uppgift blir att gå igenom de olika dotterbolagen – ASG, GDG, Svelast, Scandinavian Ferry Lines AB, AB Trafikrestauranger m. fl. – för att se om deras verksamhet ligger i linje med den nya koncernstrategin. Jag tror att bilden av hur SJ-koncernen skall se ut i framtiden kommer att ha klarnat betydligt om några år.

Utvecklingen för hela SJ-koncernen under resten av 1980-talet och 1990-talet bestäms i hög grad av vilka åtgärder och strategiska beslut som fattas den närmaste tiden. SJ befinner sig alltså nu i ett avgörande skede. Övergången till att bli ett marknadsanpassat företag har påbörjats. City-expressen och intercity-tågen är ett steg i rätt riktning. Nu krävs en ännu

snabbare utveckling, något som jag är övertygad om är både fullt möjligt och nödvändigt.

Årets budgetproposition innebär ett fullföljande av intentionerna i det järnvägspolitiska beslutet. Mycket stora belopp kommer att investeras i såväl fasta anläggningar som rullande materiel de närmaste åren. Sammanlagt rör det sig om satsningar på en bra bit över 2 miljarder kronor innevarande budgetår.

Jag vill i det här sammanhanget särskilt nämna satsningen på västkustbanan. Inte mindre än 255 miljoner läggs på en utbyggnad av nya dubbelspår, vilket kommer att förbättra framkomligheten i järnvägstrafiken och genom att stärka järnvägens konkurrenskraft bidra till en bättre miljö. Staten står för inte mindre än 80 % av investeringskostnaderna.

I det sammanhanget vill jag till Sven Henriesson som en kommentar säga att jag tror att det för investeringar av den här volymen i framtiden krävs en totalsyn från samhällets sida. Det är nog en ofrånkomlig åtgärd som måste till.

Herr talman! Sedan några ord om de delar av betänkandet där utskottet inte är enigt. Jag har noterat att det finns 22 reservationer fogade till betänkandet, där moderaterna står för 4, folkpartiet för 3, centern för 3 och vpk har skrapat ihop hela 9. Slutligen har tre reservationer beteckningen (c, vpk). Det finns alltså, herr talman, inte en enda gemensam borgerlig reservation. Det är ganska avslöjande. För tredje året i rad kan jag konstatera att någon gemensam borgerlig järnvägspolitik alltså inte existerar. Men, och det är viktigt, utskottet står enigt bakom följande uttalande: Genom 1985 års järnvägspolitiska beslut har en grund lagts för en positiv utveckling inom SJ-koncernen – både vad gäller den spårbundna verksamheten och vad gäller den kompletterande verksamheten inom bolagsgruppen. SJ har fått en mera rimlig ekonomisk målsättning, samtidigt som kraven på SJ att uppnå de nya målen skärpts väsentligt. Detta uttalande, mina herrar, står ett enigt utskott bakom. Det är själva grundfilosofin i hela den socialdemokratiska järnvägspolitiken, och det har ni skrivit under på. Det noterar jag med tillfredsställelse.

Om man, herr talman, undantar de fyra första reservationerna, är det nästan uteslutande detaljfrågor som det handlar om. När det gäller den järnvägspolitiska inriktningen anser moderaterna att SJ med nuvarande utveckling om några år kommer att vara olönsamt med underskott på över 3 miljarder kronor per år. Rolf Clarkson vet att denna summa inte stämmer överens med de prognoser man har gjort inom SJ. Förmodligen är det så att motionsskrivarna är litet okunniga på detta område. Vidare beträffande inriktningen föreslår moderaterna att SJ skall få i uppdrag att utarbeta en ny strukturplan. På den punkten vill jag bara erinra om att samtliga övriga partier i sina reservationer har yrkat avslag på förslaget om en ny strukturplan.

Folkpartiet i sin tur anser att ingående studier skall göras av olika trafikslags alternativa samhällskostnader. Sådana studier pågår kontinuerligt. Genom den nya investeringsplan som beslutats får dessa analyser en ännu mera framskjuten plats. Jag måste säga – jag kanske återkommer till detta – att Hugo Bergdahl på denna punkt motsäger sig själv vad gäller de

samhällsekonomiska analyserna, som man vill göra. Men jag delar folkpartiets uppfattning att det är angeläget att SJ-koncernen agerar samlat utifrån förutsättningen att det är en företagsgrupp som skall erbjuda den bästa transportlösningen.

Jag övergår nu till att kommentera centerns reservation om järnvägspolitikens inriktning där det krävs att SJ skall få kravet på sig att vända underskottet till vinst på två år. Får jag fråga centerns representant: Om ni skall vara trovärdiga, vad tänker ni göra om SJ inte kan leva upp till detta krav? Vilka åtgärder tänker centern vidta mot SJ? Tänker ni sparka hela ledningen, tänker ni sätta hela SJ i konkurs, eller tänker ni lägga ned stora delar av bannätet för att få SJ att gå med vinst om två år? Någon baktanke har ni väl när ni har skrivit ett sådant här krav?

Vad gäller vpk:s yrkande om inriktningen av vägtrafikmodellen i detta avsnitt vill jag bara påpeka att SJ har gjort mycket noggranna kostnadsfördelningar mellan gods- och personsidan, som jag tror fungerar bra. Låt oss avvakta något år och se hur den interna vägtrafikmodellen slår innan vi går vidare. T. o. m. folkpartiet har accepterat att vägtrafikmodellen får gälla en tid.

Herr talman! Jag tänker nu något kommentera anslagsfrågorna. Jag konstaterar med tillfredsställelse att hela riksdagen, med undantag från moderaterna, ställer sig bakom regeringens förslag. Detta är fullt förståeligt, för av anslagen i årets budgetproposition har SJ onekligen blivit väl tillgodosett. Det är litet förvånande att centern när de ställer upp för anslagsnivån samtidigt går ut och kräver insatser på järnvägsnätet som i rimlighetens namn måste höja anslagen ytterligare. Varför har ni inte krävt någon ökning av anslagen?

Till grund för reservationerna ligger ju motionsyrkanden. Jag måste säga att innehållet i moderaternas motion T414 för mig ter sig fullständigt obegripligt vad gäller anslagen. Vi har tidigare tagit en debatt i utskottet om detta och jag skall inte upprepa den här, men det vore väl på tiden att moderaterna skaffade sig en skrivare så att man inte år efter år måste påpeka här i kammaren att ni måste lära er att räkna rätt när det gäller anslagen.

Det är mycket möjligt att man med moderaternas och folkpartiets järnvägspolitik bokföringsmässigt skulle kunna uppvisa ett någorlunda hyggligt ekonomiskt resultat. Men vad skulle den moderata och folkpartistiska järnvägspolitiken föra med sig? Jo, den skulle innebära att stora delar av järnvägsnätet skulle läggas ner, och det medför att stora delar av trafiken måste överföras till vägnätet, vilket i sin tur medför ökade krav på anslag till vägväsendet, ökad trängsel på vägarna, en sämre miljö och sämre trafiksäkerhet. Det är alltså en samhällsekonomiskt helt felaktig inställning ni har när det gäller transportförsörjningen.

Det slås vidare fast i både budgetpropositionen och utskottsbetänkandet att den viktigaste uppgiften när det gäller Swedcarrier är att göra en genomgång av verksamheten i hela bolagsgruppen och bedöma i vilken omfattning de olika verksamhetsgrenarna ligger i linje med den nya koncernstrategin. Om detta är hela utskottet överens. Därför tycker jag att det är klokt av Rolf Clarkson att han här i kammaren tar avstånd från vad moderaterna skrivit dels i sin motion, dels i sin reservation om utförsäljning

av statliga bolag. Ni sätter t. o. m. en prislapp på bolagen. Det är bra att Rolf Clarkson nu har tagit avstånd från detta.

När det gäller centern och AMS-insatserna har jag självfallet ingenting emot insatser där regeringen så finner lämpligt och vid de tidpunkter regeringen finner lämpliga.

Vad slutligen gäller inlandsbanan med bibanor vill jag liksom Rolf Clarkson bara hänvisa till att riksdagens tidigare beslut gör att detta inte är aktuellt inom fyra fem år. Det finns ingen anledning att i dag ta upp en diskussion om hur situationen kommer att se ut om fyra fem år. Däremot kan en ny järnvägsförbindelse mellan Jönköping och Göteborg på sikt vara intressant. Det är bara så att det inte för närvarande finns något underlag för riksdagen att ta ställning till på den punkten.

Slutligen: Även om utskottet är väl medvetet om att SJ har en tuff uppgift framför sig, andas ändå hela betänkandet både optimism och tro på SJ som en koncern som har en framtid.

Därmed yrkar jag än en gång bifall till utskottets hemställan.

Anf. 11 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Eftersom jag redan i mitt inledningsanförande gav en deklARATION om den innebörd våra reservationer har, finner jag inte anledning att nu återigen gå i svaromål. Det som sagts får vara tillräckligt.

Rune Johansson anklagar de borgerliga partierna för att vara splittrade i fråga om järnvägspolitikens utformning, men jag tycker inte att han har rätt i det. Det finns många gemensamma synpunkter och önskemål i de tre borgerliga reservationerna om järnvägspolitikens inriktning. Jag kan t. ex. peka på att folkpartiet liksom moderaterna vill bolagisera SJ, vill göra infrastrukturen till ett särskilt banverk och anser att persontrafik resp. godstrafik skall drivas helt åtskilda – det är vi helt överens om.

Att vi inte från moderat sida och kanske inte heller från folkpartiets sida ville gå in i en gemensam reservation berodde på att det fanns preciserings- och förtydning i folkpartiets reservation som vi inte ville vara med på. Vi ville t. ex. inte bestämma i dag att ett bolagiserat SJ skall gå in under Procordia – det finns ingen anledning att ta ett sådant beslut i dag. Vi ville inte heller föregripa utbyggnadsplanerna i Mälardalen osv. Men i stort sett är folkpartiet och moderaterna överens med varandra.

På samma sätt är det beträffande centern. De har – av lättförståeliga skäl – ett mer markerat intresse av att bevara det ersättningsberättigade nätet. Jag kan inte tala för folkpartiet, men vi moderater ser det generellt som en huvuduppgift för SJ att företaget skall bedrivas företagsekonomiskt, skötas så att verksamheten går ihop och inte belastar statskassan längre. Om det går att förena med centerns politik är väl tveksamt, men i annat fall får naturligtvis centerpolitiken innefatta åtgärder som täcker de kostnader som kan uppstå för statsverket. På den punkten är vi alltså inte helt överens, men i stort sett är vi det ändå.

Jag vill trösta Rune Johansson med att säga: Under de sex borgerliga åren gick samarbetet mellan moderaterna, folkpartiet och centern alldeles utmärkt även när det gällde SJ.

Så kommer jag till vår reservation 1, där vi har en mycket dystur syn på den

ekonomiska utvecklingen inom SJ. Det är möjligt att den i reservationen framställs överdrivet. Talen verkar ju mycket höga – 3–4 miljarder. Men Rune Johansson vet lika väl som jag, ifrån arbetet i SJ:s styrelse, att man inom SJ själv ser oerhört pessimistiskt på förlustutvecklingen de närmaste åren. Sker det inte dramatiska förändringar av den sort som vi från moderat sida pläderar för, kommer denna kammare att ställas inför uppgiften att täcka förluster i mycket hög storleksordning – över 1 miljard varje år. Det är kanske något som vi kan vara överens om.

Anf. 12 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Herr talman! Jag ställde en fråga till SJ-styrelseledamoten, tillika utskotts-alesmannen Rune Johansson. Frågan gick ut på att försöka få fram ett svar beträffande när SJ räknar med att lägga ut sina beställningar på snabbtåg. Det gäller ett beslut som fattades redan 1981, men sedan har det inte hänt något i praktiken.

En kort historiebereskrivning på området visar följande. Under åren 1967–1969 genomförde SJ ett utredningsarbete som gällde möjligheterna att införa höga hastigheter vid persontrafik i Sverige. Det hände inget nämnvärt efter detta utredningsarbete. 1972 startades nästa utredningsetapp. Man studerade då speciellt förslaget om snabbtåg på sträckan Stockholm–Göteborg. 1973 bestämde sig SJ för att inte göra något mer åt frågan om snabbtåg än att inleda ett samarbete med ASEA, som bedriver en omfattande utveckling på detta område. 1978 tillsattes emellertid en utredning inom verket med uppgift att studera både de tekniska förutsättningarna och lönsamheten för snabbtåg. Resultatet presenterades i en icke offentliggjord rapport, Snabbtågsprojekt, utredning 1980.

1981 gjorde kommunikationsdepartementet en samhällsekonomisk utredning som grundade sig på SJ:s rapport. Slutsatsen i departementets utredning var att snabbtågen ansågs så intressanta att man tillät fortsatt utvecklingsarbete. Genom ett beslut 1981 medgav regeringen att SJ fick införskaffa tre snabbtågsprototyper för en försöksverksamhet. Med detta beslut gav regeringen klartecken redan 1981. Ännu år 1986 har det icke lämnats in någon beställning på dessa trafikenheter.

Rune Johanssons svar på min fråga är att han hoppas att SJ snart kommer att lägga ut en beställning på snabbtåg. Det är hög tid att man kommer till skott på detta område. Jag kan ge ett tips till Rune Johansson: Tala med kommunikationsministern, och driv på i denna fråga! Jag är väl införstådd med att det finns problem när det gäller att diskutera sig fram till lösningar, inte minst med ASEA, men jag tror att det är nödvändigt att vi driver på utvecklingen.

Avslutningsvis talade Rune Johansson om hur splittrade de icke-socialistiska partierna är och att vi inte har avgett någon gemensam reservation. Värre är, Rune Johansson, att en regering som icke har egen majoritet i Sveriges riksdag från sina vänner på den socialistiska sidan möter ett motstånd som har tagit sig uttryck i nio reservationer. Man skall inte kasta sten när man sitter i glashus! Det är ett gammalt uttryck som jag här gärna vill upprepa.

Anf. 13 AGNE HANSSON (c) replik:

Herr talman! Rune Johansson riktade en fråga till mig som representant för centern. Han undrade vilka åtgärder som vi var beredda att vidta om SJ inte visar lönsamhet under den period av två år som har angetts i vårt krav. En av orsakerna till att vi har ställt kravet att SJ inom en period av två år skall bryta förlusttrenden är just att vi vill ha ett ökat tryck på SJ att förbättra lönsamheten. Som jag sade i min inledning utövar inte regeringen ett tillräckligt tryck på SJ för att få verket lönsamt på det sätt som riksdagen har beslutat.

Jag vill erinra om att jag sade att de beslut som togs förra året var ett steg i rätt riktning mot ett ökat tryck på SJ, men det gäller att följa upp dessa beslut. Det var bl. a. därför som vi från centern sade nej till förslaget om en extern vägtrafikmodell. Hade en sådan modell införts skulle nämligen trycket på SJ att nå lönsamhet inte ha blivit tillräckligt starkt.

Jag vill vidare hänvisa till vad vi har skrivit i vår motion om att SJ måste förbättra servicen. Vi har också krävt en extra ledning och utförsäljning av dotterbolag för att minska byråkratin. Det är några av de åtgärder som vi anvisar.

Rune Johansson gav exempel på positiva saker som har hänt efter beslutet 1985. Men är inte också Rune Johansson orolig för resultatutvecklingen inom SJ? Jag tror inte att man bara kan sitta still och passivt konstatera att det krävs optimism och framtidstro. Det löser inte problemen. Vilka åtgärder föreslår Rune Johansson? Det kommer inte att gå av sig självt att uppnå en bättre lönsamhet – det visar redan den nuvarande utvecklingen.

Jag noterar att Rune Johansson i dag inte är negativ till att AMS-medel används för investeringar i infrastrukturen i det ersättningsberättigade bannätet, men varför vill han då avslå vårt motionskrav? Skall jag tolka det som ett svar på mina frågor om de nedläggningsförslag som SJ lämnat till regeringen och som ett besked om att regeringen inte är beredd att bifalla dessa förslag? Jag fick nämligen inte på någon punkt direkt svar på de frågor jag ställde.

Slutligen vill jag säga, herr talman, att det kanske inte är så konstigt att det inte finns någon gemensam reservation från de borgerliga partierna. Som jag sade i mitt inledningsanförande rör sig koalitioner på järnvägspolitiken område i första hand mellan moderater och socialdemokrater. Det framgår också av betänkandet i år, om man summerar antalet reservationer. Men den koalitionen har främst markerats när det gäller nedläggningar av järnvägar.

Anf. 14 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! I mitt inlägg anmärkte jag på hur vägplaneringen går till. När det gäller de stora stamvägarna tycks den styras av starka lobbygrupper som Svenska vägföreningen och Svenska byggnadsentreprenörföreningen. De har skapat det s. k. motorvägstriangelprojektet, som kostar 13 miljarder. Inte nog med det: de har fått med sig vägverket, ett statligt organ, som marscherar till departementet och konfirmerar denna planering, gjord av starka ekonomiska intressegrupper här i landet! Vägverket underlåter att samarbeta med SJ, som har sin tyngsta och bästa banstruktur just i det område som är aktuellt för denna motorvägstriangel.

Nu säger Rune Johansson att investeringarna kräver en totalsyn. Han delar alltså min uppfattning. Jag vill då ställa en följdfråga: Hur vill Rune Johansson se till att regeringen stoppar detta näringslivets bestämmande över kommunikationsplaneringen här i landet, så att vi får en totalsyn och ett samarbete mellan de stora kommunikationsföretagen?

Slutligen vill jag ställa en fråga beträffande det påtalade gapet mellan SJ:s plan för att klara nödvändiga investeringar de närmaste åren och den resurs som regeringen räknar med att ställa till förfogande. Här har vi ett gap på 1 miljard. Hur skall man klara att överbrygga det gapet? Vad skall man dra in på?

Anf. 15 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Jag skall försöka ge en precisering när det gäller Hugo Bergdahls fråga om snabbtågsbeställningen. Mitt grundtips är att beställningen är klar före sommaren i år.

Jag tycker inte att vi skall försöka konstruera några motsättningar mellan centerpartiet och socialdemokraterna när det gäller järnvägspolitikens grunddrag. Vi är i stora delar helt överens. Det är bara i marginella frågor som vi har olika synsätt. Men jag vill ändå upprepa min fråga till Agne Hansson: Vilka åtgärder avser centern att vidta om SJ inte inom den tvåårsperiod det gäller redovisar en vinst? Det måste ni kunna tala om.

Vad sedan beträffar den moderata reservationen 1 vill jag säga att det är bra att Rolf Clarkson erkänner att siffrorna i reservationen är överdrivna.

Det talades om att samarbetet gick bra under de borgerliga regeringsåren. Det handlar om 4 regeringar och 46–47 statsråd. Jag tror inte att det kan ses som något bevis för ett bra samarbete. Jag vill också påminna om att 1979 års trafikpolitiska beslut hade signaturen (s).

Men, herr talman, låt mig ta upp en annan fråga. Både moderata samlingspartiet och folkpartiet har ju lovprisat bolagisering i dag. Själva grundprincipen med aktiebolag är ju att dessa skall gå med vinst eller, i sämsta fall, förbruka en viss del av sitt aktiekapital. Om, enligt er tappning, SJ Godstrafik AB och SJ Persontrafik AB skall operera enligt de regler som gäller på aktiebolagsmarknaden, då blir bolagen, herr Clarkson och herr Bergdahl, antingen beroende av årliga statsanslag eller också tvungna att lägga ner stora delar av järnvägsnätet. Ett tredje alternativ är att låta bolagen gå i konkurs, som man nu är beredd att göra i Amerika när det gäller Amtrac. Om ni väljer alternativet med ett årligt statligt anslag över budgeten – vad har ni då vunnit, vad är det då för vits med en aktiebolagsbildning?

Enligt mitt sätt att se är det enbart nedläggning eller konkurs som kan bli aktuellt, om man förverkligar er tanke på en bolagisering av de två stora bitarna i SJ-koncernen. Vilket av dessa båda alternativ väljer ni, mina herrar?

Anf. 16 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Först vill jag säga till svar på Rune Johanssons angrepp på våra siffror: Det är bara att läsa i betänkandet i det skick det ligger på kammarens bord! Där får man svaren på frågorna. Där finns exakta siffror. Om det under utskottsbehandlingen tidigare har varit någon felrubricering

e. d. har det ju rättats till. Det är betänkandet sådant det föreligger i dag som vi behandlar.

När det gäller att föra över person- och godstrafiken till vardera ett aktiebolag så är det väl ingenting konstigt med det. Vi moderater har förklarat att vi är med på vägmodellen, ett banverk som staten tar ansvar för. Det blir en klar och öppen, för svenska folket synlig subvention till statens järnvägar. Statens järnvägars olika bolag, som utnyttjar denna infrastruktur, får betala nyttjandeavgifter av proportionellt samma storlek som övriga transportföretag gör till lands och till sjöss. Det blir det sätt varpå dessa bolag betalar för sitt utnyttjande av transportapparaten. Skillnaden mellan den totala investeringen och vad staten på det viset får in i avgifter utgör statens subvention till järnvägstrafiken, och det skulle alltså vara bekant för oss här i kammaren.

Rune Johansson frågar varför vi vill ha bolagsformen. Ja, det vill vi därför att det är det bästa sättet att under konkurrens driva en rörelse med god verkningsgrad. Om verksamheten inte går ihop eller om det finns sträckor och transporter som dessa aktiebolag företagsekonomiskt säger nej till, blir det riksdagen och regeringen som får bestämma. Då blir det precis som med det ersättningsberättigade nätet att staten får betala till aktiebolagen i fråga för de tjänster som man vill ha utförda. Återigen en fullt synlig subvention från samhällets sida!

Vad vi vänder oss mot i dag är att man, med den halvmesyr som 1985 års järnvägspolitik innebär, kommer att fortsätta att subventionera statens järnvägar på ett dolt sätt. Det skapar misstänksamhet och misstro hos SJ:s konkurrenter. Tala med personer i Sven Henriessons lobby, Svenska vägföreningen, tala med företrädare för Redareföreningen – allihop är de misstänksamma mot att man på detta sätt skapar olika konkurrensförhållanden mellan statens järnvägar och de transportföretag som de företräder. Det sätt vi anger är det enda riktiga och öppna sättet att bedriva verksamheten på.

Anf. 17 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Herr talman! Svårigheten att få ett besked om när SJ tänker förverkliga beställningen när det gäller snabbtåg har vi diskuterat i utskottet. Jag har med stort intresse inväntat Rune Johanssons anförande här för att få ett besked om när SJ möjligen går ut med denna beställning. Jag är mycket glad och tacksam för att Rune Johansson nu efter många om och men har presenterat ett besked, att SJ går ut med en beställning någon gång till sommaren. Det beskedet satt långt inne men kom till slut, och jag är tacksam för det.

Sedan försöker Rune Johansson argumentera mot en bolagisering inom SJ:s område. Jag tycker att den socialdemokratiska regeringen och socialdemokraterna i trafikutskottet på många områden under senare år har dragit åt samma håll och styrt utvecklingen åt samma håll som vi från den borgerliga sidan har önskat. Vi skall inte strida så mycket om den sinnesförändringen utan bara konstatera den. Jag är ganska säker på att utvecklingen kommer att fortsätta i den riktning som vi under en följd av år har pläderat för. Var alltså inte alltför säker i en argumentering *mot* en sådan utveckling, Rune Johansson!

Anf. 18 AGNE HANSSON (c) replik:

Herr talman! Om våra förslag till åtgärder förverkligas, Rune Johansson, skall det inte behöva bli så att SJ om två år inte är lönsamt. Som jag ser saken är frågan om en tidrymd i detta sammanhang en fråga om ambitioner. Eftersom vi båda är ense om att SJ skall bli lönsamt och Rune Johansson inte närmare har preciserat sig, måste jag fråga: Med vilken tidrymd arbetar socialdemokraterna när det gäller ett sådant här resultat?

I övrigt vill jag framhålla att jag ändå har försökt svara på de frågor som Rune Johansson riktat till mig. Rune Johansson däremot har inte ens försökt att svara på de frågor som jag ställt. Vidare vill jag säga att jag inte har försökt konstruera några motsättningar mellan centern och socialdemokraterna. För närvarande kan jag konstatera att vi i det stora hela är överens. Men det har vi blivit först nu när striden om nedläggningsbesluten är över och dessa är genomförda. Vidare, och det framgår av årets betänkande i detta sammanhang, är några ytterligare nedläggningar inte aktuella. Jag är dock fortfarande orolig. Jag undrar nämligen hur ense vi kan vara i framtiden. Det var därför jag ville ha klara besked om hur man i regeringspartiet ställer sig till de krav på ytterligare nedläggningar som SJ reser. Jag undrar också vilka bandelar socialdemokraterna är beredda att lägga ned och om man är beredd att också prioritera investeringarna i infrastrukturen på det ersättningsberättigade bannätet.

Slutligen, Rune Johansson! Socialdemokraterna har ju sagt att godstrafiken skall bedrivas i oförändrad omfattning på de bandelar där persontrafiken är nedlagd. Gäller samma förutsättningar fortfarande? Den frågan har jag ställt med anledning av de 50 mil järnväg som SJ nu kräver att regeringen skall ta ställning till – det gäller, som sagt, en nedläggning.

Anf. 19 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Jag vill bara helt kort säga följande. Rune Johansson tar upp frågan om bolagsbildningen. Jag tar därför tillfället i akt att påminna om att vpk bestämt vänder sig emot en sådan organisation som det här talas om. Vi noterar att det snarast var en eftergift för en envis borgerlig kampanj som gjorde att man i stor utsträckning anammade det här med bolagsbildningen.

Jag kan inte finna att regeringspartiet å ena sidan och de borgerliga partierna å den andra sidan är på någon större kollisionskurs på den fronten. Vad man möjligen kan skönja är fina nyanser när det gäller sättet att tackla frågan om bolagsbildningen. Hugo Bergdahl har nog rätt. Han har ju också noterat att det här egentligen inte finns några motsättningar. Om man läser fjolårets betänkande Riktlinjer för järnvägspolitiken, finner man att sida upp och sida ned är en lovsång till marknadshushållningen, bolagsbildningen och andra saker som ofta framförs i borgerlig ideologi.

Anf. 20 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Jag skall tona ned debatten i och med att mina meddebattörer inte har rätt till ytterligare replik. Jag kan försäkra Sven Henriesson att det inte på något ställe, vare sig i 1985 års järnvägspolitiska beslut eller i den utredning som delvis låg till grund för propositionen eller i det betänkande som signerats av socialdemokraterna, finns någon antydning om att SJ:s gods-

eller persontrafik skulle föras in under aktiebolagslagen.

Problemet för folkpartister och moderater är om de vill att ett bolag skall bildas som blir helt beroende av statsanslag. För vad händer exempelvis den dag då staten säger nej till anslag till detta bolag? Vilka alternativ finns det då? Självfallet måste en väldig massa järnväg läggas ner, och bara de bitar som är lönsamma kan behållas. Jag befarar att det är själva syftet.

Jag vill påminna Agne Hansson om vad jag tidigare har sagt, nämligen att SJ har en mycket tuff uppgift framför sig, om företaget skall bli lönsamt. Med 1985 års beslut, med den nya koncernstrategin och med de nya regler som gäller för affärsverket SJ tror jag att det har lagts en grund som det går att bygga vidare på. Det blir ingen lätt uppgift, men SJ har i alla fall fått möjligheten.

Framför allt har alla anställda inom SJ-koncernen fått en positiv och optimistisk syn under senare år. Jag vill rikta en uppmaning: Fördärva inte denna positiva syn genom ett ständigt klagande och en negativ uppfattning om järnvägens framtid! Det är inte riksdagens uppgift, utan vi bör i stället ge SJ chansen att leva upp till den målsättning som riksdagen lade fast i och med 1985 års trafikpolitiska beslut.

Anf. 21 LARS-OVE HAGBERG (vpk):

Herr talman! Kommunikationer spelar en avgörande roll för hur Sverige utvecklas. Ser man på kommunikationsnätet nu och tidigare och på de planer som finns, kan man se hur kommunikationer anpassas till utvecklingen.

För närvarande genomgår Sverige en stark strukturomvandling, med ytterligare folkomflyttning. Väg-, flyg- och järnvägsplaner är anpassade till den utvecklingen – koncentrationen till storstadsområdena. Denna koncentration dirigeras av de storfinansintressen som i dag styr ekonomin i Sverige.

För hela Norrland och Bergslagen och andra krisområden är järnvägskommunikationer ett måste för överlevnaden, om utvecklingen skall kunna vändas.

Det finns inte i vårt land i dag någon sammanhållen planering av samhällsutvecklingen där kommunikationer är en viktig del. Det är därför som t. ex. det mycket omtalade ScanLink-projektet, med en motorväg från Oslo till Hamburg över västkusten, i dag är på väg att förverkligas utan en demokratisk debatt. Vi vet att bakom idén står storfinansens intressen och ledande politiker. Från det ekonomiska och politiska etablissemanget hörs inga som helst protester, utan man spelar med.

Regionalpolitiskt är denna typ av kommunikationssatsning förödande, t. ex. för Bergslagen. I detta område, i inlandet och i Norrland vill man satsa och satsar man på järnvägen. I mitt län, Kopparbergs län, dvs. Dalarna, är det nödvändigt att satsa på järnväg. Västerdalsbanan måste fortsätta från Malung över Sälen till Särna, samtidigt som även inlandsbanan upprustas. Detta ser etablissemanget som helt orealistiskt, medan man däremot ser ScanLink och andra projekt som helt realistiska. ScanLink-projektet innebär ytterligare regional obalans, medan däremot en utbyggnad av järnvägen i Västerdalarna bidrar till regional utjämning. Det är den regionalpolitiska verkligheten när vi har med järnvägar att göra.

Motståndet från landets etablissemang mot en satsning på järnvägstrafik i Västerdalarna är stort men kan övervinnas; det har man visat tidigare. Invånarna i denna del av landet har aktivt, genom opinionsarbete, säkrat persontrafiken på sträckan Borlänge–Malung. Människornas engagemang har betvingat en till synes övermäktig motståndare i form av transportråd, SJ-byråkrati och politiskt motstånd.

När nu persontrafiken på Västerdalsbanan ingår i riksnätet, så har första etappen vunnits. Järnvägen ger kommunerna och människorna hopp för framtiden. Järnvägstrafiken måste nu utvidgas till ett offensivt instrument för hela Västerdalarna, inte minst de norra delarna.

I det utskottsbetänkande vi nu behandlar avfärdas, på s. 27, de tre motioner som väckts. Det är bara vpk som reserverar sig i den här delen. De lokala socialdemokratiska politikerna och centerpolitikerna har här fått stryka på foten. De får inget stöd av sina partier, för dessa har i princip anslutit sig till 1985 års trafikbeslut och därmed antagligen svikit ett viktigt krav. Dessa partier ställer upp helhjärtat för denna utveckling.

Inom Malungs kommuns norra delar ligger ju landets södra fjällområde. Det är ett område på nära avstånd från södra och mellersta Sverige. I en satsning på fritids- och rekreationspolitik för de vanliga människorna är goda förbindelser med järnväg nödvändiga. Det är ett attraktivt område både vinter och sommar numera. Och det är alltså nödvändigt att fatta beslut om att satsa på denna utbyggnad av regionalpolitiska skäl. Men det är en utbyggnad med många näringspolitiska ingredienser.

Ett motiv är naturligtvis turismen. Frågan är vilken turism vi skall ha i det här landet och vilka kommunikationer man skall ta till. Redan på sträckan mellan Borlänge och Malung kan man ta ännu större delar av det trafikunderlag som finns när det gäller resor till Västerdalarna. Men inte minst kan en ännu större del av turisttrafiken till det södra fjällområdet gå på järnväg. På Västerdalsbanan går i dag 60 000–65 000 resor per år. År 1984 var det 30 000–60 000 resor per vecka till Sälenfjällen. Det finns alltså en stor del att ta när det gäller de kommunikationer som finns i dag. Ett nytt resalternativ per järnväg till de södra fjällområdena ökar dessutom underlaget på SJ:s bandelar i Syd- och Mellansverige. Det är obestridligt.

Ett annat motiv är miljöaspekten. Man bör hyta bil mot tåg. Ett sådant här område invaderas av tusentals bilar. Västerdalarna är ett av landets mest försurningskänsliga områden. Faran för skogen är uppenbar. Det handlar alltså om luftföroreningar.

Det finns andra motiv, inte minst arbetsmarknaden. En järnvägsutbyggnad ger naturligtvis arbete på kort sikt, men på längre sikt gäller det turistnäringen. Träförädlingsindustrin har en oerhörd nytta av järnvägen; den är en stor tillgång. I Västerdalarnas skogar motsvarar behovet en transportvolym per år på 27 000 vagnar, varav SJ bara har hälften.

En utbyggnad av bandelen Malung–Särna är alltså ett utmärkt exempel på arbete som kan utföras med samhällsinsatser, bl. a. AMS-medel. Det saknas inte meningsfulla sysselsättningsprojekt i dessa arbetslöshetstider, har vi påpekat från vpk:s sida många gånger tidigare.

Men frågan är vilket underlag som skall finnas. Man kan t. ex. se vad chefen för statens järnvägar säger när han inför trafikåret 1987/88 skall titta

på de här bandelarna. Han redovisar att i Malungs kommun finns en projektgrupp som ställer krav på ökad turtäthet på den befintliga banan. Till projektgruppens förslag om förlängning av banan till Sälen säger chefen för statens järnvägar: "På lång sikt vill projektgruppen förlänga banan till Sälen och allmänt höja banstandarden med bla elektrifiering. Den höga investeringskostnaden härför skulle självfallet inte kunna bäras av en möjlig trafikökning även om banans attraktivitet och produktionsförutsättningar därmed avsevärt förbättras."

Vad är det som SJ-chefen säger? Jo, det är i stort sett omöjligt med de premisser som finns i dag. Jag kan fortsätta att citera ur SJ-chefens brev när han funderar på om SJ är populärt eller inte i folks medvetande: "Med de krav som staten har på statens järnvägars verksamhet kan för närvarande enbart sådana trafiklösningar sökas, som förmodas eller säkert väntas ge ett företagsekonomiskt utbyte."

Det strikt företagsekonomiska skall bestämma regionalpolitiken och kommunikationsmedlen. Därmed är SJ:s positioner låsta.

SJ-chefen fortsätter med att säga att den negativa inställningen inte kan undanröjas "med mindre än att ett samhällsekonomiskt agerande med stort företagsekonomiskt risktagande också tillåts". Han anger ramarna. Det är väl i den nyliberala andan som 1985 års beslut skall ses, och det är i detta klimat projektgruppen i Västerdalarna befinner sig.

Inom SJ är man positiv till utökning av turtätheten mellan Malung och Borlänge till det dubbla. Men merkostnaden på 3,7 milj. kr. i 1986 års prisnivå måste täckas av statliga anslag. Kommer detta att ske? Det är ett frågetecken.

De trafikpolitiska beslut som fattats är ett avgörande hinder för en utveckling av Västerdalsbanan. Hoppet är dock inte ute.

Till turismen hör också inlandsbanan. På enskilt initiativ har gjorts en turistsatsning där den statliga byråkratin har varit mycket ljum. Kommunerna i hela Norrlands inland har satsat på inlandsbanan, och vi vet deras inställning. Men i dag upptäcker vi att SJ vill riva upp spåret på den södra delen av inlandsbanan, som Sven Henricsson tidigare sade. Det måste ju vara dödsstöten för inlandsbanan, och så står man i Sveriges riksdag och säger att frågan om inlandsbanan skall prövas om några år. Vad har man kvar att pröva när man nu börjar riva upp rälsen? Jag skall inte sträcka mig längre än till att säga att detta är en politik som framförs av nyliberalerna.

Turistsatsningen på inlandsbanan ser vi som det första ledet i att bibehålla en kommunikation med inlandet. Den satsningen behöver all tänkbar stimulans utifrån. Vi vet och har poängterat det i vår motion och reservation att personalen ute på fältet – motorvagnsförare, tågpersonal, stationspersonal – är stimulerade av denna uppgift. Men det finns andra i samhället och byråkratin som inte är lika stimulerade av att ställa upp.

Trots att projektet med inlandsbanan i inledningsskedet har positiva effekter kan man befara svårigheter. Därför krävs det ytterligare stimulans även för detta projekt från statens sida, vilket vi uttryckt i reservation 17.

Man kommer då osökt in på hur samhället och statens järnvägar ser på satsningen på andra håll och i andra sammanhang. Jag tänker då på intercity-tågen och biltågen och all den s. k. serviceinriktningen. Här saknas

det varken entusiasm eller resurser från byråkraternas sida. En rimlig inställning vore egentligen – om det fanns någon jämlighet, rättvisa och regional syn på dessa frågor – att entusiasmen borde vara lika stor när det gäller Västerdalsbanan, inlandsbanan och annat. Men här satsar man hejdlöst på intercity-tågen.

SJ:s servicesatsning på affärsresenärerna har utvecklat SJ till hela folkets järnväg. Och visst följer SJ då samhällets utvecklingstendenser! När etablissemanget skor sig och berikar sig med nya förmåner, flyttar etablissemanget även fram sina positioner då det gäller tågen. I första klass på de prioriterade linjerna ökar servicen. Där får man möjlighet att telefonera, man får subventionerad frukost, tidningar m. m. Detta är en avspiegling av vad som händer i samhället.

Samtidigt härmed får vi fattigmanstågen. Det blir en mängd nyfattiga som ofta inte kan resa med järnväg. När de reser får de åka i gamla vagnar till lågt pris. Klassklyftorna finns på tågen precis som ute i samhället. Det är serviceinriktningen av modell nyliberal politik som den socialdemokratiska regeringen har ställt sig bakom. Detta måste på sikt innebära en katastrof.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 17 och 18.

Anf. 22 BERNDT EKHOLM (s):

Herr talman! I motion 1985/86:T240 har jag och mina medmotionärer Lahja Exner och Arne Kjörnsberg tagit upp frågan om behovet av en utredning som klarlägger förutsättningarna för en ny järnvägslinje Göteborg–Jönköping–Stockholm med ny bana på sträckan Borås–Tranås.

I det järnvägspolitiska beslutet 1985 underströks järnvägens betydelse för landets infrastruktur. I propositionen och i trafikskottets betänkande, som utgjorde beslutsunderlag, framgick att det finns förutsättningar att utveckla tågtrafiken så att landets transportsystem blir avsevärt effektivare än det är i dag. En sådan utveckling är angelägen av flera skäl. Järnvägen rymmer möjligheter till snabba transporter. Persontrafiken ger hög bekvämlighet. Tågtrafiken medför förhållandevis få trafikolyckor. Järnvägen är energisnål och miljövänlig. Energiåtgången per passagerarkilometer är bara en tredjedel av åtgången vid bil- och buss transporter. Tågtrafiken medför mycket små utsläpp av kväveoxider till skillnad från bil och buss mätt per passagerarkilometer. Dessutom erhålls inte heller en serie andra farliga utsläpp som bilismen ger, exempelvis kolväteföreningar. Samhällsekonomiskt ter sig alltså en rätt utvecklad järnvägstrafik lönsam.

En förbättrad tågtrafik förutsätter att den befintliga infrastrukturen underhålls och standardförbättras, att vagnparken förnyas, att snabbtåg introduceras, att servicen förbättras, att SJ blir mer offensivt i sin marknadsföring osv. Men detta räcker ej. Också själva infrastrukturen, bannätet, behöver utvecklas och förnyas. Under senare år har redovisats flera olika idéer och projekt, som bygger på att nya banor och linjer anläggs. De mest kända är kanske Arlandabanan och Mäljarbanan. Ytterligare ett exempel är en utbyggd västkustbana, där nya sträckningar också har diskuterats.

Ett minst lika intressant framtida projekt är en ny kompletterande stambana mellan Göteborg och Stockholm. Den sträckning som har diskuterats ligger öster om Vättern och förbinder Göteborg med Stockholm

via Borås, Jönköping, Tranås, Linköping och Norrköping. Till skillnad från västra stambanan, så går denna nya länk genom befolkningstäta områden. Tätorterna med tåguppehåll utefter denna bana har en befolkning på 425 000 invånare, till vilket kan läggas befolkningsrika omland. Västra stambanan har i dag tåguppehåll i tätorter med en sammanlagd befolkning på bara 172 000 invånare. En östlig länk rymmer således en mycket god resandepotential, som hitintills är bristfälligt utnyttjad. De större orterna utefter denna linje har också ett rikt näringsliv och en väl utbyggd myndighetsorganisation, där man är betjänt av bättre tågtrafik.

Den nya länken ger mycket goda pendlingsmöjligheter bl. a. mellan orter som i dag är dåligt tillgodosedda med snabba förbindelser, exempelvis Göteborg–Jönköping, Borås–Jönköping, Jönköping–Linköping. Med snabbtåg på denna linje tar en resa mellan Göteborg och Jönköping bara drygt en timma, mellan Jönköping och Linköping exakt en timma. En sådan här förbättring av reseömligheterna skulle självfallet vara av mycket stor betydelse för näringsliv och sysselsättning. Den nya länken skulle också avlasta västra stambanan, som blir allt hårdare utnyttjad.

Precis som Mäljarbanan erfordrar denna länk nybyggnad av bana på en del av sträckan, nämligen mellan Borås och Tranås. Dessa nybyggnader är givetvis dyra men inte oöverstigligen. I samband med västkustbanans utbyggnad har beräkningar gjorts som visar att en utbyggnad av nytt dubbelspår är billigare än motsvarande motorvägsutbyggnad.

Den här typen av nya länkar fordrar mycket lång planeringstid och har således i detta skede ingen direkt anknytning till SJ:s ordinära investeringsplanering som har ett betydligt kortare tidsperspektiv. Utredningar av dessa stomnätsprojekt behöver således särbehandlas och påbörjas tidigt.

Vi motionärer menar att det, precis som i fallet med Mäljarbanan, är motiverat att utföra en förstudie, en översiktlig bedömning, som klarlägger projektets genomförbarhet. Därvid bör marknaden studeras och nyttan för näringsliv och sysselsättning, regionalpolitiska effekter, miljöeffekter och investeringsbehov utredas. Vidare bör en samhällsekonomisk kalkyl upprättas. Olika finansieringsalternativ bör övervägas.

I utredningsarbetet bör delta bl. a. representanter för kommunikationsdepartementet, SJ och berörda länsstyrelser och kommuner. Det här är en uppläggning som i stort är analog med Mäljarbanaprojektet. Vi finner det naturligt att regeringen precis som i nämnda projekt är engagerad i utredningsarbetet även om huvudansvaret ligger på andra parter.

I vår motion har vi hemställt att riksdagen anhåller att regeringen tar initiativ till en utredning av det slag som jag nu har beskrivit. Vi finner det rimligt att riksdagen anhåller om ett sådant initiativ med tanke på projektets mycket speciella karaktär.

Herr talman! Jag kan inte biträda trafikskottets avslagsyrkande i betänkandets hemställda mom. 43, utan yrkar bifall till motion 1985/86:T240 som sammanfaller med yrkandet i reservation 20.

Anf. 23 TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Stockholmsregionen, med ca 1,5 miljoner invånare, behöver en väl fungerande kollektivtrafik. Här i regionen bor cirka en femtedel av Sveriges befolkning, och det ser ut som om denna andel kommer att fortsätta att öka – på gott och ont.

En av förutsättningarna för en väl fungerande kollektivtrafik är den spårburna järnvägstrafiken med s. k. lokaltåg – pendeltåg.

Vid en bedömning av hur det ser ut med kommunikationsresurserna härvidlag finner man mycket snabbt att de är för små. De motsvarar inte behovet. Man måste, oavsett om man vill eller inte, ta hänsyn till att dessa 1,5 miljoner invånare bor på ett relativt begränsat geografiskt område i jämförelse med landet i övrigt. Utifrån detta är det bara att konstatera att vederbörlig hänsyn inte tagits till det nödvändiga behovet av järnvägstrafikens utbyggnad i regionen. Visserligen finns ett s. k. pendeltågsavtal, men det är för snävt för att möjliggöra den erforderliga utbyggnaden.

Herr talman! Låt mig så här i början av mitt inlägg framföra en stilla förhoppning om ett svar från utskottsföreträdaren på våra motionskrav. Visserligen såg jag utskottets talesman lämna kammaren innan debatten avslutats, men han har möjligen överlämnat uppdraget att föra utskottets talan till någon annan. I utskottsskrivningen finns bara några få rader med sammanklumpade avslagsyrkanden utan debatt eller några bärande argument för avslaget.

Likadant var det vid fjolårets behandling av Stockholmsregionens järnvägspolitiska problem. Då var avslagsyrkandet lika kort och respektlöst mot oss motionärer. Dessutom underlät utskottsföreträdaren den gången – densamma som i dag – att kommentera utskottets ställningstagande. Jag hade sett fram emot en debatt om kollektivtrafiken i Stockholmsregionen med utskottets talesman, och det skulle ha varit intressant att ta del av utskottets sakargument.

När det gäller frågan om att i riksdagen behandla olika bandelar eller utbyggnad av större enheter säger utskottet att riksdagen inte bör ta ställning till frågor härom, utan att detta ankommer på SJ. Nu är det inte riksdagen som är underställd SJ utan tvärtom. Om SJ som statligt verk inte anser att vissa banor bör byggas ut får inte det tas som intäkt för att frågan inte får behandlas i högre instans, i detta fall riksdagen. Det är vi i riksdagen som valts för att bedriva bl. a. järnvägspolitiken och inte ett antal tjänstemän eller styrelseledamöter i ett statligt verk.

Så, herr talman, till sakfrågorna. Utbyggnaden av järnvägsnätet i Stockholmsregionen är, som jag tidigare sagt, en nödvändighet för att klara av det kollektiva resandet. För närvarande är tågen överfulla i rusningstrafik, därför att det inte finns spårkapacitet att utöka tågtätheten. Nu skall detta i viss mån bättras på genom utbyggnad som redan är beslutad och arbeten som pågår, men fortfarande kommer stora brister att vara kvar. Det gäller bl. a. spårantalet söder om Stockholms central fram till Älvsjö.

Söder om Älvsjö pågår en utbyggnad, men att inte åtgärda flaskhalsen närmast centralen medför att stora begränsningar i utnyttjandet ändå kommer att kvarstå. Kapacitetshöjningen kommer inte att kunna nyttjas fullt ut. Med en förbättring kan vi räkna med att allt fler kommer att nyttja

lokaltåget – pendeltåget –, och då kommer problemen att kvarstå. Tågen fortsätter att vara överfulla, och sittplatserna tar slut redan i början av resan.

Samma är förhållandet norr om centralen. Det gäller stambanan, där en Arlandapendel också bör ingå och där lokaltrafiken måste ökas väsentligt.

Av dessa skäl har vi från vpk tagit oss friheten att i riksdagen motionera om att banförstärkningar måste till därför att SJ inte har brytt sig om att lösa problemen. Det gäller dubbelspår Kallhäll–Kungsängen och vidare till Bro och Bålsta. Det gäller dubbelspår Älvsjö–Västerhaninge och nya "lillpendlar" i södra länsdelen.

En ny fjärrtågsstation är också aktuell söder om Stockholms central. Här råder det krig mellan olika intressenter om lokalisering till Älvsjö eller till Flemingsberg i Huddinge. En lokalisering till Älvsjö drivs mest av kommersiella intressen. För Stockholms stads del, inom vars gränser Älvsjö ligger, är bilden något splittrad. Däremot råder det full enighet i Huddinge kommun om lokalisering till Flemingsberg.

Om det sistnämnda förslaget genomfördes, skulle det vara till gagn för en bättre regional balans, då en station för fjärrtågen i Flemingsberg också skulle föra med sig etablering av arbetstillfällen. Älvsjöalternativet däremot skulle inte medföra dessa fördelar. Där är behovet av etableringar inte lika akut, och inte heller är möjligheterna till etablering lika stora. Självfallet skall stationen ägas och drivas av SJ och inte av privata intressen, som SJ i sin tur skulle få hyra stationen av för att kunna utnyttja den.

Herr talman! Det finns skäl att också ta upp frågan om en Arlandapendel. Redan när beslutet om byggandet av Arlanda flygplats togs fanns en järnvägsförbindelse med i planerna. När vi i december 1980 här i riksdagen beslutade att inrikes jet-trafik skulle flyttas från Bromma till Arlanda sade den dåvarande ordföranden i trafikutskottet, socialdemokraten Bertil Zachrisson, i debatten följande: "Redan när vi byggde Arlanda var vi medvetna om att det enda rationella sättet att ta sig ut till Arlanda är att använda sig av järnväg från Stockholms city till Arlanda." Han ansåg även i debatten och i motion och reservation att frågan borde bli föremål för en snabb utredning. Jag måste därför rikta en direkt fråga till utskottets socialdemokratiska talesman här i dag: Varför har inget gjorts under alla dessa år för att förverkliga en Arlandapendel? Beslutet härom fattades i december 1980.

En sådan pendel skulle utan tvivel minska restiden mellan city och flygplatsen väsentligt och dessutom kunna kombineras med en bättre incheckning än för närvarande. En Arlandapendel skulle därutöver avlasta den redan sedan länge överbelastade norra vägutfarten från Stockholm via E 4. Denna pendel borde också medföra att det blir möjligt att norrifrån komma till Arlanda via järnväg utan att först behöva åka in till Stockholms city.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 19 och 22.

Anf. 24 KARL-ANDERS PETERSSON (c):

Herr talman! I motion T416 har samtliga Blekingeriksdagsmän hemställt om en fortsatt upprustning av järnvägslinjen Karlskrona–Kristianstad till elektrifieringsstandard och påtalat behovet av en allmän förbättring av järnvägstrafiken till och från Blekinge.

Denna motion tillhör dem som klumpats samman under punkt 8, där trafikutskottet har sagt att riksdagen ej skall ta ställning till frågor härom. Det ankommer nämligen på SJ att i sin fortlöpande investeringsplanering under beaktande av föreliggande upprustningsbehov m. m. upprätta långsiktiga investeringsplaner. Man säger att enskilda investeringsobjekt i enlighet härmed främst bör prövas av SJ inom de av riksdagen och regeringen angivna ramarna.

Detta är naturligtvis litet nonchalant mot oss motionärer. Därför dristar jag mig att säga några ord om denna motion.

Blekinge län har under den senaste tioårsperioden haft en mycket svag näringslivsutveckling med en kraftig befolkningsminskning som följd. För att komma till rätta med dessa problem i länet krävs bl. a. förbättringar av infrastrukturen. Kommunikationerna är ett område där förbättringar är absolut nödvändiga. Väl utbyggda kommunikationer är en förutsättning för lokalisering av företag till vårt län.

För länets invånare och näringsliv är det viktigt att det finns bra järnvägsförbindelser med Malmö, Göteborg och Stockholm. Nuvarande järnvägstrafik har efter de senaste årens försämringar fått en sådan utformning att den för många inte längre utgör något alternativ att räkna med.

Speciellt på sträckan till Malmö skulle vi behöva betydligt tätare järnvägstrafik.

Vid flera tillfällen har krav ställts på elektrifiering av järnvägslinjen Karlskrona–Kristianstad för att höja banans standard. Några medel till en sådan upprustning har de senaste åren inte tilldelats. Under de första åren av 1980-talet påbörjades en upprustning av banan, men den synes ha avstannat. Länsstyrelsen har gjort framställning hos regeringen om att upprustningen mer planmässigt skall ske genom projektering och etappindelning av insatserna. I stället kan det konstateras att tågtrafiken till Malmö under de senaste åren har försämrats på grund av att äldre tåg som medfört längre restider satts in på linjen.

Vi är givetvis mycket bekymrade över den här utvecklingen. Även järnvägstrafikens standard norrut mot Göteborg och Stockholm via Alvesta måste förbättras. Under de senaste åren har antalet turer reducerats samtidigt som byten av tåg har ökat för resenärerna. Ytterligare indragningar kommer att ske, om SJ, trots protester från länsstyrelse och länets samtliga kommuner, genomför de aviserade förslagen om ny tågtrafik. I så fall kommer de nya bestämmelserna att gälla fr. o. m. den 1 juli 1986. Försämringen innebär att kantringen mot ett svagare näringsliv i sydöstra Sverige kommer att markeras ytterligare. Man synes vara mest intresserad av att göra investeringar i den västra delen av landet. Därför blir denna kantring ännu mera markant.

Herr talman! Jag är medveten om att det inte är någon mening med ett yrkande, eftersom utskottet har varit enigt, men jag har velat framhålla vikten av goda järnvägsförbindelser även för Blekinge län.

Anf. 25 TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Då utskottets företrädare inte behagar vara kvar i kammaren tills debatten är avslutad, vill jag till protokollet läsa in ett avsnitt i en socialdemokratisk reservation från år 1980 beträffande järnvägsförbindelser mellan Stockholm och Arlanda. Där står bl. a. följande: "Regeringen bör tillkalla en utredningsman, som i samarbete med berörda parter snabbt tar fram ett beslutsunderlag, så att beslut kan fattas under nästa år." Denna reservation vann med rösterna 173 mot 165. Man måste fråga sig: Varför har inte någonting kommit till stånd? Att utskottsmajoritetens företrädare inte är här tycker jag är nonchalant.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om trafikutskottets betänkande 23.)

Anf. 26 TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att debattera trafikutskottets betänkande 18 om anslag till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik.

Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik

Anf. 27 ANDERS ANDERSSON (m):

Herr talman! Vi skall nu behandla frågan om ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik och närliggande frågor.

I anledning av detta spörsmål föreligger det ett antal motioner, och från moderata samlingspartiet också ett antal reservationer. Redan från början vill jag, herr talman, yrka bifall till reservationerna 2, 5, 6, 8 och 9.

I betänkandet återfinns en historieskrivning när det gäller den kollektiva trafiken. Man går tillbaka till 1978 och till ett beslut 1985. Huvudfrågan gäller avveckling av statsbidraget till den lokala och den regionala kollektivtrafiken. Vi delar den uppfattning som kommer till uttryck i propositionen, nämligen den att man bör skära bort de mer speciella bidragen för olika verksamheter i kommuner och landsting. I propositionen framhålls att det allmänt gäller att regeringen strävar efter att avveckla specialdestinerade statsbidrag till kommuner och landsting. Statsbidrag för ändamål som kommuner och landsting ansvarar för och bestämmer standarden för bör, står det, förekomma endast under särskilda omständigheter och då främst under ett uppbyggnadsskede. Med denna motivering anser man nu att man bör kunna ta bort det här bidraget. I propositionen föreslås inte ett omedelbart totalt borttagande utan ett borttagande i etapper.

Från moderata samlingspartiet hävdar vi att det här bidraget skall helt tas bort, med undantag av den del som utgör ersättning för järnvägstrafik där huvudmännen står för kostnaderna och för viss skärgårdstrafik med flyg. I vissa kommuner går bidraget inte till huvudmännen.

Det är litet svårt att se vad regeringen och majoritetspartiet i utskottet har tänkt sig för utveckling för detta bidrag. Vi kan konstatera att tankarna nu går fram och tillbaka. Man säger att man skall ha bidrag i ett uppbyggnadsskede. Samtidigt säger man att det nuvarande statsbidraget har en regional-

politisk profil. I glesbygden täcker statsbidragen en betydande del av underskotten i kollektivtrafiken.

I kompletteringspropositionen säger man att man vill återinföra ett riktat bidrag, som skall ha en regionalpolitisk profil. Det är ganska märkligt, eftersom man tidigare sagt att det nuvarande bidraget har en regionalpolitisk profil. Vi kan inte se att det längre finns någon anledning att ha kvar bidraget. Vi hävdar att detta standardbidrag till kollektivtrafiken nu skall tas bort. Detta har vi föreslagit i en reservation.

I övrigt har vi avgivit en rad yrkanden i anledning av detta betänkande. Vi återkommer med krav som vi ställt tidigare. Bl. a. tar vi upp förslaget om att linjetrafikstillstånd även efter år 1989 skall vara en förutsättning för bedrivande av linjetrafik. 1985 års beslut gick nämligen ut på att huvudmännen i fortsättningen kunde ta över trafiken. Lagen sade att trafikhuvudmännen fr. o. m. den 1 juli 1989 ges rätten att utan krav på linjetrafikstillstånd bedriva den trafik som de har det politiska och ekonomiska ansvaret för. Samtidigt upphör tidigare meddelade tillstånd till sådan trafik att gälla. Vi anser att det här innebär att man med ett penndrag ändrar förutsättningar för sådana som verkar inom trafikområdet och åtar sig entreprenader på olika områden. Vi hävdar att rätten att bedriva trafik skall finnas kvar.

Vi säger vidare i ett yrkande i motionen att entreprenadförfarandet och konkurrensen måste finnas kvar. Vi har också krävt konkurrensfrämjande åtgärder och tidsbestämda tillstånd för dem som utövar trafik åt huvudmännen. Vi talar i motionen om en bärkraftig trafik. Med det menar vi att en trafik där behov av subventioner undan för undan ökar – de är nu uppe i 4 miljarder – på något sätt måste bli föremål för utredning. Vi begär en plan för att minska subventionsbehoven. Vi vill vidare att tillståndstvånget för turisttrafik avskaffas.

Beträffande minskad skattefinansiering kan vi notera att när man riktar mer bidrag till verksamheten, medför det en sådan prisutveckling att taxorna blir alltför låga. Det visar sig att man har de absolut största förlusterna och största behoven av subventioner i de län där man bedriver trafik utan konkurrens och där huvudmännen har egna driftsbolag – bl. a. i mitt eget län där huvudmannen har ett helägt driftsföretag. Likadant är det i Stockholm. I Norrbotten, som är den andra ytterligheten, och Dalarna har man i stället helt baserat sin trafik på entreprenadförfarande, och där har man de minsta behoven av subventioner.

När det gäller verksamhetsformerna menar vi alltså att huvudmännen i fortsättningen skall bygga upp hela trafikapparaten mera med tillämpning av ett entreprenadförfarande.

Herr talman! Med vad jag har sagt yrkar jag bifall till de reservationer jag tidigare nämnt.

Anf. 28 OLLE GRAHN (fp):

Herr talman! Länsbolagen har nu fungerat i några år och vi har kunnat konstatera att biljettservice, samordning av linjenät och en del förbättringar av tidtabeller har inneburit att den kollektiva trafiken har blivit bättre för resenärerna.

Samtidigt har kostnaderna för huvudmännen stigit i ett tempo som inger

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik

stor oro. Kostnadsökningarna beror naturligtvis i stor utsträckning på de ambitioner om utökad trafik och anskaffande av nytt material som alla huvudmän haft. Till ganska stor del har också kostnaderna orsakats av den byråkratisering som är kännetecknande för en organisation av detta slag.

Ett bibehållande av en väl fungerande kollektiv trafik är naturligtvis nödvändig, men det är mycket viktigt att dämpa kostnadsutvecklingen, och för att klara detta måste naturligtvis nya verksamhetsformer prövas. En orsak till kostnadsstegringarna är att länsbolagen nu har ett faktiskt monopol på kollektivtrafik genom det beslut som förra årets riksmöte tog med anledning av propositionen om rätt att driva lokal och regional kollektiv trafik på väg. Monopol leder erfarenhetsmässigt till höga kostnader och orationell drift.

Det finns all anledning att pröva former där det går att förena länsbolagens ansvar för kollektiv trafik med en konkurrens mellan olika företag. En möjlighet är att länsbolag lämnar ut trafiklinjer till fri konkurrens. Enskilda bussbolag får sedan lämna anbud och konkurrera under vissa förutsättningar. För att möjliggöra ett sådant förfarande krävs en översyn av reglerna för koncessionsgivning. Bl. a. bör övervägas om tillstånd kan tidsbegränsas och lämnas ut till bussföretag efter ett anbuds förfarande.

I en reservation, nr 8, som är fogad till utskotts betänkandet, har vi krävt att 1985 års beslut skall omprövas, och jag yrkar bifall till denna reservation.

Det tycks numera råda ganska stor enighet om att kommunsektorn har utrymme för ganska betydande besparingar för att begränsa den kommunala expansionstakten. När folkpartiet tidigare föreslagit minskningar av statsbidragen till kommunerna har detta bemötts med kritik från socialdemokraterna på fördelningspolitiska grunder. En större volymökning än den vi förespråkat har påståtts vara nödvändig för att åstadkomma en rättvis fördelning av välståndet. I årets finansplan och inte minst i den reviderade finansplanen har emellertid regeringen gjort helt om och förordar numera ganska långtgående besparingsåtgärder på den kommunala sektorn. Det är bra att socialdemokraterna har insett hur viktigt det är med en återhållsam kommunal sektor, och vi välkomnar den förändrade inställningen.

I budgetpropositionens bil. 8 under det avsnitt som vi har att behandla föreslår departementschefen en minskning av bidraget till lokal och regional kollektiv persontrafik.

Enligt folkpartiets uppfattning vittnar valet av besparingsobjekt inom den kommunala sektorn om en anmärkningsvärd brist på känsla för de regionalpolitiska konsekvenserna av förslagen. I fråga om minskningen av bidraget till lokal och regional kollektiv persontrafik skulle effekterna bli mycket kännbara i vissa glesbygdsområden. Invånarna där skulle riskera att få en kraftigt försämrad trafikservice. Vi avvisar en sådan utformning av besparingarna gentemot kommuner och landsting.

Det sätt som regeringen utformat sina besparingsförslag på riskerar att uppfattas som en pekpinne om vilka verksamheter som anses mindre väsentliga. Enligt folkpartiets uppfattning måste det vara kommuner och landsting själva som avgör var besparingarna skall göras.

Herr talman! Vi har i reservation nr 1 avvisat majoritetens besparingsförslag, och jag ber att få yrka bifall till den reservationen.

På regeringens förslag beslöt riksdagen 1983 om särskild ersättning till trafikhuvudmännen för busstrafik som skulle ersätta nedlagd järnvägstrafik. Vi motsatte oss det förslaget, då vi anser att detta bidrag är ensidigt styrande för val av busstrafik som ersättning för nedläggningshotade bandelar. Vår kritiska inställning till detta bidrag är oförändrad, och vi yrkar därför på att bidrag fortsättningsvis inte skall utgå.

Herr talman! Jag vill med detta yrka bifall till reservationerna 1, 4, 8 och 9, som är fogade till trafikutskottets betänkande 18.

Anf. 29 TALMANNEN:

Jag får meddela att anslag uppsatts om kvällsplenum.

Anf. 30 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! En väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik är av avgörande betydelse för samhället och de flesta människor och därigenom en viktig del i vår infrastruktur och en förutsättning för boende, arbetstillfällen och service i olika delar av våra län och kommuner. Kollektivtrafiken är också viktig ur miljösynpunkt och har speciell betydelse för alla de människor som inte har tillgång till bil. Därför är det särskilt viktigt hur samhällsstödet är utformat.

I samband med att riksdagen 1978 beslöt om införande av nytt huvudmannaskap för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg, beslöt man också att statsbidrag skulle utgå efter en viss milersättning och för ett visst antal dubbelturer per dag. För några år sedan ändrades bidragsformen till ett schablonavdrag.

Vi tycker det är viktigt att man från statligt håll fortsätter att stödja den lokala och regionala trafiken. För många kommuner, särskilt i glesbygden, har bidraget mycket stor betydelse. Därför ser vi från centerns sida med besvikelse att den socialdemokratiska regeringen nu vill ta bort ett så viktigt statsbidrag. Vår avsikt från början var att tillgodose kommunerna via den kommunala skatteutjämningen. När nu en sådan proposition dröjt har vi från centerns sida valt att i sin helhet ställa upp för oförändrade bidrag. Som jag tidigare betonat är det viktigt att vi har en bra kollektivtrafik överallt, oberoende av var man bor i landet, och detta bör vi även från statligt håll känna ansvar för.

Herr talman! Med anledning av vad jag nu har sagt ber jag att få yrka avslag på propositionens förslag till ändring i fråga om statsbidrag till lokal och regional kollektiv persontrafik och bifall till reservation nr 1, som vi i centern har avgett tillsammans med folkpartiet och vpk.

I konsekvens med detta yrkande ber jag också att få yrka bifall till förslaget att riksdagen skall tillstyrka transportrådets anslagsframställning å 340 200 000 kr., dvs. bifall till reservation nr 3, som vi i centern har avlämnat tillsammans med vpk.

Jag vill också yrka bifall till reservationerna nr 8 och 9, som vi har avgett tillsammans med folkpartiet och moderaterna. Då tidigare talare redan har argumenterat för reservationerna, kan jag genom att bara yrka bifall till dem avkorta mitt anförande.

Herr talman! Jag har inga fler yrkanden, men vill ändå med några ord

beröra reservation nr 6, som moderaterna har avlämnat. Den gäller frågan om minskad skattefinansiering av den lokala och regionala kollektivtrafiken. Moderaterna vill att resenärerna på sikt skall svara för halva kostnaden och samhället för den andra halvan.

Anledningen till att vi från centerhåll inte har motionerat i ämnet eller anslutit oss till moderatreservationen är att vi anser att detta i första hand är en fråga som bör beslutas av huvudmännen själva. Jag vill dock framhålla att vi från centrens sida är beredda att ute i resp. länsbolag, och kommunalförbund på de håll där sådana har bildats, med största allvar se på behovet av taxejusteringar. Tyvärr tvingas säkerligen många att starkt ompröva taxorna beroende på indragna statsbidrag. Det är, som jag tidigare har påpekat, djupt olyckligt. Det skulle naturligtvis bli mycket kännbart om vi följde den moderata motionen och drog in statsbidraget i dess helhet. Det skulle betyda ännu större taxeökningar.

Länshuvudmännen, som består av kommunerna och landstingen, har många andra ansvarsområden än trafiken som kräver skattepengar. På flera håll ute i landet har man nu reagerat mot att kollektivtrafiken börjar ta en alltför stor del av skattepengarna. Det är då viktigt att huvudmännen följer med genom taxejusteringar. Verkligheten är ju den, att vår kollektivtrafik är billig för resenären när man ser det ur taxesynpunkt. Jag har flera gånger hävdat att det inte är priset på den kollektiva resan som gör att många inte åker kollektivt. Orsakerna kan i stället vara att det är för långt mellan turerna, att regnskydden är dåliga, att det är långt till närmaste busshållplats, osv.

Vad är det då som krävs? Jo, vi måste förbättra kollektivtrafiken. Till det behöver vi mera pengar. Antingen får vi ta dem via skatten eller också via taxan. Jag skulle tro att vi i de flesta fall får ta pengar båda vägarna.

Vi är alltså beredda från centern att ute i resp. län arbeta för en bra kollektivtrafik och för att den får nödvändiga anslag, men också för att justera taxorna. Vi ställer samtidigt krav på trafikutövarna att vara så effektiva som möjligt.

I anslutning till vad Anders Andersson sade om privata företag som bedriver trafik kan jag här framföra centrens mening. Vi tror på entreprenörssystemet. Det är via detta system, och inte alltför mycket i egen regi, som trafiken skall bedrivas. I detta sammanhang kan jag nämna att jag sitter ordförande i ett bolag i Göteborgsregionen som helt och hållet köper upp tjänsterna. Vi tycker att det går bra. Det är ungefär denna linje som förespråkas i en av reservationerna.

Herr talman! Jag har som sagt inga fler yrkanden, men jag ville ändå säga några ord med anledning av att vi inte har anslutit oss till den moderata reservationen. Vi har naturligtvis en uppfattning i frågan. Den är att det krävs både taxejusteringar och att man ute i landsting och kommuner stöder kollektivtrafiken genom anslag, vilket vi är beredda att göra.

Anf. 31 ANDERS ANDERSSON (m) replik:

Herr talman! När vi från moderat sida föreslår en minskad skattefinansiering gör vi det mot bakgrund av att vi de senaste åren har sett en trend som hela tiden går mot ökad skattefinansiering. Detta är ohållbart. Vi vet också

att bidrag som utgår till sådan här verksamhet på något sätt får en cementerande effekt. Företagen håller låga taxor och litar i stället till bidragen. En trafik som är väl anpassad till människors behov, både när det gäller täthet och i fråga om bekvämlighet, styrs inte så mycket av en taxehöjning utan enbart av det faktum att den passar resenärerna. Därför visar de områden där huvudmännen hållit taxorna på en något högre nivå en ökad resandefrekvens, trots ökade taxor. Men om man har en trafik som inte passar och samtidigt höjer taxorna, då får man naturligtvis en rekyl i form av ett minskat antal resande.

Vi hävdar alltså att det finns en naturlig utveckling i det här avseendet: med en bra trafik är människor beredda att betala.

Anf. 32 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Det finns inga delade meningar mellan centern och moderata samlingspartiet i fråga om nödvändigheten av att se över taxorna. Däremot delar vi inte alls Anders Anderssons uppfattning att statsbidragen inte har någon betydelse. I exempelvis Norrbotten och Västerbotten har uteblivna statsbidrag en oerhört stor betydelse. Där har man i ett sådant fall att välja mellan att höja taxorna med kanske 20–30 % och att via kommunerna och landstingen täcka kostnaderna med skattemedel, som så ytterligt väl behövs för annan samhällsservice.

Anf. 33 ANDERS ANDERSSON (m) replik:

Herr talman! Jag vill bara peka på att Norrbotten har en av de absolut lägsta taxorna i landet.

Anf. 34 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Det finns ett samband mellan den växande privatbilismen och busstrafikens lönsamhetsproblem. Redan på 1960-talet började staten lämna bidrag till busstrafiken. Biltrafikens utveckling ledde till ett försämrat underlag för busstrafiken, och samhället måste hjälpa till – när samhället har ingripit har det inte varit för att man velat "kladda" på bussföretagen, utan här fanns ett behov som måste tillgodoses på grund av att hela underlaget vacklade på många håll. Det gällde att garantera en hygglig kollektiv trafikförsörjning för alla som inte hade tillgång till en egen bil. Kravet på ökad rörlighet förstärktes av den centralisering av arbetsplatser och service som pågick och alltjämt pågår.

Framför allt då det gällde tätortstrafiken restes kravet på att försöka minska trängsel, buller och luftföroreningar från en växande bilism, och då var kollektivtrafikens utbyggnad en nödvändighet. I 1979 års trafikpolitiska beslut betonades särskilt starkt miljö-, trafiksäkerhets- och energiaspekterna som skäl för att förstärka kollektivtrafiken.

Det fanns alltså väl underbyggda motiv för staten att via bidrag stimulera till en utbyggd kollektivtrafik.

Bidraget har också en klar fördelningspolitisk effekt dels därför att det underlättar tillkomsten av en acceptabel kollektivtrafik i bygder med svagt underlag och långa avstånd, dels därför att kollektivtrafiken underlättar för svaga befolkningsgrupper som äldre, kvinnor, barn och handikappade.

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

*Om sovjetledarnas inställning till Afghani-
stanfrågan*

Statsbidraget är således fördelningspolitiskt värdefullt.

Statsbidragets ekonomiska betydelse för verksamheten kan variera, men undersökningar visar att taxorna exempelvis i län med stora glesbygder skulle behöva höjas med 30–50 % och ibland mer för att man skulle kunna täcka bortfallet av bidraget. Ett bortfall drabbar särskilt hårt regioner där taxan redan är jämförelsevis hög. Risken finns givetvis också att många länstrafikföretag går vägen över neddragning och försämring av turantal och service, vilket i sin tur får negativa effekter för bl. a. skol- och arbetsresor.

Regionalpolitiskt kan denna indragningspolitik knappast förenas med regeringens uttalade mål om rättvisa och utjämning. På grund av den opinion som förslaget till statsbidragsindragning föranlett ute i landet har regeringen nu utlovat ett extra skatteutjämningsbidrag på 70 milj. kr. till främst Norrlandslänen och Gotland.

Vi noterar detta som en delreträtt för en opinion, men finner inte att det är någon lösning på längre sikt.

Med denna motivering yrkar jag, herr talman, bifall till reservationerna 1 och 3.

Vpk har i motion T204 och uppföljande reservation nr 4 föreslagit en utredning av möjligheterna att finna nya finansieringsformer för kollektivtrafikstödet. Främst finns då tanken på en arbetsgivaravgift, eftersom just arbetsresorna för närvarande innebär betydande skattebortfall för stat och kommun. Dessa resor är trots allt en förutsättning för företagets verksamhet, och indirekt sker en subventionering via det allmänna.

Jag yrkar bifall till reservation 7.

5 § På förslag av talmannen beslöt kammaren kl. 14.55 att avbryta ärendebehandling (fort. s. 107) och ajournera sina förhandlingar till kl. 15.00, då dagens frågestund skulle börja.

6 § Förhandlingarna återupptogs kl. 15.00 under ledning av förste vice talmannen.

7 § Svar på fråga 1985/86:487 om sovjetledarnas inställning till Afghanistanfrågan

Anf. 35 Statsminister INGVAR CARLSSON:

Fru talman! Karin Ahrlund har, med hänvisning till uppgifter om att frågan om Sovjetunionens trupper i Afghanistan har tagits upp vid de samtal jag hade under mitt besök i Moskva, frågat vilken sovjetledarnas reaktion var i ämnet.

Den svenska inställningen till den sovjetiska interventionen och de sovjetiska truppernas närvaro i Afghanistan är sedan länge väl känd av Sovjetunionens regering. Jag underlät dock inte vid mina samtal i Moskva att på nytt framföra den svenska synen.

Vår syn på denna fråga skiljer sig alltså på ett avgörande sätt från den

sovjetiska uppfattningen. Jag kan sålunda konstatera att våra ståndpunkter här inte närmast sig varandra.

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

Anf. 36 KARIN AHRLAND (fp):

Fru talman! Jag tackar statsministern för svaret, och jag tackar också statsministern för att han ändå faktiskt tog upp den här frågan. Jag kan bara beklaga att det svar som statsministern fick och som alltså har vidarebefordrats till mig blev det som jag hade fruktat: Sovjetledarna har inte ändrat inställning. De fortsätter sitt samvetslösa krig mot ett litet frihetsälskande folk.

För något år sedan fanns det ett litet hopp hos oss som är engagerade för Afghanistanens folk att Sovjetunionen skulle ändra sin politik och dra tillbaka sina trupper. Nu har det hoppet slocknat. Kriget blir allt grymmare. Med hänsyn till vad som har framkommit i rapporter till FN är det ingen överdrift att använda uttrycket folkmord, när minst en halv miljon afghaner har dödats och över 3 miljoner har tvingats fly. Därtill kommer väl också att den nye ledaren i Afghanistan, såvitt man kan ana, tycks ha ännu större förutsättningar än sin företrädare att kväsa motståndet.

Men opinionsarbetet måste fortsätta. Vi måste fortsätta att skapa opinion internationellt, och jag har ett förslag. Sverige skulle i FN:s alla underorgan – i specialorganen – kunna begära in rapporter om de speciella förhållandena inne i landet. Så har faktiskt skett när det gäller kommissionen för mänskliga rättigheter – med känt resultat. Österrikaren Ermacora fick inte komma in i landet, men han kunde ändå ta reda på och verifiera mycket. Därför är det inte orimligt att t. ex. UNICEF, UNESCO och FAO får i uppdrag att inom sina områden rapportera om förhållandena. Varje debatt på det internationella planet som kan följa på en sådan rapport skulle stärka den internationella opinionen mot Sovjetunionen.

Jag undrar: Är statsministern och regeringen i övrigt beredda att på Sveriges vägnar i FN:s specialorgan verka för att dessa får i uppdrag att skaffa fram rapporter om förhållandena inne i landet?

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på fråga 1985/86:492 om de svenska balternas dubbla medborgarskap

Anf. 37 Statsminister INGVAR CARLSSON:

Fru talman! Birger Hagård har frågat mig om jag vid mitt besök i Sovjetunionen berörde frågan om balternas dubbla medborgarskap.

Under det svenska besöket togs denna fråga upp i ett samtal mellan kabinettssekreterare Schori och Sovjetunionens förste vice utrikesminister Maltsev.

Kabinettssekreteraren framhöll att det finns ett stort antal svenskar som också innehar sovjetiskt medborgarskap till följd av sitt baltiska ursprung, i de flesta fall emot sin vilja. Detta förhållande är mycket uppmärksammat i Sverige och utgör ett problem för de berörda personerna. Kabinettssekrete-

Om de svenska balternas dubbla medborgarskap

raren vädjade till Sovjetunionen att se över det komplicerade ansökningsformulär som gäller för att säga upp det sovjetiska medborgarskapet. Detta formulär innehåller flera frågor som vi uppfattar som irrelevanta och som förorsakar svårigheter.

Anf. 38 BIRGER HAGÅRD (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka statsministern för svaret.

Det är glädjande att frågan här berörts under statsministerns besök i Sovjetunionen. Samtidigt kan man konstatera att det är någonting mera än ett ansökningsformulär som det rör sig om i detta fall. Visserligen vore det bra om det kunde förändras därhän, att de som nu ansöker om att bli befriade från det dubbla medborgarskap som de aldrig har bett om inte behövde redogöra i detalj för sina släktingar både hemma och i Sverige och över huvud taget för sina förhållanden inför en för dem förhatlig ockupationsmakt.

Men det ligger också någonting mera i detta, nämligen att svensk-balterna i andra och tredje generationen tvingas ansöka om att bli befriade från något som de aldrig velat kännas vid över huvud taget.

En annan punkt i sammanhanget är att det kostar pengar. I detta fall utgår jag från att det inte är med någon större glädje som man stödjer den sovjetiska ockupationsmakten med pengar.

Därtill kommer att Sovjetmyndigheterna, enligt uppgift, flera gånger har vägrat att besvara sådana här propåer.

Saken kan endast lösas på diplomatisk väg, genom att Sverige förhandlar fram någon form av avtal med Sovjetunionen. Min fråga till statsministern blir då om man inom regeringen avser att, som riksdagen flera gånger har begärt, vid ytterligare en lämplig tidpunkt ta upp dessa problem med Sovjetunionen och försöka få fram ett reellt avtal.

Anf. 39 Statsminister INGVAR CARLSSON:

Fru talman! Såvitt jag kan se är detta delvis fråga om olika principer i den svenska och den sovjetiska medborgarskapslagstiftningen. Svenskt medborgarskap förloras automatiskt av den som efter ansökan förvärvar ett annat lands medborgarskap. I sovjetisk lagstiftning finns ingen sådan regel, utan man måste i stället ansöka om befrielse från medborgarskapet.

Vi kan inte ändra Sovjetunionens medborgarskapslagstiftning. Vi får i stället inrikta oss på att så långt möjligt hjälpa till att undanröja de svårigheter som enskilda människor kan ha att få befrielse från sitt sovjetiska medborgarskap.

Anf. 40 BIRGER HAGÅRD (m):

Fru talman! Det är glädjande att statsministern, såvitt jag förstår, har en positiv inställning till att försöka undanröja dessa bestämmelser, som känns så förödmjukande och otrivsamma för en rad medborgare i vårt land. Självfallet kan vi inte påverka den sovjetiska medborgarskapslagstiftningen, men den enda möjligheten tycks ändå vara att, som riksdagen uttryckte det, vid lämplig tidpunkt ånyo ta upp frågan och försöka få till stånd något av en central överenskommelse.

Canada uppges i detta sammanhang ha haft vissa framgångar när det gällt

att diskutera saken med ryssarna. Möjligtvis vågar man hoppas på en öppnare attityd från Sovjets sida under den nye ledaren Gorbatjov.

Jag hoppas att sista ordet långt ifrån är sagt, utan att man fortsätter att oförtrutet arbeta för att bringa denna fråga till ett hyggligt slut för de många svensk-balterna.

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

Om Raoul Wallenbergs öde

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Svar på fråga 1985/86:505 om Raoul Wallenbergs öde

Anf. 41 Statsminister INGVAR CARLSSON:

Fru talman! Per Stenmarck har med hänvisning till tidningsuppgifter, enligt vilka Raoul Wallenbergs öde diskuterades vid mitt nyligen avslutade besök i Moskva, frågat om jag är beredd att ge en redogörelse för vad dessa samtal lett fram till.

Det var för mig en angelägen uppgift under besöket i Moskva att direkt till den nya sovjetiska ledningen framföra varför denna fråga ännu är viktig för svensk opinion och för den svenska regeringen, och varför tidigare sovjetiska svar av oss inte anses tillfredsställande.

Jag har i Sverige utförligt redovisat den inställning som jag givit uttryck åt i mina samtal med den sovjetiska ledningen. Av principiella skäl vill jag däremot inte offentligt redogöra för det sovjetiska svaret.

Anf. 42 PER STENMARCK (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka statsministern för svaret på min fråga.

Intresset för Raoul Wallenbergs öde är i dag, mer än 40 år efter hans försvinnande, fortfarande mycket stort. Skälet är att man nog med viss rätt kan påstå att få svenskar gjort en större insats i mänsklighetens tjänst än just Raoul Wallenberg. Detta har också utomlands rönt stor uppmärksamhet. I många länder minns man, och hedrar man, Raoul Wallenbergs insatser.

Inte minst för en senare generation är det en tragedi att de ansträngningar som gjorts inte lett till något klarläggande.

I två tidigare riksdagsdebatter i detta ärende har svaret blivit att regeringen griper "varje lägligt tillfälle att få visshet om hans öde". Det är därför positivt att frågan fanns med under statsministerns Moskvabesök.

Den sovjetiska hållningen har, alltsedan 1957, varit att Raoul Wallenberg avled i fångelse i Moskva 1947. Det har hela tiden stått tämligen klart att det svaret inte är med sanningen överensstämmande. Statsministern säger också i sitt svar att tidigare besked från Sovjet inte varit tillfredsställande.

Det har funnits *vissa* förhoppningar om att en ny ledning i Sovjet, utan några bindningar till den tidigare behandlingen av ärendet, skulle kunna tillföra frågan någonting nytt. Låt mig med detta som bakgrund fråga:

Framkom någonting nytt i frågan om Raoul Wallenbergs öde vid statsministerns Moskvabesök?

Har statsministern fått något ytterligare svar, utöver det sovjetiska påståendet från 1957?

Statsministern säger ju själv att tidigare svar inte varit tillfredsställande. Är

det svar som statsministern fått denna gång mer tillfredsställande än tidigare besked?

Anf. 43 Statsminister INGVAR CARLSSON:

Fru talman! Som jag nyss sade tog jag upp fallet Raoul Wallenberg under mitt besök i Moskva. Jag gav en utförlig redovisning av den svenska inställningen, och jag motiverade alltså därmed varför den står på vår dagordning.

Men jag tror faktiskt inte att det skulle främja våra ansträngningar att driva saken vidare, om jag här offentligt redovisade innehållet i samtalen och de sovjetiska synpunkterna. Det för mig helt avgörande är att uppnå bästa tänkbara resultat. Om det är det man vill, måste diskussionerna med Sovjetunionen, liksom med andra stater, ha en viss grad av förtrolighet. Det gäller i denna likaväl som i andra frågor av svenskt intresse.

Anf. 44 PER STENMARCK (m):

Fru talman! Jag har förståelse för att statsministern inte kan redogöra för alla delar i de diskussioner som har förts i ärendet.

Det har ibland antagits att Sovjet skulle komma att ändra sin avvisande hållning först när dåvarande utrikesministern Gromyko lämnade sin position. Det var ju Gromyko som undertecknade skrivelsen 1957.

Den svenska regeringens inställning är uppenbarligen att man skall ta varje lägligt tillfälle i anspråk för att få klarhet i Raoul Wallenbergs öde. Detta är positivt, och därför tycker jag också att det är utomordentligt positivt att ärendet behandlades under statsministerns Moskvabesök. Låt mig bara få fråga: I vilket sammanhang kommer Sverige närmast att fortsätta att driva den här frågan med målsättningen att en dag nå fram till en lösning?

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Svar på fråga 1985/86:471 om tillsättningen av vakanta tjänster vid kronofogdemyndigheterna

Anf. 45 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Görel Thurdin har frågat mig om ändring av förordningen avseende tillsättning av vakanta tjänster vid kronofogdemyndigheterna så att denna överensstämmer med övrig praxis på arbetsmarknaden fr. o. m. oktober 1986.

Kronofogdemyndigheterna har sedan flera år tillbaka tilldelats anslag enligt det s. k. huvudförslaget, dvs. anslaget har minskats med 2 %. Kronofogdemyndigheterna har delvis undantagits från besparingskravet genom att en viss del av besparingen har återförts till RSV för att fördelas mellan de mest resurssvaga myndigheterna. Eftersom kronofogdemyndigheternas verksamhet är strikt reglerad i författningar har myndigheternas möjligheter till rationaliseringar och omprioriteringar varit begränsade.

För att kunna uppnå sparkravet har kronofogdemyndigheterna kunnat välja mellan att antingen avstå från att återbesätta uppkomna vakanser eller

att återbesätta tjänsterna genom internrekrytering.

Bortsett från ledigkungörandet sker tillsättningen i enlighet med de regler som de kollektivavtalslutande parterna har kommit överens om. Enligt vad jag har inhämtat har det varit mycket ovanligt – om det över huvud taget har inträffat – att meningsskiljaktigheter har förelegat mellan myndigheten och de fackliga organisationerna.

Eftersom huvudförslaget, med samma inskränkningar som tidigare, kommer att tillämpas på kronofogdemyndigheterna även för budgetåret 1986/87 anser regeringen att det för närvarande synes föreligga skäl att förlänga förordningens giltighetstid – i vart fall tills ställning har tagits i fråga om kronofogdemyndigheternas framtida organisation.

Anf. 46 GÖREL THURDIN (c):

Fru talman! Jag tackar för svaret.

Jag accepterar att man kräver kontroll över tjänstetillsättningar av besparingsskäl, och jag accepterar också att man tycker att en tjänstetillsättning kan ske genom internrekrytering. Men jag accepterar inte att man kan använda en förordning så att en tjänst kan tillsättas utan att det sker några diskussioner över huvud taget på en arbetsplats och utan att de som arbetar på just denna speciella arbetsplats har möjlighet att söka tjänsten. Då blir det en underlig internrekrytering.

Jag har väckt frågan just på grund av att jag stött på dessa förhållanden i praktiken. Jag undrar om man inte kunde utfärda någon form av direktiv så att förordningen inte av kronofogdemyndigheterna kan uppfattas så som här har skett.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på fråga 1985/86:475 om ändrade skatteregler för förslagsbelöningar

Anf. 47 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Jan Hyttring har frågat mig om jag är beredd att ta initiativ till förändrade skatteregler för förslagsbelöningar.

Som svar vill jag hänvisa till att innovationsskatteutredningen (Fi 1984:01) utreder bl. a. frågan om beskattning av förslagsersättningar. Utredningen kommer enligt vad jag har fått besked om att redovisa sina överväganden i denna fråga i ett betänkande till sommaren. Med hänsyn till detta ser jag inte någon anledning att nu ta särskild ställning i denna fråga.

Anf. 48 JAN HYTTRING (c):

Fru talman! Jag vill först tacka finansministern för svaret.

En stor fördel för näringslivet och dess anställda vore naturligtvis att helt skattebefria belöningar för förslag som kommer att bidra till en bättre produkt och ökad lönsamhet under många år. Belöningen är ett engångsbelopp, och som sådant läggs det ovanpå ordinarie inkomst under det år som belöningen utbetalas.

Avkastningen av ett bra förslag kan staten beskatta under många år, och ett skattefritt belopp för förslagsställaren framstår därför inte som orättvist mot andra skattebetalare. Det finns många exempel på hur förslagsställare tvingats skatta bort huvuddelen av belöningen. Det finns även exempel på motsatsen, även om de inte är så vanliga. Jag skall ta ett exempel.

En av de större belöningarna, på knappt 300 000 kr., utbetalades till en förslagsställare som skatteplanerat i tre år för att kunna ta emot belöningen. Finansministern kan säkert hålla med mig om att detta inte kan vara en normal åtgärd och att det knappast främjar förslagsverksamheten, som i sig är viktig för teknikutveckling och produktutveckling. Centerns förslag om privata investeringskonton skulle även i detta fall bidra till en rimlig beskattning och ett ökat sparande.

Med anledning av svaret får vi nu hoppas att det kommer ett bra förslag, och det enda jag beklagar är att det faktiskt har tagit så lång tid att få fram ett förslag efter det att utredningen tillsattes. Min förhoppning är emellertid att det blir en desto snabbare behandling av förslaget när det kommer.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på fråga 1985/86:486 om den aviserade propositionen rörande bl. a. ansvaret för erläggande av socialavgifter

Anf. 49 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Jag håller med Knut Wachtmeister om att det är angeläget att vi snabbt får klarare regler för skyldigheten att betala socialavgifter och göra preliminärskatteavdrag. Som jag nyligen redovisade här i kammaren har det emellertid visat sig vara ett mer komplicerat lagstiftningsärende än man kunnat förutse. Ett förslag med vissa dellösningar på området avses dock inom kort bli remitterat till lagrådet. Det är meningen att lagrådsremissen i huvudsaklig överensstämmelse med vad socialavgiftsutredningen föreslagit skall innehålla förslag till regler om förhandsbesked och eftergift beträffande socialavgifterna. Något förslag till en företagareregistrering i enlighet med socialavgiftsutredningens förslag kommer lagrådsremissen däremot inte att innehålla. Remissbehandlingen visade nämligen att utredningens förslag i denna del måste vidareutvecklas i fråga om såväl sättet att registrera företagare som registreringens omfattning. Vidare måste man åstadkomma en bättre samordning av skyldigheterna att göra skatteavdrag och att betala socialavgifter. Arbetet med detta fortsätter nu inom regeringskansliet med största möjliga skyndsamhet.

Anf. 50 KNUT WACHTMEISTER (m):

Fru talman! Jag skall be att få tacka finansministern för svaret på min fråga.

Hjortbergfallet är alldeles för välkänt för att man närmare skall behöva redogöra för göteborgssnickarens stora och oförskyllda skatteproblem. Genom en omfattande massmedial uppmärksamhet skapades en opinion som uppenbarligen blev avgörande för att Elof Hjortberg klarade sig ur knipan.

Hjortberg har inte bara många föregångare utan också många efterföljare som dess värre inte kan återropa samma publicitet. De riskerar nu att drabbas av stora ekonomiska förluster som hade kunnat undvikas genom en snabbare handläggning.

Det kan synas egendomligt att en högt kvalificerad utredning inte på fem år kunnat komma fram till en tillfredsställande lösning. Finansministern säger i svaret att det kommer en lagrådsremiss som bl. a. skall innehålla förslag om eftergift beträffande socialavgifterna. Det kan ju låta hoppfullt, och min följdfråga blir: Kommer man att från regeringens sida lägga fram ett förslag som innebär en viss retroaktivitet, så att de som nu drabbats av samma sak som Hjortberg kan få sin rätt? Man har ju lov att göra en retroaktiv lagstiftning i fall där detta är till förmån för den enskilde.

Anf. 51 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Jag kan inte svara på Knut Wachtmeisters fråga i dag, men vad som gäller kommer att framgå när lagrådsremissen redovisas.

Anf. 52 KNUT WACHTMEISTER (m):

Fru talman! Kan inte finansministern svara om finansministern är positivt inställd till det förslag jag förde fram? Jag tycker att finansministern kunde förklara detta för de många som hyser en berättigad oro att de skall tvingas till dessa stora utgifter, som för dem kan betraktas som totalt oförskyllda.

Överläggningen var härmed avslutad.

13 § Svar på fråga 1985/86:490 om färjelinjen Ystad–Rönne

Anf. 53 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Frågan om färjelinjen Ystad–Rönne skall betraktas som en s. k. lång rutt – med större möjligheter för resenärerna att göra skattefria inköp ombord – eller en s. k. kort rutt – med mer begränsade sådana möjligheter – regleras i en överenskommelse som tillämpas i Sverige, Danmark, Finland och Norge. Enligt överenskommelsen skall rutter mellan dansk hamn vid Öresund eller Östersjön och hamn i Malmöhus, Kristianstads eller Blekinge län eller i Kalmar län från länsgränsen i söder t. o. m. Kalmar i norr räknas som korta rutter.

Jag har nyligen fört förhandlingar om klassificeringen av färjelinjen Ystad–Rönne med min danska kollega. Mitt förslag att göra linjen till en lång rutt har avvisats av den danska regeringen. Sverige kan inte ensidigt ändra klassificeringen utan att säga upp överenskommelsen. Med hänsyn till de konsekvenser en sådan åtgärd skulle få för färjetrafiken i hela Norden anser jag att den inte bör komma i fråga.

Anf. 54 MARGIT SANDÉHN (s):

Fru talman! Jag ber att få tacka finansministern för svaret på min fråga.

En omklassificering av färjelinjen Ystad–Rönne från kort till lång rutt är för både kommunen och regionen en angelägen fråga som snarast bör få sin

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

Om höjning av alkoholskatten

lösning. Jag anser att de klassificeringsregler som nu gäller är inkonsekventa och orättvisa. All nordisk färjetrafik borde ha likartade regler. Det kan inte vara riktigt att färjelinjen Ystad-Rönne med en överfartstid på 2 tim. och 45 min. klassificeras som kort rutt, medan t. ex. Grisslehamn-Eckerö på Åland som har 45 min. kortare överfart klassas som lång rutt. Om en omklassificering av färjelinjen Ystad-Rönne kunde komma till stånd skulle näringslivet och turismen utvecklas i positiv riktning, och passagerarunderlaget skulle därigenom också öka. Det finns inga tekniska hinder mot en omklassificering av denna färjelinje.

Jag skulle vilja fråga finansministern: Kommer finansministern på nytt att ta upp en överläggning med den danska regeringen så att en omklassificering av färjelinjen Ystad-Rönne kan komma till stånd?

Anf. 55 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Jag anförde precis de argument till den danske skatteministern som Margit Sandéhn nu framförde. Men han var omöjlig att beveka. Han har också fått ett förslag till kompromiss från min sida, nämligen att vi bara skulle använda benämningen lång rutt i den ena riktningen, dvs. till Sverige och inte till Danmark. Men den danska regeringens uppfattning i den här frågan är mycket fast. Vi har tidigare haft diskussioner om färjetrafiken över Öresund. Då har jag stött på precis samma resonemang: med hänsyn till sina förbindelser med Förbundsrepubliken Tyskland anser danskarna inte att de kan göra några uppmjukningar vad gäller provianteringsbestämmelserna i trafiken till Sverige.

Jag måste också tyvärr säga att jag, sedan jag har hållit på med förhandlingar i olika liknande frågor i över tre års tid, inte anser att det för närvarande är meningsfullt att på nytt ta upp frågan med den danska regeringen. Jag beklagar, fru talman.

Överläggningen var härmed avslutad.

14 § Svar på fråga 1985/86:506 om höjning av alkoholskatten

Anf. 56 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Alf Svensson har, mot bakgrund av att försäljningen av alkoholhaltiga drycker uppges ha ökat under första kvartalet 1986 och att skatten på alkoholvaror inte har stigit i takt med prisutvecklingen på andra varor under senare år, frågat socialministern om hon har för avsikt att initiera en höjning av alkoholskatten.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på frågan.

Jag har inte för avsikt att nu föreslå någon höjning av skatten på alkoholdrycker.

Anf. 57 ALF SVENSSON (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka finansministern för svaret. Det var onekligen feldtskt lakoniskt.

Regering och riksdag har anslutit sig till världshälsoorganisationens målsättning att under åren fram till år 2000 minska den totala alkoholkonsumtionen med 25 %. Regeringen har i årets budget, såväl som i tidigare budgetar, slagit fast att det bl. a. är med hjälp av prispolitiken man skall minska alkoholkonsumtionen. I 1977 års riksdagsbeslut betonades just att prispolitik, opinionsbildning och kontrollerad försäljning skall vara vägledande för alkoholpolitiken.

Nu har dock finansministern tydligen tagit kommandot i alkoholpolitiken och bestämt sig för att till dels nonchalera beslutet från 1977 och även de intentioner som socialministern upprepar i årets budget, nämligen att använda prispolitiken för att minska alkoholkonsumtionen.

Fru talman! Vi som pläderar för att alkoholskatten skall höjas nu gör självfallet inte detta för att vi älskar höjda skatter, långt därifrån, eller för att vi inte vill vara med om att bromsa inflationen. Men först och absolut först sätter vi solidaritetskravet att just bry oss om det faktum att en ökad alkoholkonsumtion medför tilltagande mänskliga problem som inte kan mätas eller värderas i pengar. Vi vet att alkoholkonsumtionen ökat på sistone. Det visar en Sifo-undersökning, och det talar också Systembolaget om i sin rapportering.

Fru talman! Naturligtvis engagerar vi oss i första hand i alkoholpolitiken av rent mänskliga skäl – jag vill betona det, fattas bara annat –, men vi är fullständigt övertygade om att finansministern mycket väl vet att ökad alkoholkonsumtion ökar samhällets utgifter.

Fru talman! Det är ur flera synvinklar omöjligt att begripa att socialdemokraterna och finansminister Kjell-Olof Feldt inte i solidaritetens namn ställer upp för att hejda den tilltagande alkoholkonsumtionen och de sociala och mänskliga bekymmer denna medför.

Fru talman! Jag tycker att det vore intressant att veta om finansministern är intresserad av att lyfta ut alkoholpriserna från beräkningsgrunderna för konsumentprisindex.

Anf. 58 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Först kanske jag skall göra klart att det vi kan diskutera är *försäljningen* av alkoholhaltiga drycker. Den har vi statistik på. *Konsumtionen* av dessa drycker har vi ingen statistik på.

Det som har hänt är att vi hade en mycket kraftig ökning av försäljningen i januari – 10 %. Ökningen minskade till 3 % i februari, och sedan fick vi en minskning, i mars med 1,5 % och i april med 2,2 %. Det är alltså långt ifrån klarlagt att vi befinner oss i ett skede med kraftig ökning av Systembolagets försäljning av alkoholhaltiga drycker.

När det gäller prisutvecklingen är det så att enbart priset på spritdrycker släpar efter konsumentprisindex. Där är det å andra sidan så att minskningen i försäljningen fortsätter. Man säljer alltså mindre brännvin nu än tidigare, trots att priset inte har stigit lika mycket som konsumentprisindex. På övriga alkoholdrycker – starkvin, lättvin och starköl – har priserna stigit långt mer

än konsumentprisindex. Detta i klarhetens intresse.

Sedan tror jag inte att svenska folket kommer att låta sig luras av, när det gäller inflationen, om vi plockar ut just alkoholdryckerna ur konsumentprisindex.

Anf. 59 ALF SVENSSON (c):

Fru talman! Jag föreställer mig att har människorna köpt de här redan nu dyra varorna, har de gjort det för att konsumera dem.

Det är alldeles uppenbart att i de kretsar som sysslar med nykterhetsvård råder det för närvarande missmod över att finansministern inte är intresserad av att höja skatten. Den har inte höjts sedan december 1984. Därför släpar kostnadsutvecklingen på det här området efter.

Har man sagt att konsumtionen inte skall ligga på samma nivå som nu utan skall ner med 25 %, måste man använda de instrument som finns. Har man sagt – och tidigare alltid hållit fast vid – att det skall ske med hjälp av prispolitiken, begriper faktiskt inte jag, fru talman, varför inte finansministern kan ställa upp på det. Annars visar onekligen finansministern vilja och intresse för att ställa upp för skattechöjningar.

Anf. 60 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Fru talman! Jag tror också att de varor som inköps på Systembolaget konsumeras. Vad jag refererade till var att det finns andra källor för alkoholutbudet i landet än Systembolagets diskar.

Jag vill göra klart att jag är precis lika intresserad som någon annan av att riksdagens alkoholpolitiska målsättningar uppfylls. Men för den vara, nämligen starkspriten, som är den enda som enligt riksdagens tidigare beslut så att säga inte har följt rekommendationen när det gäller prisutvecklingen, fortsätter försäljningen att minska.

Det är enbart detta jag ville att Alf Svensson skulle ha klart för sig när han, antar jag, nu fortsätter debatten i den här frågan på andra ställen.

Anf. 61 ALF SVENSSON (c):

Fru talman! Ja, jag tänker fortsätta debatten i denna fråga, och det kommer åtskilligt fler att göra. Det är bekant för finansministern att det framlagts en flerpärtimotion i detta ärende. Från åtskilliga partier vädjar man till finansministern att ta det alkoholpolitiska ansvaret i denna fråga.

De undersökningar vi har tyder på att just ungdomar mellan 12 och 24 år ökat sin spritkonsumtion högst väsentligt.

Fru talman! Jag tror inte att motståndet från finansministerns sida när det gäller att höja skatten skulle bero på förekomsten av hembränning och sådant. Jag tycker att det vore angeläget att hålla fast vid att prisutvecklingen på dessa varor i allra högsta grad skall hänga med övrig prisutveckling och helst vara litet brantare.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 62 Statsrådet BENGT K. Å. JOHANSSON:

Fru talman! Mats O Karlsson har frågat mig vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att stävja vissa marknadsföringsåtgärder som avser tobaksvaror.

Enligt de riktlinjer som konsumentverket har utfärdat för marknadsföring av tobaksvaror får denna bl. a. inte ske med hjälp av utdelning av varuprov. Gratis utdelning av snus i enportionsförpackningar är sålunda inte tillåten. Endast i undantagsfall får varuprover lämnas ut till enstaka konsumenter, dock inte till ungdomar under 20 år.

Konsumentverket har i samarbete med bl. a. socialstyrelsen och berörda branschorganisationer påbörjat en revidering av gällande riktlinjer i syfte att åstadkomma ökad klarhet och en enklare praktisk tillämpning av reglerna. Arbetet syftar vidare till att ytterligare skärpa kraven på marknadsföringen. Revideringen beräknas kunna slutföras under juni månad i år.

Mot bakgrund av de restriktioner som gäller och det arbete som bedrivs anser jag det inte påkallat att jag vidtar några särskilda åtgärder.

Anf. 63 MATS O KARLSSON (s):

Fru talman! Först ett tack till konsumentministern för ett bra svar på min fråga. Det är ingen slump att det finns en särskild lag och särskilda riktlinjer för marknadsföring av tobak. Orsaken är att det rör sig om varor som vid bruk och missbruk orsakar sjukdom och ohälsa. Nikotin är också ett gift som är vanebildande.

Det finns numera en stor samstämmighet, medicinskt och bland politiker, om att ett upphörande med tobaksrökning är den enskilda faktor som skulle medföra den kraftigaste förbättringen av folkhälsan.

Mot den här bakgrunden har regeringen och riksdagen bestämt sig för att det skall vidtas åtgärder för att minska rökningen. Lagen om marknadsföring är ett exempel, upplysningsinsatser om skadeverkningarna är andra.

Många inom hälso- och sjukvården, inom skolan, bland fritidspersonal och ledare inom idrottsrörelsen och hälsoorganisationer gör stora insatser för att upplysa barn och ungdom och hindra dem från att börja röka.

Alla dessa känner sig helt naturligt motarbetade av dem som tjänar pengar på tobakshandeln och ser ungdomen som en attraktiv målgrupp. Tobakshandlare delar ut gratis smakprov av snus, och de erbjuder småförpackningar av cigaretter som blir lätt åtkomliga för barn och ungdom. Och det är inga enstaka exempel som ligger bakom min fråga. Jag har vid en konferens med deltagare från skolan, sjukvården, hälsoupplysningen från hela landet mött en stor upprördhet över dessa marknadsföringsmetoder.

De regler som finns följs alltså inte i dessa avseenden. De är också svåra att övervaka när det gäller de tusentals försäljningsställena i detaljistledet. Därför är det enligt min mening effektivare att gå på producentledet och där skärpa bestämmelserna när det gäller förpackningsstorleken. Att den har en betydelse är en självklarhet. Det ligger något i Aftonbladets litet ironiska ledarstick med anledning av min fråga, när man skriver: Snus skall säljas i stora askar och till stora karlar. Detsamma gäller naturligtvis också om cigaretter. Jag vill därför fråga statsrådet om han håller med om att en

*Om villkoren vid
utbyte av premie-
obligationer*

skärpning av riktlinjerna i denna riktning, alltså mot producentledet, vore önskvärd.

Anf. 64 Statsrådet BENGT K. Å. JOHANSSON:

Fru talman! Får jag svara Mats O Karlsson att konsumentverket inte fått in några anmälningar om problem av den art Mats O Karlsson pekar på. Det är naturligtvis svårt att följa utvecklingen på alla dessa försäljningsställen. Jag utgår ifrån att de här uppgifterna kommer med vid den bedömning som konsumentverket nu gör. Till det som konsumentverket nu går igenom hör just detta att det kan finnas anledning att begränsa reklamen på säljstället. Det är alltså just den typ av problem som Mats O Karlsson tog upp. Jag delar uppfattningen att om det här sker i betydande utsträckning, trots riktlinjerna, finns det anledning till en skärpning.

Anf. 65 MATS O KARLSSON (s):

Fru talman! Det har alltså utlovats en skärpning av riktlinjerna, och jag ser fram emot denna. Skärpningen kommer också rätt snart. För att riktlinjerna skall kunna övervakas blir det emellertid effektivare, om vi inriktar oss på vad som går att göra redan i producentledet. I Göteborg är skolförvaltningen mycket aktiv i dessa frågor, och där har Hem och skola och skolförvaltningen vid flera tillfällen upptäckt att gratisutdelning förekommer. Många kan vittna om detta, t. ex. skolpersonal. Cigaretterna i småförpackningar, som jag nämnde, säljs till ungdomar. Det finns många exempel på detta. Men jag ser fram emot riktlinjerna och får återkomma när de föreligger.

Överläggningen var härmed avslutad.

16 § Svar på fråga 1985/86:535 om villkoren vid utbyte av premieobligationer

Anf. 66 Statsrådet BENGT K. Å. JOHANSSON:

Fru talman! Wiggo Komstedt har frågat mig om jag vill medverka till att staten vid utgivande av nytt obligationslån i utbyte mot förfallet lån inte tar ut ett högre pris än dess nominella värde.

Villkoren för utgivning av premieobligationslån och utbyte av äldre premieobligationer fastställs av fullmäktige i riksgäldskontoret. Jag kan därför inte närmare kommentera de villkor som bestämts för ett enskilt lån. Rent allmänt kan dock sägas att de villkor som Wiggo Komstedt syftar på är uttryck för en anpassning till rådande marknadsförhållanden. Att en sådan anpassning sker finns det enligt min mening inget att crinra mot.

Anf. 67 WIGGO KOMSTEDT (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret.

Att köpa och investera i premieobligationer är ett sätt att spara, speciellt för de många småspararna. Samtidigt deltar man i en form av utdelning, som blir av vid en eventuell vinst. Detta är också de många småspararnas sätt att låna staten pengar, vilket under väldigt många år har varit tacknämligt för

staten. Många byter också sina obligationer när lånet löper ut efter fem eller tio år. Då har man kunnat byta det antal man haft av det lån som löpt ut mot samma antal från det nyttgivna lånet, och då med samma nominella värde. Många köpte exempelvis 1971 och bytte 1981. Nu löper detta lån ut och ersätts med 1986 års lån.

För första gången händer emellertid följande. Riksgäldskontoret begär nu vid utbyte 208 kr., dvs. 8 kr. mer än det nominella värdet. Detta är inte rättvist mot de många obligationsspararna som ställt upp och lånat staten pengar på mycket bra villkor.

Statsrådet hänvisar till att fullmäktige i riksgälden bestämmer, men riksgäldskontoret är ju inte någon fristående enhet utanför riksdag och regering utan är i allra högsta grad inkorporerat i systemet. Riksgälden åker bl. a. världen runt och lånar upp pengar åt staten. Tycker verkligen statsrådet att det är rimligt att ett värdepapper som det står 200 kr. på och som ges ut av staten, riksgälden, kostar 8 kr. mer än vad som står angivet? Det positiva som därefter sker på premieobligationsmarknaden måste ju utgöra den lilla vinst som obligationsköparen skall kunna få som ersättning för att han är med och satsar och hjälper staten att tjäna pengar. Det är inte rimligt att ta ut ett högre pris än det som står angivet.

Anf. 68 Statsrådet BENGT K. Å. JOHANSSON:

Fru talman! När staten emitterar obligationer är det ganska vanligt att de emitteras till en annan kurs än den nominella. Det gäller mycket ofta vanliga obligationslån. Det har inte varit vanligt tidigare i fråga om premieobligationslån. Om man nyligen gett ut ett premieobligationslån som har fått en annan marknadsättning än den nominella, då är det kanske inte heller rimligt, har fullmäktige tyckt, att det emitteras till någon annan kurs än den som är etablerad på marknaden.

En kund som har obligationer kan hela tiden lösa in dem och få det nominella beloppet tillbaka. Men man har en fördel jämfört med andra köpare genom att man inte behöver begränsa sina köp till 100 obligationer, som gäller normalt, utan dessutom kan få förvärva ett antal obligationer som grundar sig på tidigare innehav. Men en tidigare innehavare kan givetvis inte ges andra villkor än dem som gäller på marknaden i övrigt.

Anf. 69 WIGGO KOMSTEDT (m):

Fru talman! Den marknadskurs som statsrådet hänvisar till vet man egentligen ingenting om förrän lånet har givits ut och man sett vad obligationerna kommer att kosta i börshandeln. När ett nytt lån har givits ut kan man i och för sig ha en indikation på att det kommer att stiga i värde, men det måste ändå vara det som är sporren för obligationsköpare. Och de är många. Ibland är det faktiskt människor som hela sitt liv köpt obligationer, för 50, 100 och numera 200 kr.

Det är naturligtvis riktigt att de har möjlighet att lösa in obligationerna och få sina 200 kr. tillbaka. Men jag tycker det är ett dåligt besked. Har dessa köpare ställt upp tidigare och hjälpt staten med pengar och fortfarande vill göra det, borde de kunna få byta sina gamla obligationer som det står 200 kr. på mot nya som det står 200 kr. på. Det finns inget skäl, statsrådet, att de skall

tvungas att betala 8 kr. utöver det nominella värdet den dag de vill byta! De kanske inte kommer att ställa upp mera. De kanske vill satsa på någonting annat framöver och inte ställer upp den dag staten behöver låna pengar igen.

Anf. 70 Statsrådet BENGT K. Å. JOHANSSON:

Fru talman! Jag tror att sporren för dem som köper obligationer i första hand är de vinster man kan få vid utlottningar, inte att kursen kan komma att etableras på en högre nivå än vid emission. Jag tror heller inte, Wiggo Komstedt, att det är någon som kan påstå sig ha förlorat på de obligationer man köpt i den aktuella utgivning som Wiggo Komstedt åberopar.

Anf. 71 WIGGO KOMSTEDT (m):

Fru talman! Det är säkert riktigt att man köper obligationer för att få vara med i dragningarna. Men just av det skälet är det inte rimligt att man skall ta en bit av den eventuella vinst som kan erhållas i förhållande till det nominella värdet. Den dag man vill lösa in sina obligationer kan förutsättningarna mycket väl ha ändrats så att man inte får mer än 200 kr. för dem. Har man köpt dem genom mellanhand eller på något annat sätt är det en annan sak, men har man köpt dem av riksgäldskontoret den dag de gavs ut, har man rätt att få 200 kr. tillbaka, och då är det inte vettigt att de från början skall kosta 208 kr.

Jag hoppas att obligationsköparna kommer att vara mycket ljumma i fortsättningen, så att staten inser vad detta innebär den dag man behöver låna pengar. Jag vet att det inte är aktuellt i dag att staten behöver tigga och be människor att köpa obligationer, som man behövde tidigare. Men det kan komma andra tider, statsrådet, och då tycker jag att det inte är rimligt att man handskas så här med dem som ställt upp under många år.

Överläggningen var härmed avslutad.

17 § Svar på fråga 1985/86:543 om konkurrensen inom försäkringsbranschen

Anf. 72 Statsrådet BENGT K. Å. JOHANSSON:

Fru talman! Sten Andersson i Malmö har – med hänvisning till regeringens beslut om kollektiva försäkringar för en tid sedan – frågat mig om jag är beredd att vidta åtgärder så att konkurrensen i praktiken kan bevaras inom försäkringsbranschen.

Jag är för min del övertygad om att efterfrågan på nya kollektiva försäkringslösningar kommer att öka och att försäkringsbolagen därför också får ett ökat intresse av att erbjuda grupplösningar av olika slag. Jag utgår ifrån att kollektiven kommer att utnyttja konkurrensen mellan bolagen för att få den försäkringsutformning och de villkor som är bäst för medlemmarna.

Jag vill tillägga att jag har svårt att se det rimliga i att genomföra begränsningar av en ideell förenings rätt att välja avtalspart för ett försäkringsavtal.

Jag finner med hänvisning till vad jag nu har anfört inte att några särskilda åtgärder är påkallade.

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

Anf. 73 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Fru talman! Jag tackar för svaret.

Redan från början vill jag säga att jag självfallet inte har någonting emot att LO-medlemmar eller andra får billiga hemförsäkringar, men den metod som man nu har börjat tillämpa kan dels kortsiktigt innebära att det blir dyrt att vara hemförsäkrad, dels och framför allt bli långsiktigt förödande, eftersom den kan få som effekt att marknaden tappar all konkurrens.

Statsrådet säger att han inte kan se det rimliga i att genomföra begränsningar i en ideell förenings rätt att välja avtalspart. Men detta är faktiskt just vad han gör. Han säger nämligen: Ni får teckna sådana avtal, under förutsättning att den enskilde medlemmen får reservera sig. Det är att gå litet baklänges till väga, tycker jag. Om man ser hur facket har misslyckats med att informera sina medlemmar om att de är kollektivanslutna till socialdemokraterna, kan man ju misstänka att det kommer att bli ett stort misslyckande på det här området också och att många människor kommer att bli dubbelförsäkrade.

Jag har ställt frågan därför att den är berättigad. Det har visat sig att framför allt förbund inom LO har tenderat att ensidigt teckna sina försäkringar hos ett enda företag. Jag har ett självupplevt exempel. På Kockums i Malmö sade man nej till försäkringar som var bättre än hos det försäkringsbolag som facket i allmänhet brukar teckna sina försäkringar hos.

Detta måste på något sätt påtalas. Om vi skulle hamna i den situationen – risken är stor – att vi bara får ett enda bolag här i landet som tecknar hemförsäkringar, blir det precis som i alla andra länder där det bara finns ett enda bolag: mycket dyrare för de enskilda människorna.

Överläggningen var härmed avslutad.

18 § Svar på fråga 1985/86:514 om etableringstillstånd för tandläkare vid tandläkarhögskolan i Malmö

Anf. 74 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:

Fru talman! Sten Andersson har frågat mig om jag är beredd att medverka till etableringstillstånd för de tandläkare vid Malmö tandläkarhögskola vilka kan bli utan arbete efter nedläggningen av grundutbildningen vid skolan.

För privatpraktiserande tandläkares anslutning till den allmänna tandvårdsförsäkringen gäller särskilda regler. Dessa regler fastställdes av riksdagen i december 1985. Det ankommer i första hand på riksförsäkringsverket att pröva ansökningar om s. k. etableringstillstånd. Riksförsäkringsverkets beslut kan överklagas till regeringen.

Enligt uppgift från riksförsäkringsverket har nyligen vissa frågor rörande situationen vid tandläkarhögskolan i Malmö diskuterats i den till verket knutna s. k. obs-gruppen. I denna grupp ingår representanter för riksförsäkringsverket, socialstyrelsen, Landstingsförbundet och Sveriges tandläkarför-

*Om etableringstillstånd
för tandläkare vid
tandläkarhögskolan
i Malmö*

bund. I den mån ansökningar om etableringstillstånd från berörda tandläkare inkommer till riksförsäkringsverket prövas de av verket. Vid prövningen medverkar obs-gruppen.

Frågan om etableringstillstånd prövas således av riksförsäkringsverket. Regeringen skall inte ingripa i handläggningen. Några sådana åtgärder från min sida som frågeställaren efterlyser är alltså inte aktuella i dag.

Anf. 75 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Fru talman! Jag tackar för svaret, även om jag misstänker att en del tandläkare i Malmö inte kommer att visa någon större förtjusning.

1984 beslöt man att antalet platser i grundutbildningen av tandläkare skulle minska. Beslutet var korrekt, av två skäl: vi hade fått för många tandläkare, och man får som regel besparingseffekter endast om man lägger ned en hel skola. Däremot kan det fortfarande ifrågasättas om det var bäst att lägga ned just skolan i Malmö.

Nu blir tandläkare i Malmö arbetslösa. De tandläkarutbildare som haft halvtidstillstånd att verka som privatvårdsläkare kommer i flera fall att förlora tillståndet, och de som utbildat på heltid får inte verka som tandläkare. Tandläkare som varit statligt anställda för att utbilda tandläkarstuderande i stället för att själva driva en praktik får alltså nu som tack av staten inte längre arbeta som tandläkare. Förbudet för tandläkare att praktiskt verka inom sitt yrke innebär en kopia av ett medeltida skräväsande som inte hör hemma i ett modernt samhälle. Det är ungefär lika intelligent som om jag skulle säga att de svetsare på Kockums i Malmö som blir utan arbete inte får jobba i Malmö därför att det finns för många svetsare där. Men man kommer aldrig att lägga fram något sådant förslag.

Fru talman! Det kostar staten ingenting att ge etableringstillstånd till de tandläkare som nu blir arbetslösa i Malmö. Häromåret beviljade man ett stort antal sådana tillstånd i Stockholm, och jag hoppas att man kommer att göra detsamma i Malmö. Låt Malmö-tandläkarna själva bestämma om de vill prova sina vingar, och låt inte ett obegripligt förbud stoppa dem.

Fri konkurrens är bra för tandläkarna, men det är framför allt bra för svenska folkets tandhälsa.

Överläggningen var härmed avslutad.

19 § Svar på fråga 1985/86:521 om de allmänna hälsokontrollerna

Anf. 76 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:

Fru talman! Agne Hansson har frågat mig om jag är beredd att vidta sådana åtgärder att sjukvårdshuvudmännen kan bedriva allmänna hälsokontroller fullt ut med decentraliserad organisation på flera enheter inom varje landstingsområde.

Socialstyrelsen har – efter en försöksverksamhet under flera år i bl. a. Kopparbergs och Östergötlands läns landsting – beslutat om allmänna råd om allmän hälsokontroll med mammografi för tidig upptäckt av bröstcancer. Ansvar för den organiserade hälsokontrollen bör enligt socialstyrelsen

åvila en central enhet inom varje landsting. Härutöver bör finnas erforderligt antal screeningenheter som svarar för de primära hälsokontrollundersökningarna. Den centrala enheten bör svara för samverkan så att kompletterande undersökningar och andra uppföljande åtgärder planeras på ett enhetligt sätt.

Det ankommer på strålskyddsinstitutet enligt strålskyddslagen (1985:110) att ge tillstånd att bedriva radiologiskt arbete och att inneha röntgenutrustning. Enligt vad jag har inhämtat har strålskyddsinstitutet ännu inte behandlat en framställning från Kalmar läns landsting om tillstånd att bedriva allmänna hälsokontroller med mammografi. Behandlingen av ärendet sker i samråd med socialstyrelsen.

Avslutningsvis vill jag framhålla att det ankommer på de ansvariga myndigheterna att handlägga sistnämnda fråga. Några åtgärder från min sida anser jag inte påkallade.

Anf. 77 AGNE HANSSON (c):

Fru talman! Jag tackar socialministern för svaret. Jag är inte nöjd, men jag hade kanske inte väntat mig att socialministern skulle svara så mycket annorlunda, eftersom hon i så fall kunde bli anklagad för ministerstyre.

Jag har väckt den här frågan för att belysa hur våra myndigheter agerar för att centralstyra och hålla tillbaka opinion emot ett sådant förfarande som det aktuella.

Kalmar läns landsting, som ligger långt framme inom detta område, har beslutat att bygga ut resurserna för allmänna hälsoundersökningar med mammografi på ett decentraliserat sätt på tre ställen i länet. Socialstyrelsen, som är rådgivande myndighet, har gett ut anvisningar om ett centraliserat system, som framgår av svaret. Socialstyrelsen är rådgivande och har inga befogenheter att vägra något landsting att genomföra undersökningar som man vill. Det organ som har makten och skall besluta om tillstånd är strålskyddsinstitutet.

Socialstyrelsen har begärt hos strålskyddsinstitutet att institutet skall säga nej. Det har SSI nu också gjort – det meddelades i nyhetssändningarna kl. 21 i går kväll. Landstinget har inte vägrats att starta verksamheten med hänsyn till strålskyddsrisiker, utan därför att socialstyrelsens anvisningar ej följs. Socialstyrelsen har gjort sin bedömning utifrån medicinska synpunkter.

SSI har alltså sagt nej av medicinska skäl. Jag menar att SSI i detta fall har överträtt sina befogenheter och satt sig på landstinget. Om landstinget tvingas följa de centrala direktiven, blir det dyrare för landstinget och sämre för patienterna. Mot denna bakgrund borde socialministern, som ytterst ansvarig för sjukvården, ändå kunna agera.

Jag frågar om inte socialministern är beredd att vidta åtgärder som verkar i den riktningen att vi får en ordning som ger bättre sjukvård för den enskilde och som blir effektivare och billigare för samhället. Nuvarande ordning är orimlig.

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

*Om socialstyrelsens
praxis rörande tillstånd
till sena aborter*

Anf. 78 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:

Fru talman! Det är viktigt att vi har en bra sjukvård för den enskilde, och det är angeläget att mammografiundersökningen byggs ut över hela landet. Men det är också väsentligt att vi följer de regler som föreskrivs. Eftersom det är strålskyddsinstitutet som från sina utgångspunkter har att fälla det avgörande utslaget är det viktigt att vi också följer institutets beslut. Men jag vill säga att det är angeläget att vi kan bygga ut mammografiverksamheten.

Anf. 79 AGNE HANSSON (c):

Fru talman! Socialministern uttalar sig här för en utbyggnad av mammografiverksamheten, vilket jag hälsar med tillfredsställelse. Men om hon har en sådan positiv syn på mammografiundersökningen, måste man ändå fråga sig om riktlinjerna är rimliga.

Det finns alltså lokala ambitioner att ligga långt framme på det här området, vilket är i linje med vad socialministern själv anser. Men dessa lokala ambitioner hålls tillbaka på grund av stelbenthet och prestige hos centrala myndigheter. Tycker socialministern att vi skall ha det på detta sätt, och är riktlinjerna rimliga?

Strålningen kommer att vara densamma vare sig man gör undersökningarna på ett ställe i ett län eller på tre ställen i länet. En centralisering blir dessutom dyrare och sämre för patienterna.

Överläggningen var härmed avslutad.

20 § Svar på fråga 1985/86:549 om socialstyrelsens praxis rörande tillstånd till sena aborter

Anf. 80 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:

Fru talman! Margareta Persson har frågat mig om jag kommer att ta initiativ till att en genomgång görs för vilken praxis som skall råda vid sena aborter.

I betänkandet (SOU 1983:31) Familjeplanering och abort redovisas en utvärdering av socialstyrelsens handläggning av sena aborter. Abortkommittén konstaterade därvid att socialstyrelsen i varje enskilt fall gjort en saklig prövning av skälen för och emot abort på det sätt som avsetts i förarbetena till abortlagen. Det är självfallet mycket viktigt att föräldrarna får en balanserad och korrekt information som grund för sitt ställningstagande till abort.

I diskussionen om fosterdiagnostik aktualiseras en rad frågeställningar av medicinsk-etisk natur. Inseminationsutredningen har i uppdrag att närmare undersöka de principiella och etiska spörsmål som fosterdiagnostiken aktualiserar och analysera de problem som är förknippade med en eventuell lagstiftning i detta ämne.

Jag kan avslutningsvis också nämna att socialstyrelsen inom kort kommer ut med en faktarapport om fosterdiagnostik och med allmänna råd om information och stöd till föräldrar.

Anf. 81 MARGARETA PERSSON (s):

Fru talman! Jag vill tacka för svaret.

Min fråga gäller – det vill jag betona – sena aborter efter 18:e veckan. En abort så sent i graviditeten är ytterst påfrestande. Men om "synnerliga skäl" föreligger, skall abort beviljas.

I dag beviljas alla ansökningar där man uppger befarad fosterskada som ett synnerligt skäl. Man låter föräldrarnas egen uppfattning gälla. Men verkligheten visar att föräldrarna inte alltid fått en korrekt bild av hur fosterskadorna ser ut. Exempel visar att föräldrarna inte fått de rätta proportionerna på skadan och därför valt abort på delvis felaktiga grunder.

Detta är allvarligt också från allmänmännisklig synpunkt. Om det är så att allt som kan anses som avvikelse från det normala klassas som ett synnerligt skäl för en sen abort, då kan man fråga sig om det inte föreligger risk för att vi underkänner människovärdet hos alla som inte är fullständigt s. k. normala.

Riksdagen har också uttalat sig i dessa frågor. I socialutskottets betänkande 1984/85:11 sades klart "att fosterskada naturligtvis inte 'automatiskt' kan betraktas som ett sådant synnerligt skäl". Man utgick från att socialstyrelsen skulle göra en individuell prövning. Dessutom ville utskottet att socialstyrelsen skulle ge en preciserad redovisning för sin praxis vid bedömningen av vad som anses vara synnerliga skäl för abort.

Det var ett klart besked från riksdagen. Men ingen förändring av praxis har skett. Ingen redovisning har gjorts. När kommer det som riksdagen uttalat att ske?

Överläggningen var härmed avslutad.

21 § Meddelande om svar på interpellation 1985/86:192

Anf. 82 Industriminister THAGE PETERSON:

Fru talman! Bengt-Ola Rytta har ställt en interpellation till mig om träindustrins framtid. På grund av utlandsresa kan jag inte besvara interpellationen inom föreskriven tid. Den kommer att besvaras vid riksdagens sammanträde den 26 maj kl. 12.00.

22 § Svar på fråga 1985/86:519 om industripolitiska satsningar för Blekinge län

Anf. 83 Industriminister THAGE PETERSON:

Fru talman! Bertil Måbrink har frågat mig om vilka industripolitiska satsningar regeringen ämnar föreslå för Blekinge län.

Regeringen har redan medverkat i flera satsningar för att utveckla näringslivet i Blekinge. Det gäller t. ex. etableringen av Elektronikcentrum i Svängsta och Verkstadstekniskt centrum i Karlskrona.

Regeringen är beredd till ytterligare insatser i Blekinge. Dessa insatser måste emellertid ske i nära samverkan med det privata och kooperativa näringslivet, kommuner och länsmyndigheter, de fackliga organisationerna,

*Om industripolitiska
satsningar för Blekinge
län*

Anf. 84 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Fru talman! Jag tackar för svaret.

Industriministern är ju väl informerad om situationen i Blekinge och det akuta läget när det gäller sysselsättningen och den stora arbetslösheten. Det är visserligen riktigt att regeringen har medverkat till vissa satsningar i Blekinge, men regeringen och staten har också medverkat till att minska verksamheten vid de statliga institutioner som finns i länet. Å andra sidan har regeringen gjort de kompletterande satsningar som nämndes, och det är bra.

Jag tror att satsningen på Elektronikcentrum i Svängsta och Verkstadstekniskt centrum i Karlskrona måste kompletteras med att Blekinge får antingen en högskola eller en högskolefilial. Det är enligt min uppfattning nödvändigt för att vända utvecklingen i Blekinge.

Industriministern sade att regeringen är beredd till ytterligare satsningar i Blekinge. Jag förstår att industriministern inte vill avslöja vad de pågående diskussionerna gäller, så det tänker jag inte fråga om. Naturligtvis ser jag detta som positivt. Men det är inga småsatsningar som krävs i Blekinge, utan det måste ske större satsningar. Jag skulle i det avseendet helt kortfattat vilja bidra med några tips till industriministern.

I Karlskronavarvet, där man ju har gjort en kraftig bantning, borde man bibehålla sin tekniska kunskap i fråga om tillverkning av vindkraftverk. Jag tycker att regeringen och staten skulle göra en ordentlig satsning på det området. Man borde satsa dels på en fortsatt forskning för att ytterligare öka kunnandet, dels på en produktion. Energiministern, som befinner sig här i kammaren, har ju uttalat att vindkraften skall ingå som en del i ett program när kärnkraften skall avvecklas. Varför då inte bevara detta kunnande?

Elektrifiering av järnvägen Karlskrona–Kristianstad, som trafikutskottet för några år sedan uttalade sig om, skulle vara en vettig satsning.

Detta är några åtgärder – jag skulle kunna räkna upp fler, men min taletid är ute.

Anf. 85 Industriminister THAGE PETERSON:

Fru talman! Jag vill gärna tacka herr Måbrink för att han i sitt inlägg tog upp konkreta frågor, och jag kan tillägga att regeringen verkligen tar situationen i Blekinge på allvar. Det framgår bl. a. av att Blekinge under de senaste åren har erhållit väsentligt högre belopp i form av ordinarie lokaliseringstöd, räknat per invånare, än något annat län utanför stödområdet. Jag har flera gånger i riksdagen sagt att industrilänet Blekinge är ett sargat industrilän som behöver insatser. Men näringslivet, inte minst det privata, måste ställa upp.

Jag har sagt, och jag upprepar det: Om ett svenskt storföretag är berett att göra en investering i Blekinge i stil med vad som skett i Uddevalla och Malmö, är regeringen beredd att ställa upp med samma villkor som på dessa orter.

Anf. 86 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Fru talman! Jag kan vara överens med industriministern om att det i första hand är den privata företagsamheten som lagt ner industrier och kraftigt minskat antalet anställda. Det är ju det stora problemet och det som orsakat arbetslösheten. Vi vet att Ericssons utfärdat varsel om att 270 anställda – jag tror att det gäller så många – skall avskedas och att 600 personer skall tvingas till korttidsvecka. Detta måste naturligtvis förhindras, och det är viktigt att man ställer krav även på de privata företagen i Blekinge – det är helt klart.

Sedan tror jag inte att man skall ha några illusioner om att de privata företagen har något som helst socialt ansvar. Trots det är det väldigt viktigt att regeringen pressar på, så att företagen får klart för sig att de har ett ansvar för att göra andra satsningar i Blekinge.

Överläggningen var härmed avslutad.

23 § Svar på fråga 1985/86:509 om statsbidrag till Höglandsskolan

Anf. 87 Statsrådet BENGT GÖRANSSON:

Fru talman! Ylva Annerstedt har frågat utbildningsministern om regeringen kommer att tillmötesgå Höglandsskolans begäran om ekonomiskt bidrag.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på frågan.

Stiftelsen Höglandsskolan har anhållit att regeringen förklarar Höglandsskolan berättigad till statsbidrag som fristående skola på grundskole- och gymnasieskolenivå. Ansökningen har remitterats till skolöverstyrelsen.

Sedan skolöverstyrelsen yttrat sig över ansökningen kommer regeringen i vanlig ordning att pröva ansökningen utifrån de kriterier som riksdagen lade fast dels under riksmötet 1982/83 med anledning av propositionen (1982/83:1) om skolor med enskild huvudman m. m., dels under riksmötet 1983/84 med anledning av propositionen (1983/84:118) om fristående skolor på gymnasial nivå.

Anf. 88 YLVA ANNERSTEDT (fp):

Fru talman! Jag får tacka minister Göransson för svaret, även om det inte gav något besked om hur regeringen kommer att handla när det gäller Höglandsskolan.

För ett par veckor sedan hade Bengt Göransson och jag en debatt här i kammaren om huruvida socialdemokraterna behandlade de fristående skolorna generöst eller inte. Då hävdade statsrådet bestämt att regeringen uppträtt generöst. När det nu gäller Höglandsskolan har man ett utmärkt tillfälle att bevisa det.

För en tid sedan beslutade Stockholms kommunfullmäktige att återupprätta Höglandsskolans högstadium och gymnasium för att skolan skulle få tillbaka den särprägel som den haft sedan 1930-talet, nämligen med alla klasser från årskurs 1 t. o. m. gymnasiet. Det är en skolförform som både elever och lärare trivs bra med och ser som en alldeles speciell tillgång. Skolan har också lyckats med att engagera föräldrarna på ett sätt som är helt unikt. För

att skolan skall kunna återuppstå som vertikal skola krävs emellertid att också staten tar sin del av ansvaret för eleverna och går in med bidrag.

Bengt Göransson vill inte ge besked utan hänvisar till skolöverstyrelsens ställningstagande. Regeringen har ibland, som statsrådet tidigare hävdade, hamnat på en annan linje än den som SÖ:s majoritet förordade. Det är därför rimligt att anta att regeringen ändå har en uppfattning om värdet av Höglandsskolan, om den får fortsätta sin verksamhet som vertikal skola.

När det gäller SÖ:s beslut i frågan kommer man inte att vara klar förrän i samband med budgetframställningen. Budgeten brukar presenteras under de sista dagarna i augusti. Därför är det naturligtvis fullständigt omöjligt för Höglandsskolan att planera sin verksamhet för hösten. Höglandsskolan behöver besked nu. Jag vill därför återigen fråga skolministern: Kan inte skolminister Göransson ge något besked, så att Höglandsskolan kan starta sin planering?

Anf. 89 Statsrådet BENGT GÖRANSSON:

Fru talman! Nej, jag har inga möjligheter att frånga den korrekta och rimliga behandlingsordning som ansökningar av detta slag bör bli föremål för. Det förutsätter att skolöverstyrelsen får tillfälle att avlämna ett yttrande. Därefter kommer regeringen alltså att behandla ansökan.

Anf. 90 YLVA ANNERSTEDT (fp):

Fru talman! Är Bengt Göransson ändå villig att under hand samråda med skolöverstyrelsen, som i första vändan kommer att behandla detta ärende den 6 juni? Höglandsskolan måste få ett besked för att kunna åstadkomma en rimlig planering. Som det nu är kommer det formella beslutet att dröja ända till dess att petitan avlämnas i augusti.

Är Bengt Göransson villig att tidigare ta de kontakter som behövs för ett beslut?

Anf. 91 Statsrådet BENGT GÖRANSSON:

Fru talman! Det som för mitt vidkommande närmast kommer att ske när det gäller Höglandsskolan är följande. Företrädare för skolans stiftelse har bett att få träffa mig, och jag har överenskommit med dem att så skall ske.

Överläggningen var härmed avslutad.

24 § Svar på fråga 1985/86:516 om ett permanent Wasamuseum

Anf. 92 Statsrådet BENGT GÖRANSSON:

Fru talman! Jan-Erik Wikström har frågat mig när regeringen avser att låta påbörja bygget av det permanenta Wasamuseet.

Inledningsvis vill jag nämna att jag delar åsikten att den nuvarande byggnaden inte uppfyller alla krav som erfordras för att skeppet skall kunna bevaras på ett tillfredsställande sätt.

Wasaprojektet är det dyraste bland de byggnadsprojekt inom utbildningsdepartementets verksamhetsområde som enligt byggnadsstyrelsens plane-

ring nu är aktuella för igångsättning det närmaste året. Kostnaden för projektet är beräknad till omkring 150 milj. kr. i dagens prisläge.

Det goda sysselsättningsläget inom byggsektorn i Stockholmsområdet och det begränsade investeringsutrymmet totalt sett medför behov av viss återhållsamhet vad gäller nya åtaganden. Ett projekt i Wasas storleksordning kommer att ta betydande del av det tillgängliga investeringsutrymmet i anspråk och kommer härigenom att påverka möjligheterna att genomföra andra angelägna byggnadsprojekt.

Möjligheten att påbörja Wasaprojektet under kommande budgetår bereds för närvarande. Jag är därför inte nu beredd att redovisa en tidpunkt när projektet kan komma i gång.

Anf. 93 JAN-ERIK WIKSTRÖM (fp):

Fru talman! Jag ber att få tacka Bengt Göransson för svaret.

För någon månad sedan skickade byggnadsstyrelsen ut ett informationsblad som inleddes på följande sätt:

”Som Ni kanske vet har byggandet av det nya museet för regalskeppet Wasa försenats på grund av brist på pengar i statskassan. Enligt de tidigare planerna skulle grundläggningsarbetena ha påbörjats före årsskiftet 1985-1986.

Den tidplan som byggnadsstyrelsen och Sjöhistoriska museet nu arbetar efter innebär att de förberedande markarbetena startas i höst, schakt- och grundläggningsarbetena i januari 1987. Det nya museet kommer då att stå färdigt till sommaren 1990 i stället för 1989 som planerades tidigare.

Som Ni säkert har hört är vi samtidigt oroade över att Wasa inte mår bra i sitt nuvarande skjul. Där finns inga möjligheter att hålla den temperatur och den luftfuktighet som är lämplig för skeppet. Det är därför mycket viktigt att byggandet inte försenas ytterligare.”

Jag vill tacka Bengt Göransson för att han instämmer i den uppfattning som byggnadsstyrelsen, jag och många andra har, dvs. att det nuvarande provisoriet inte är bra. Det har gått så långt att flera av de vetenskapsmän som är inblandade i konserveringsarbetet befarar att skadorna på skeppet blir definitiva.

Jag har ställt frågan till statsrådet Göransson för att få besked om den tidplan som byggnadsstyrelsen och Sjöhistoriska museet arbetar efter just nu – och som finns publicerad i en mycket vacker broschyr – kan hålla. Jag tolkar svaret så att statsrådet Göransson räknar med att kunna återkomma med ett sådant besked att denna tidplan håller. Är det riktigt?

Anf. 94 Statsrådet BENGT GÖRANSSON:

Fru talman! Som jag nämnde i mitt svar är jag inte beredd att i kammaren i dag uttala någon starttidpunkt. Jag avstår alltså från att göra ytterligare kommentarer utöver det jag har sagt i mitt svar.

Anf. 95 JAN-ERIK WIKSTRÖM (fp):

Fru talman! Det är bra att kulturministern i de fortsatta samtalen med finansministern påminner om att detta är, såvitt jag vet, det enda museum i Sverige som är helt självbärande på grund av inträdesavgifternas storlek,

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

Om ökat antal gymnasieplatser i Stockholms län

vidare att det är vårt mest populära turismål och slutligen att detta bygge kommer att sträcka sig över en fyraårsperiod – och då skall man inte bara titta på sysselsättningsläget just i dag.

Jag vill alltså ge allt stöd åt Bengt Göransson i hans fortsatta kamp för att övertyga finansministern om att detta bygge måste komma i gång nu.

Överläggningen var härmed avslutad.

25 § Svar på fråga 1985/86:488 om ökat antal gymnasieplatser i Stockholms län

Anf. 96 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Fru talman! Pär Granstedt har frågat mig vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att öka ungdomarnas möjligheter att få gymnasieplats i Stockholms län.

För en dryg månad sedan svarade jag på en interpellation av Pär Granstedts partikollega Larz Johansson som bl. a. gällde intagningskapaciteten för gymnasieskolan i hela landet. Jag kunde då redovisa vilka åtgärder regeringen är beredd att vid behov vidta.

Pär Granstedts fråga avser fördelningen på län av den totala intagningskapaciteten. Denna fördelning ankommer på skolöverstyrelsen (SÖ).

I sammanhanget vill jag nämna att SÖ i enlighet med ett uppdrag från regeringen har inkommit med en redovisning av den preliminära intagningen till gymnasieskolan inför höstterminen 1986. Rapporten bereds för närvarande i regeringskansliet. Jag är inte på detta stadium beredd att uttala mig om behovet av åtgärder.

Anf. 97 PÄR GRANSTEDT (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka utbildningsministern för svaret på min fråga. Det är dock endast i formell mening ett svar – reellt besvaras frågan inte alls. Det är litet anmärkningsvärt, och jag vill göra några kommentarer.

Jag har naturligtvis tagit del av interpellationsdebatten mellan Larz Johansson och utbildningsministern för en dryg månad sedan. Där kunde Larz Johansson konstatera att med den uppläggnings som regeringen har är det risk för att många elever kommer att ställas utan gymnasieplats. Strax därefter kunde vi i Stockholmspressen se stora rubriker som på ett kraftfullt sätt bekräftade dessa farhågor.

Den preliminära intagningen visar att 1 000 à 2 000 ungdomar ställs utan gymnasieplats i Stockholm. Det var därför som jag ställde min fråga. Att då hänvisa till SÖ är inte särskilt meningsfullt, därför att SÖ inte kan fördela mer gymnasieplatser än vad statsmakterna tilldelar. Man kan alltså inte begära att SÖ skall lösa Stockholms gymnasieplatsbehov på övriga landets bekostnad.

Det enda sättet att ge någon substans åt det löfte som gavs i regeringsdeklarationen i höstas, dvs. att alla ungdomar skall ha möjlighet till gymnasieplats, är att se till att det blir tillräckligt många gymnasieplatser.

Nu bereds SÖ:s rapport i regeringskansliet, och det är bra. Men jag tycker att det är märkligt att statsrådet i slutet av sitt svar säger: "Jag är inte på detta

stadium beredd att uttala mig om behovet av åtgärder." Det är väl ändå så att resultatet, när det gäller både Stockholm och andra delar av landet, visar att om man skall komma ens i närheten av det löfte som vi utläser ur regeringsdeklarationen, så krävs det betydande åtgärder.

Jag tror att ett uttalande om behovet av åtgärder, ett löfte som kan lugna alla de ungdomar som nu står utan gymnasieplats – och inte vet om de får chansen till en gymnasieplats – vore i högsta grad på sin plats nu. Det är inte lyckligt att ställa tusentals ungdomar inför den ovisshet som den nuvarande situationen har skapat.

Anf. 98 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Fru talman! För mindre än 14 dagar sedan fick regeringen beskedet från SÖ om hur den preliminära intagningen har gått. Det gäller alltså den preliminära intagningen, och ändringar kan ske på grundval av vårterminsbeslutet. Det är således inte så lätt att omedelbart avgöra vilket behov som föreligger.

Vilka latituder det här rör sig om framgår ju också av Pär Granstedts fråga. Där sägs i något sammanhang att det kan vara 1 000 platser för litet, och i ett annat sammanhang att det kan vara 2 000 platser för litet.

Vi måste få rimlig tid att bereda denna fråga innan vi tar slutlig ställning.

Anf. 99 PÄR GRANSTEDT (c):

Fru talman! Jag har inte begärt något detaljerat besked från regeringen. Jag inser att det kanske kan ta mer än 14 dagar för regeringen att exakt bestämma sig för hur man skall tackla det här problemet.

Anledningen till att det finns latituder, som jag angivit i min fråga, är att redovisningen är sådan. Men oavsett om det är 1 000, som Dagens Nyheter angav den 16 april, eller om det är 2 350 som ställs utanför, vilket Svenska Dagbladet angav samma dag, så visar det ändå att situationen är ganska alarmerande. Det är alltså fråga om en mycket stor andel ungdomar som nu riskerar att ställas utan gymnasieplats.

Jag tror att det skulle vara fullt tillräckligt om utbildningsministern här kunde säga att man kommer att skjuta till gymnasieplatser så att man kan klara det här problemet på ett rimligt sätt. Det borde i alla fall regeringen och departementet kunna komma underfund med på de 14 dagar som har gått sedan SÖ:s redovisning lämnades in.

Anf. 100 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Fru talman! Regeringen har klargjort i årets regeringsförklaring att den avser att ställa upp som mål att bereda alla ungdomar under 20 år plats i gymnasieskola. Ett närmare besked går inte att ge i dag.

Anf. 101 PÄR GRANSTEDT (c):

Fru talman! Precis: Regeringen har sagt att man avser att ställa upp som mål att bereda alla ungdomar gymnasieplats. Däremot hittar man inte någonting i budgetpropositionen som skulle skapa dessa förutsättningar, och det var orsaken till Larz Johanssons interpellation.

Nu ser vi att tusentals ungdomar hotas att bli ställda utanför. Då undrar

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

*Om svenskt deltagande
i visst japanskt forsk-
ningsprojekt*

många: Vad innebär i realiteten regeringens uttalade avsikt att sätta upp som mål att bereda alla ungdomar plats i gymnasieskolan? Innebär det att man kommer att se till att alla ungdomar får plats i gymnasieskolan, eller kommer detta att läggas till högen av vackra mål som inte fått någon reell innebörd?

Överläggningen var härmed avslutad.

26 § Svar på fråga 1985/86:525 om svenskt deltagande i visst japanskt forskningsprojekt

Anf. 102 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Fru talman! Pär Granstedt har frågat mig vilka planer som finns på svensk sida att delta i det japanska projektet Human frontier program.

Enligt Pär Granstedt skall Human frontier program ta upp frågor av global karaktär som miljöfrågor, naturresurshushållning och befolkningsfrågor.

Informationerna om projektet är ännu knapphändiga. Det sägs att premiärminister Nakasone avsåg ta upp frågan vid Tokyomötet. Projektet omnämns inte i kommunikén från toppmötet. Enligt vår ambassad i Tokyo är projektet ännu på planeringsstadiet, och inget är klart om tänkt utformning eller medverkan. De frågor som projektet skall omfatta, enligt uppgifter som står till buds, är frågor som i hög grad sysselsätter svenska forskare och som är av intresse för den svenska allmänheten. Reaktorolyckan i Sovjetunionen påminner oss alltför väl om miljöföreningarnas globala karaktär. Till dess mer blir känt om Human frontier program avvaktar vi från svensk sida med att ta ställning till ett eventuellt deltagande.

Anf. 103 PÄR GRANSTEDT (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka utbildningsministern för svaret på min fråga.

Jag delar utbildningsministerns uppfattning att det är svårt att få ett ordentligt grepp om hur planerna i Japan ser ut när det gäller Human frontier program. Uppenbarligen har man inte kommit så långt i planeringen som man kanske hade tänkt sig före toppmötet i Tokyo.

Inte desto mindre bör man kunna konstatera att detta är ett mycket intressant initiativ. Bakgrunden är de andra initiativ som tagits om globala forskningsprojekt, t. ex. det amerikanska beryktade SDI-projektet, som vi i dagligt tal brukar kalla för Stjärnornas krig. Det här skulle vara ett projekt av ungefärligen samma karaktär men med inriktning på de stora mänskliga överlevnadsfrågorna.

I Europa har vi ett liknande stort projekt, nämligen Eureka-projektet, som är inriktat på högteknologi.

Det vore olyckligt om forskningsintresset alltför mycket styrdes in på försvarsprojekt av typ SDI, alltså egentligen rent destruktiv forskning, eller högteknologiska projekt. Dessa är givetvis nödvändiga, men de handlar egentligen litet om överflödsfrågor. Det vore bra om man kunde få till stånd stora globala satsningar på de verkligt mänskliga överlevnadsfrågorna – miljöfrågor, naturresursfrågor, befolkningsfrågor, möjligheterna att bygga

ett långsiktigt hållbart energisystem utan kärnkraft, osv.

Oavsett hur långt man nu kommer i Japan kunde det finnas anledning för Sverige att ta upp dessa frågor inom ramen för vårt forskningssamarbete med EG och kanske på det sättet ta initiativ till en europeisk forskningssamverkan kring dessa frågor, vilket eventuellt också kunde ske i samverkan med Japan, om Human frontier program får fastare former.

Överläggningen var härmed avslutad.

27 § Svar på fråga 1985/86:539 om återupptagande av förskollärarytbildning i Uppsala och Borås

Anf. 104 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Fru talman! Pär Granstedt har frågat mig om regeringen är beredd att medverka till att förskollärarytbildningarna i Uppsala och Borås återupptas.

Riksdagen fattade våren 1984 beslut om att utbildningen av förskollärare skulle avvecklas vid universitetet i Uppsala och vid högskolan i Borås fr. o. m. höstterminen 1984. Beslutet fattades mot bakgrund av att antalet platser i förskollärarytbildningen i landet bedömdes vara för stort i förhållande till förutsebara arbetsmarknadsbehov och att minskningen borde göras vid universitet eller högskolor där utbildning av klasslärare inte fanns – detta senare för att samverka mellan lärarytbildningarna för förskolan och grundskolan skulle kunna vidareutvecklas.

Sedan nämnda beslut fattades har antalet platser minskats ytterligare. Trots detta har ett stort antal nybörjarplatser, framför allt vid högskolan för lärarytbildning i Stockholm, inte kunnat besättas. Den mest angelägna åtgärden för närvarande synes därför vara att få kvalificerade sökande till de utbildningsplatser vi har i dag.

Socialstyrelsen har inför universitets- och högskoleämbetets arbete med planeringen för kommande budgetår redovisat ett ökat behov av utbildade förskollärare. UHÄ kommer att presentera sina förslag med anledning härav i sin anslagsframställning senare i år. För egen del får jag därför anledning att återkomma till frågan i budgetpropositionen nästa år.

Anf. 105 PÄR GRANSTEDT (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka utbildningsministern för svaret även på denna fråga.

Riksdagen fattade ju beslut om nedläggning av förskollärarytbildningen i Uppsala och Borås. Bl. a. centern motsatte sig detta av flera skäl.

Ett av skälen var att vi misstänkte att nedläggningen skulle leda till en försämrad flexibilitet om behovet skulle förändras. Vid tidpunkten för beslutet föreslog vi samma neddragningar som regeringen föreslog, men vi gjorde en annorlunda fördelning och förordade att alla utbildningsinstitutioner skulle bibehållas.

Om man gjort på det sättet hade det varit ganska lätt att vidga utbudet för den händelse behovet av förskollärare skulle öka. Nu har det inträffat att

behovet ökat, och man önskar väl att man hade haft dessa bägge utbildningsanstalter kvar.

Jag kan också göra den reflexionen med anledning av svårigheterna att rekrytera sökande just till Stockholm, att det även ur denna synpunkt hade varit klokt att, som vi föreslog, minska litet grand på utbildningen bl. a. i Stockholm för att kunna bibehålla den utbildning som skedde i Uppsala och Borås. Det är mycket sannolikt att vi då hade haft ett större totalt antal sökande än vi har för närvarande.

Nu får vi denna gång inget besked av utbildningsministern om möjligheterna att återuppta utbildningen i Uppsala och Borås, utan besked skall ges först i budgetpropositionen. Låt mig då bara säga att jag tycker att regeringen borde ta sig en allvarlig funderare på om inte den kapacitetsökning som av allt att döma behövs när det gäller förskollärarytbildningen bör åstadkommas just genom att man återupptar förskollärarytbildningen på de här båda platserna. Det är väldigt viktigt att man har en decentraliserad struktur på förskollärarytbildningen, så att man klarar försörjningen över hela landet. Uppsala hade dessutom byggt upp en värdefull forskning på förskoleområdet som kanske inte helt har dött ut utan som skulle kunna tas till vara. Ett tillskott i Västsverige genom utbildning i Borås hade också varit bra, plus att den här utbildningen har stor betydelse för högskolan i Borås.

Anf. 106 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Fru talman! Pär Granstedt sade i sitt inlägg att han anser att utbildningen av förskollärare i Borås skall återupptas. Jag vill då nämna att det har väckts en motion här i riksdagen i år där förslag läggs fram om att utbildningen av förskollärare i Borås skall tas upp. Den motionen har avstyrkts av utbildningsutskottet enligt ett justerat betänkande, med motiveringen att ingenting nytt framkommit sedan riksdagen senast behandlade frågan. I en reservation framhåller Pär Granstedt tillsammans med Larz Johansson att motionen inte nu bör föranleda någon riksdagens särskilda åtgärd utan avslås.

Anf. 107 PÄR GRANSTEDT (c):

Fru talman! Det hade ju varit bra, när nu utbildningsministern ändå åberopar reservationen, att han hade återgivit reservationens väsentliga delar. Det väsentliga budskapet i den reservation som jag tillsammans med Larz Johansson har skrivit är nämligen att det *har* framkommit någonting nytt, till skillnad mot vad utskottet säger. Det har uppstått ett ökat behov, och därför finns det anledning att pröva frågan om ett återupptagande av förskollärarytbildningen i såväl Borås som Uppsala.

Det är vad vi säger i reservationen. Men, säger vi också, vi förutsätter att regeringen återkommer till frågan. Det är anledningen till att vi inte anser att riksdagen på stående fot skall fatta detta beslut utan att ärendet skall beredas i vanlig ordning.

Jag måste säga att jag utgick från att utbildningsministern hade läst hela reservationen, och därför förvånar det mig att han inte återgav också den väsentliga delen. Om utbildningsministern inte har läst hela reservationen

utan var i god tro, när han yttrade sig, så kanske det finns anledning till en diskussion med utbildningsministerns rådgivare.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

Om arbets- och uppehållstillstånd för personer i s. k. bristyrken

28 § Svar på fråga 1985/86:511 om arbets- och uppehållstillstånd för personer i s. k. bristyrken

Anf. 108 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Eftersom Gullan Lindblad är förhindrad att ta emot svaret, medges Göthe Knutson att ta emot svaret i hennes ställe.

Anf. 109 Statsrådet ANITA GRADIN:

Fru talman! Gullan Lindblad har frågat mig om jag är beredd att vidta åtgärder för att öka möjligheten för personer i s. k. bristyrken att få arbets- och uppehållstillstånd i Sverige.

Sedan åtskilliga år är det i huvudsak stopp för utomnordisk arbetskraftsinvandring till Sverige. Regering och riksdag har vid flera tillfällen förklarat att man, innan tillstånd till arbetskraftsinvandring ges, måste pröva om det är möjligt att med hjälp av de arbetsmarknadspolitiska medlen underlätta omflyttning inom landet eller utbilda arbetslösa inom landet till nya yrken. Även om alltså arbetskraftsinvandring i normalfallet inte tillåts, kan emellertid undantag ske, exempelvis om arbetstagare med den utbildning och erfarenhet som behövs i ett visst fall inte finns att tillgå i Sverige. Bedömningen av om det finns brist på utövare av ett visst yrke måste ske med utgångspunkt från situationen i landet som helhet och i ett inte alltför kort tidsperspektiv. Ibland kan dock situationen i en viss del av landet vara sådan att utländsk arbetskraft måste få anlitas där, även om det i övriga landet finns överskott på utövare av det aktuella yrket.

Regeringen har för övrigt i dag upphävt ett utvisningsbeslut beträffande en arbetsterapeut i Värmland, just mot bakgrund av att det råder stor brist på arbetsterapeuter där.

Det är AMS som i samråd med arbetsmarknadens parter genom praxis klargör i vilka fall undantag bör kunna ske. Jag följer noga den praxis som utvecklas. Om det skulle visa sig att praxis utvecklar sig i en annan riktning än den riksdagen har anvisat, är jag självfallet beredd att medverka till nödvändiga regeländringar. De allmänna principer för arbetskraftsinvandring som jag nu redogjort för och som riksdagen ställt sig bakom senast när proposition 1983/84:144 antogs bör dock gälla även i framtiden.

Anf. 110 GÖTHE KNUTSON (m):

Fru talman! Jag tackar invandrarministern för detta svar. Det är utomordentligt glädjande att denna arbetsterapeut, som är tysk medborgare, nu har fått uppehållstillstånd.

Jag blev uppringd alldeles innan jag gick hit till kammaren av advokaten, Sven Junzell, som har överklagat utvisningsbeslutet. Han kunde alltså meddela detta glädjande besked.

Men den andra delen av frågesvaret är inte riktigt lika positiv. Gullan Lindblad har i sin fråga tydligt redogjort för den byråkrati som råder och som denna tyska flicka blev utsatt för. Hon begick misstaget att ansöka om permanent uppehålls- och arbetstillstånd sedan hon hade haft ett årslångt tillstånd här i Sverige. Hon fick omedelbart avslag från myndigheten i fråga. Då gick det inte att ändra på detta beslut utan att gå klagovägen, så att statsrådet tvingades ingripa i frågan sedan Gullan Lindblad hade tagit upp frågan här i riksdagen och berört detta särskilda fall.

Jag vill nu fråga statsrådet om hon är beredd att inför kammaren här och nu ange några synpunkter på denna stelbenta ärendehandling. Jag upprepar: Om en utländsk medborgare har ett arbets- och uppehållstillstånd här och arbetar i ett s. k. bristyrke – arbetsterapeuter är det särskilt ont om i sjukvården i Värmland – skall då vederbörandes okunnighet om svenska förhållanden leda till dessa konsekvenser?

Anf. 111 Statsrådet ANITA GRADIN:

Fru talman! I och för sig skulle det inte vara så svårt för olika myndigheter att följa de regler och principer som gäller, eftersom de så nyligen har antagits av riksdagen. Myndigheterna skall dock dels ha ett helhetsperspektiv över Sverige, dels också veta att geografiska förhållanden kan medföra att myndigheten – även om det skulle finnas tillräckligt med personer i yrket i landet som helhet – för vissa orter kan göra undantag.

Anf. 112 GÖTHE KNUTSON (m):

Fru talman! Jag skulle vilja hänvisa till frågan som Gullan Lindblad har ställt – det är för kort om tid för att här läsa upp den. Hon har inriktat sig just på detta med bristyrken.

När det föreligger en brist på 30 à 35 arbetsterapeuter inom sjukvården i ett län, då tycker man att den myndighet som handhar arbetstillstånden borde kunna vägleda vederbörande, så att inte hon eller han hamnar i den grottekvarn som en byråkrati eller myndighetsutövning så ofta innebär.

Det är väl alldeles uppenbart att det föreligger behov av att förändra regelsystemet här. När nu statsrådet har fått detta exemplifierat och varit tvungen att justera det hela, hoppas jag att en regeländring snabbt kommer till stånd.

Överläggningen var härmed avslutad.

29 § Svar på fråga 1985/86:489 om lagring av kärnavfall

Anf. 113 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Pär Granstedt har frågat mig om regeringens avståndstagande från "tanken att Sverige skulle åta sig att lagra andra länders kärnavfall" står fast.

Svaret på denna fråga är ja.

Anf. 114 PÄR GRANSTEDT (c):

Fru talman! Jag vill tacka statsrådet Dahl för svaret på min fråga. Den här gången, när jag säger att jag vill tacka för svaret, menar jag det verkligen. Det är ett väldigt glädjande svar. Det är ett kort svar, men det är ett bra svar.

Jag utgår naturligtvis ifrån att detta svar innebär att regeringen kommer att avslå Svensk Kärnbränslehanterings begäran att få ta in och lagra västtyskt MOX-bränsle i Sverige. De planerna har ju väckt stor oro, eftersom det skulle innebära att Sverige trots allt tog emot utländskt kärnavfall, må vara under speciella omständigheter. Dessutom är MOX-bränslet betydligt svårhanterligare ur många synpunkter än vanligt högaktivt avfall, vilket som bekant är svårhanterligt nog.

Planerna har som sagt väckt stor oro och väldigt mycket bekymmer, och därför är det med stor glädje som jag noterar det här svaret. Jag utgår ifrån att min tolkning, att svaret innebär nej till begäran om att föra in MOX-bränsle, är en riktig tolkning.

Överläggningen var härmed avslutad.

30 § Svar på fråga 1985/86:513 om insamling av miljöfarliga batterier

Anf. 115 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Elisabeth Fleetwood har frågat mig om jag är beredd överväga om en riksomfattande kampanj för insamling av miljöfarliga batterier av alla slag borde genomföras.

Mitt svar är ja. Näringslivet har ett direkt ansvar att initiera och genomföra de nödvändiga insamlingsinsatserna.

Utgångspunkten från samhällets sida är att utsläppen i miljön av främst kvicksilver och kadmium på sikt skall upphöra. Den målsättning som angavs vid riksdagsbehandlingen innebär att kvicksilverutsläppen skall minskas med 75 % räknat från år 1984 till år 1987. För att uppnå denna målsättning måste ett antal åtgärder vidtas. De miljöfarliga batterierna bör snarast ersättas med andra batterityper. En effektiv insamling av batterier måste också ske för att miljöolägenheterna snabbt skall kunna minskas.

De berörda branscherna har tilldelats ansvaret att själva välja på vilka sätt utsläppsminskningarna skall kunna nås. Jag har nu kunnat konstatera att man inom branschen inte kommit i gång med tillräckliga åtgärder för att uppnå målsättningen. Med anledning av detta har jag kallat branschen till överläggningar den 27 maj. Det är nu på tiden att branschen tar det ansvar den tilldelats för att lösa detta viktiga miljöproblem.

Anf. 116 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka statsrådet Birgitta Dahl för svaret på min fråga.

Det var en artikel i en av våra större tidningar som fick mig att ställa frågan. Det var Uppsala kommun som genom Uppsala Kraftvärme AB redogjorde för hur man informerade om och lyckats insamla många fler batterier än man

hade gjort vid tidigare tillfällen. Men resultatet var ändå inte så bra som man skulle önska.

Vi kan konstatera att vi använder fler och fler batterier. Även om mängden kvicksilver går ner i batterierna, blir den totala mängden ungefär densamma. Om vi sopförbränner vårt totala avfall får vi ungefär tio ton kvicksilver. Sker det i stället genom kondensering kommer vi ner i ett och ett halvt ton. Förvaras avfallet på tipp kan man, efter vad jag fått uppgift om, få en kvicksilverhalt som 50 gånger överstiger den vanliga.

Jag tycker Birgitta Dahl avsvär sig själv litet av ansvaret när hon lägger det nästan totalt på näringslivet.

Jag ser detta som en utveckling i tre steg, ungefär så som Uppsalaverksamheten har visat.

Branschen har sitt självklara ansvar, och jag tycker det verkar som om den också var beredd att åta sig uppgifterna om informationen. Men hur skall omhändertagandet ske? Är det möjligt att alla de ställen som säljer batterier också skall kunna ta tillbaka dem? Blir det möjligt och blir det effektivt? Eller skall kommunerna göra detta?

Själva destruktionsen tycks mig vara ett statligt ansvar, t.ex. genom SAKAB eller någonting annat – detaljerna vågar jag inte yttra mig om.

Jag tar för givet att statsrådet Dahl mycket noga ser på hur man genom både kommunala och statliga åtgärder kan medverka till att minska kvicksilveravfallet.

Anf. 117 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! När riksdagen behandlade dessa frågor uttalades mycket klart att huvudansvaret ligger på branschen att svara för att ta vara på det miljöfarliga avfall man ger upphov till genom sin verksamhet.

Självfallet betyder inte det att samhället, stat och kommun, saknar ansvar. I själva verket är staten och kommunerna, med de uppgörelser och planer som nu finns, beredda att ta den del av ansvaret som på något naturligt sätt vilar på dem. Det är när det gäller branschens ansvar som åtagandena hittills är otillräckliga. Det räcker inte att branschen är beredd att ta ansvar för en del av informationsinsatserna. Branschens ansvar sträcker sig längre.

Nu hoppas jag att branschen skall förstå att det inte går att slingra sig undan längre. Jag hoppas att vi vid den sammankomst vi skall ha den 27 maj skall kunna nå en uppgörelse. Annars måste vi naturligtvis överväga andra åtgärder för att förmå branschen att ta detta ansvar.

Anf. 118 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Fru talman! Jag tycker Birgitta Dahl i denna replik är litet mer positiv till den inställning som jag ville se här, nämligen samarbete mellan olika instanser.

När jag undersökt denna fråga har jag också fått veta att vi i våra landsting många gånger använder batterier som har en för hög kvicksilverhalt. Det är inte nödvändigt för den användning de skall ha. Det är sådant som man definitivt skulle kunna informera om. Det är en väldigt stor användning av batterier just i landstingsverksamheten.

Självfallet har branschen sitt ansvar, men självklart har vi även i våra egna

kommuner och i staten ansvar för att se till att insamlingsverksamheten blir effektiv.

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

*Om ökad odling av
energigrödor*

Anf. 119 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Jag vill bara ta upp den fråga som Elisabeth Fleetwood berörde, möjligheten att genom någon sorts överenskommelse med sjukvårdshuvudmännen, landstingen, komma åt den problematik som gäller hörapparater m. m.

Detta ingår i de frågor som vi redan nu börjar se en lösning på.

Vad som saknas är att branschen skall ansluta sig till alla andra som är villiga att ta sitt ansvar. När det är färdigt hoppas jag att kunna presentera ett paket för en lösning i dess helhet av denna mycket allvarliga miljöfråga.

Anf. 120 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Fru talman! Då ser framtiden relativt ljus ut. Med mina kontakter med branschen har jag förstått att man är beredd att ta ett ansvar. Jag hoppas att detta mitt intryck stämmer med verkligheten.

Överläggningen var härmed avslutad.

31 § Svar på fråga 1985/86:533 om ökad odling av energigrödor

Anf. 121 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Ivar Franzén har frågat finansministern om regeringen är beredd att verka för att den omistliga naturresurs som vår åkermark är utnyttjas för energigrödor i den utsträckning den inte i nuläget behövs för produktion av mat och på så sätt minska vårt beroende av kärnkraften.

Frågan har överlämnats till mig.

Från allmän synpunkt är det angeläget att den åkermark som inte behövs för vår livsmedelsförsörjning kan nyttiggöras på annat sätt. Odling av energigrödor är ett intressant alternativ.

På lång sikt kan energigrödorna sannolikt få en relativt stor betydelse i det svenska energisystemet. Inom det nu gällande treåriga energiforskningsprogrammet är detta ett prioriterat område, och betydande resurser har därför satsats därpå. Målet med insatserna är att vid programperiodens slut göra en första utvärdering av energigrödornas potential och ekonomi. Ett viktigt led i denna utvärdering är den rapport (1985:9) som statens energiverk nyligen lämnat om utvecklingsarbetet avseende energiskogsodlingar. Energiforskningsutredningen (I 1985:01) kommer att inom kort lämna sitt förslag till program för den fortsatta forskningen och utvecklingen inom energiområdet.

I motoralkoholkommitténs (I 1985:02, dir. 1985:14 och 1986:1) uppdrag ingår bl. a. att bedöma förutsättningarna för produktion av alternativa drivmedel, främst s. k. motoralkoholer, ur jordbruksprodukter. Kommittén skall dessutom överväga förutsättningarna för användning av energigrödor för andra ändamål inom energiområdet än produktion av motoralkoholer.

När utvärderingen av nu pågående energiforskning och resultatet av

motoralkoholkommitténs arbete föreligger finns underlag för att bedöma förutsättningarna för energiproduktion på åkermark.

Anf. 122 IVAR FRANZÉN (c):

Fru talman! Jag tackar miljö- och energiministern för ett mycket positivt svar.

Det står i svaret att det är angeläget att marken nyttiggörs och att det här gäller ett intressant alternativ. Jag tolkar svaret på det sättet att regeringen är beredd att medverka till att vi får en tidsmässig samordning. Faran ligger bildligt talat i att kon kan dö medan gräset växer. Jordbrukets problem är i dag akuta, och det var nog finansministern mycket medveten om när han gjorde sitt uttalande. I svaret står det att energigrödorna på lång sikt kan få stor betydelse. Då gäller det att hitta lösningar, så att dessa två ting kan mötas på ett sådant sätt att inte stora arealer läggs ned, innan de nyttiggörs på det sätt som vi tycks vara helt överens om.

Jag vill bara ställa en kompletterande fråga till miljö- och energiministern: Är regeringen beredd att medverka till att det tidsmässigt blir en sådan samordning att vi på ett optimalt sätt kan utnyttja vår åkermark?

Anf. 123 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Regeringen är självfallet beredd att medverka till att det blir förnuftiga lösningar på viktiga samhällsproblem. En fördel med odling av energiskog på åkermark är att denna skog kan odlas på ganska dåliga åkermarker och med användning av förhållandevis litet bekämpnings- och gödningsmedel. På det sättet blir det ett bidrag till lösningen av en del miljöproblem.

Nu förhåller det sig ju så, att Ivar Franzén har ovanligt goda förutsättningar att själv medverka i det här arbetet, eftersom han är ledamot av energirådet, energiverkets styrelse och motoralkoholkommittén.

Anf. 124 IVAR FRANZÉN (c):

Fru talman! Jag tackar statsrådet Dahl för det kompletterande svaret. Bara en liten synpunkt. Det gäller energiskogen. Jag delar uppfattningen så långt att energiskogen på marginell åkerjord av sämre kvalitet kan vara ett bra alternativ. Samtidigt binder det ändå åkerjorden under en viss växtcykel.

Det aktuella problemet i dag, att vi genom reaktorolyckor i andra länder kan få delar av vår åkermark skadad på sådant sätt att vi inte kan nyttja den, är ytterligare ett argument för att försöka bibehålla all god åkermark i sådan kondition att den redan med ett års eller en månads varsel kan användas för matproduktion igen.

Anf. 125 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Jag vill bara påminna om att jag uppfattade Ivar Franzéns fråga så, att han undrade över hur vi skulle kunna utnyttja den mark som inte behövs för produktion av mat.

Anf. 126 IVAR FRANZÉN (c):

Fru talman! Frågan gällde det.

Jag nämnde energigrödor i min fråga. Med energigrödor menar jag i första hand inte energiskog. Det är en odling som endast marginellt kan beröra vår goda åkermark. Jag tycker det är väldigt viktigt att vi är överens även om den frågan. *Det är inte den goda åkermarken som vi skall använda till energiskog.* Då skulle det bli en bundenhet som kan vara mindre bra ur beredskapssynpunkt.

Överläggningen var härmed avslutad.

*Om kärnkraftverket
i Barsebäck*

32 § Svar på fråga 1985/86:537 om kärnkraftverket i Barsebäck

Anf. 127 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Görel Thurdin har frågat mig hur stor del av priset på den kärnkraftsproducerade elen som är avsedd att täcka sannolika ersättningskrav från Danmark vid en kärnkraftsolycka i Barsebäck.

Låt mig först erinra om att Sverige när det gäller skadeståndsansvar för atomolyckor har ratificerat den s.k. Pariskonventionen och den s.k. tilläggskonventionen.

Enligt Pariskonventionen är innehavaren av en kärnteknisk anläggning ansvarig för skador upp till ett visst belopp för varje olycka. Enligt tilläggskonventionen utgår supplerande ersättning av statsmedel i den mån ansvarighetsbeloppet enligt Pariskonventionen inte förslår till full ersättning åt de skadelidande.

Bestämmelser om atomansvarighet finns för svensk del i atomansvarighetslagen (1968:45). Denna bygger på Pariskonventionen och tilläggskonventionen. För innehavare av en kärnteknisk anläggning i Sverige är ansvarigheten enligt denna lag begränsad till 500 milj. kr. för varje atomolycka.

Anläggningsinnehavarna är skyldiga att ha en försäkring som skall täcka deras skadeståndsansvar, utom i de fall särskild statsgaranti har utfärdats. Försäkringen skall godkännas av försäkringsinspektionen och i vissa fall av statens kärnkraftsinspektion. För att garantera försäkringstäckningen finns i Sverige Svenska atomförsäkringspoolen. Det sammanlagda beloppet av ersättningar från anläggningsinnehavaren och staten som kan utgå enligt Paris- och tilläggskonventionerna till följd av en olycka uppgår till 3 miljarder kronor för skada som uppkommit i bl. a. Sverige, Danmark, Norge och Finland. Om detta belopp inte förslår till full ersättning för uppkommen skada, bereds enligt 33 § atomansvarighetslagen gottgörelse av statsmedel enligt grunder som fastställs i särskild lag.

Av denna redogörelse för ersättningar i händelse av en kärnkraftsolycka framgår att beroende på olyckans omfattning kan ersättning utgå såväl från anläggningsinnehavaren som från staten. Frågan kan därför inte ges ett enkelt svar i form av öre per kilowattimme. Den försäkringspremie som betalas ingår dock i elpriset.

Anf. 128 GÖREL THURDIN (c):

Fru talman! Först vill jag tacka för svaret. Det är ju innehållsrikt. Man kan bli väldigt lugn när man ser belopp som 500 miljoner och 3 miljarder och tänka att nu är det här avklarat.

När vi här i riksdagen fattar beslut brukar vi vilja veta vad beloppen avser. Då kan man fråga sig vilka värderingar som ligger till grund här. Är det ett visst antal kor som inte kan beta ute, eller är det en viss åkerareal som man inte kan använda eller ett visst antal hem, osv.?

Vi får ju ständigt höra att kärnkraftselen är så oerhört billig. Om vi föreställer oss att det skulle hända någonting – eftersom det ju kan göra det – i Barsebäck t. ex., hur värderar man då de skador som kan uppstå? Hur värderar vi att stora arealer åkermark inte kan användas under mycket lång tid framåt? Hur värderar vi att människor måste lämna sina hem, kanske för alltid eller åtminstone för resten av deras eget liv? Och hur värderar vi framtida förändringar hos människor och djur?

Det är när vi börja ställa oss de här frågorna som vi förstår orimligheten i kärnkraftstekniken.

Håller inte statsrådet Birgitta Dahl med mig om att händer det någonting i Barsebäck så blir det näst intill omöjligt att ersätta det danska folket för de uppkomna skadorna?

Anf. 129 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Om en sådan olycka som Görel Thurdin nu talar om skulle inträffa, vid Barsebäck eller någon annan av de svenska anläggningarna, så är det faktiskt enligt min mening andra än ekonomiska frågor som är de helt avgörande. I perspektivet av det mänskliga lidande och den miljöförstörelse som då skulle kunna uppstå tycker jag inte att de ekonomiska frågorna är särskilt intressanta – även om det är bra att även de finns reglerade i lag. Naturligtvis är de medmänskliga och de ekologiska problemen de allt överskuggande att ta itu med i en sådan situation.

Självfallet är det också därför som vårt arbete är inriktat på att till varje pris undvika en sådan olycka.

Anf. 130 GÖREL THURDIN (c):

Fru talman! Jag uppskattar att Birgitta Dahl sade det hon sade på slutet, att det egentligen handlar om någonting helt annat än kronor och öre per kilowattimme. Det jag har velat visa med min fråga är just det orimliga i att påstå att kärnkraftsel skulle vara en billig och en rimlig energikälla.

Överläggningen var härmed avslutad.

33 § Svar på fråga 1985/86:538 om exporten av röntgenblixmaskiner

Anf. 131 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Pär Granstedt har frågat försvarsministern om export av röntgenblixmaskiner är godtagbar med hänsyn till Sveriges åtagande enligt icke-spridningsavtalet och Sveriges nedrustningspolitik i övrigt. Frågan är

föranledd av vissa pressuppgifter om export av röntgenblixmaskiner.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på frågan.

Ärendet bereds för närvarande inom regeringskansliet och jag är därför förhindrad att kommentera det.

Anf. 132 PÅR GRANSTEDT (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka energiministern för svaret på min fråga. Tyvärr var det inte särskilt upplysande.

Det är ju ett elände med alla dessa frågor som bereds inom regeringskansliet vilket förhindrar debatt om dem, hur viktiga de än är. Ibland har man en känsla av att graden av god vilja litet grand är det som avgör. För en stund sedan diskuterade vi en fråga som gällde import av kärnkraftsavfall till Sverige. Den bereds för närvarande i regeringskansliet. ... Jag ser att statsrådet skakar på huvudet. Gör den inte det? Jag trodde att det fanns en ansökan från SKBF, men den kanske inte har nått regeringskansliet än? Frågan är i alla fall inte färdigberedd, såvitt jag förstår. I det fallet kunde man ändå lämna ett besked, och det var jag glad för. I det här fallet kan man däremot inte lämna något besked, och det tycker jag är synd. Detta är nämligen en fråga som har ganska stor principiell räckvidd.

Röntgenblixmaskinerna är intressanta att använda vid utveckling av kärnvapen. Det har förekommit export av röntgenblixmaskiner till länder som kan vara aktuella i sådana sammanhang: Indien och Pakistan, och det talas t. o. m. om Sydafrika och en del andra länder som det finns anledning att ställa sig tveksam till.

Man har hållit sig under en viss kapacitetsgräns som har bedömts som skapande en viss säkerhet på kärnvapenspridningsområdet, men vi vet att man i Storbritannien och USA har sett mycket striktare på det här än i Sverige.

Nu har Indien begärt att få importera röntgenblixmaskiner med mycket stor kapacitet, som definitivt kan vara aktuella för kärnvapenutveckling.

Om regeringen inte vill uttala sig om fallet med Indien, vore det ändå värdefullt med ett besked från regeringens sida om huruvida hittillsvarande praxis att tillåta export av röntgenblixmaskiner skall förbli oförändrad eller om regeringen kan tänka sig att skärpa bestämmelserna och låta ett större skikt av röntgenblixmaskiner bedömas som krigsmateriel och tas upp till prövning i varje enskilt fall.

Anf. 133 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Det förhållandet att den nuvarande regeringen i samband med att den nya kärntekniklagstiftningen infördes för ett par år sedan skärpte den även på denna punkt och tog upp export av röntgenblixmaskiner bland det som måste bli föremål för regeringens prövning – till skillnad mot vad som gällde tidigare under den borgerliga regeringens tid – är svar nog på frågan om hur allvarligt vi ser på den här typen av export.

Jag kan försäkra att vi också i de enskilda ärendena tillämpar en ytterst strikt praxis.

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

Om åtgärder för att minimera dioxinutsläpp från bilar

Anf. 134 PÄR GRANSTEDT (c):

Fru talman! Det är nog inte svar på det jag frågade om.

Jag tycker att det var bra att regeringen införde sådana regler som innebär att röntgenblixmaskiner med större kapacitet än 500 kilovolt måste prövas som krigsmateriel. Några förbättringar måste ju också ske med tiden – oavsett vilken regering som sitter – i och med att ny kunskap kommer till.

Jag tycker inte att detta är något motiv beträffande vad vi nu diskuterar, om de regler som gäller är tillräckliga eller om man också bör pröva röntgenblixmaskiner med lägre kapacitet än 500 kilovolt.

Nu exporterar man med förkärlek röntgenblixmaskiner på 450 kilovolt, och det är tveksamt om man kan anse att de är så oskyldiga när det gäller utvecklingen av kärnvapen att man kan se denna export som helt problemfri.

Det var alltså detta som jag ville ha besked om. Jag uppskattar den åtgärd som regeringen vidtog, men är regeringen beredd att skärpa praxis ytterligare så att även mindre röntgenblixmaskiner kan komma till prövning?

Anf. 135 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Det sker alltid – åtminstone i den här regeringen – en fortlöpande granskning av vilken typ av utrustning som skall bli föremål för sådan prövning, och det sker då och då förändringar.

Anf. 136 PÄR GRANSTEDT (c):

Fru talman! Det låter ju bra. Men jag vet inte hur mycket jag vågar tolka in i det uttalandet – om det är ett löfte av Birgitta Dahl att åtminstone ta sig en allvarlig funderare på om man borde skärpa reglerna och se till att också mindre röntgenblixmaskiner än på 500 kilovolt tas upp till prövning och klassas som krigsmateriel. Det är vad jag försöker få fram något slags besked om.

Överläggningen var härmed avslutad.

34 § Svar på fråga 1985/86:546 om åtgärder för att minimera dioxinutsläpp från bilar

Anf. 137 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Paul Lestander har frågat mig vilka åtgärder regeringen tänker vidta för att minimera bilismens dioxinutsläpp.

Inom ramen för naturvårdsverkets s. k. dioxinprogram har nyligen mätningar utförts för att utröna om bilavgaser innehåller dioxiner. Undersökningarna har haft en mycket begränsad omfattning, och mätresultaten är också av andra anledningar osäkra. Mätningarna visar att utsläpp av dioxiner i små mängder sker från dagens bilpark. Undersökningen visar också att katalysatorrenade avgaser ej innehåller dioxiner i mätbara halter.

De skärpta avgasreningskrav som tidigare antagits av riksdagen kommer således, såvitt nu kan bedömas, att innebära att utsläppen av dioxiner med bilavgaser minskar väsentligt.

Det är angeläget att vi så snart som möjligt får en samlad bild av

dioxinutsläppen från olika slag av motorfordon. De nu företagna mätningarna kommer därför att kompletteras med ytterligare mätningar.

Regeringen kommer att noga följa resultaten av de fortsatta mätningarna och därvid pröva alla möjligheter att minimera utsläppen av dioxiner från biltrafiken.

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

Om åtgärder för att minimera dioxinutsläpp från bilar

Anf. 138 PAUL LESTANDER (vpk):

Fru talman! Jag får först tacka miljö- och energiministern för svaret.

Trots att man nu har infört skärpta krav på avgasrening är det helt klart att den övervägande delen av fordonen i den svenska bilparken ännu inte kör med blyfri bensin. Alltså släpper man ut dioxiner som härrör från tillsatsmedel i denna icke blyfria bensin. Det skulle därför ha varit intressant att från statsrådet ha fått höra vilka offensiva åtgärder man tänker sig för att få till stånd en snabbare övergång till blyfri bensin och katalytisk avgasrening.

Det finns naturligtvis en hel rad åtgärder som är möjliga att vidta inom skatteområdet och andra områden. Min fråga gällde egentligen vad man rent konkret ville göra. Statsrådet har ju förklarat att regeringen hyser en mycket god vilja till att mycket snabbt komma till rätta med dessa problem efter de ytterligare undersökningar som skall företas. Men vari består rent konkret den goda viljan och hur kommer den att yttra sig?

Anf. 139 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Låt mig först deklarerera att jag ser utomordentligt allvarligt på de varningssignaler som har kommit. Det är bara några veckor sedan jag muntligt fick uppgifterna från naturvårdsverkets generaldirektör, när verket först hade noterat dessa resultat. I går fick vi den första skriftliga rapporten från naturvårdsverket. Ännu så länge är, som jag sade, resultaten otillräckliga. Vi driver nu på utredningsarbetet för att så snabbt som möjligt kunna få en uppfattning om hur ett offensivt program skall utformas.

Även om vi ser till att så många bilar som möjligt utnyttjar blyfri bensin i största möjliga utsträckning, kommer vi dess värre under ganska lång tid framåt att också ha andra bilar trafikerande våra vägar. Vi måste ju göra något åt detta problem.

När det gäller att förmå människor att utnyttja möjligheten att använda blyfri bensin finns det mycket att göra. En sak är att bilisterna tar eget ansvar och verkligen köper blyfri bensin där det är möjligt. En annan är att den bensinhandel som har blyfri bensin själv talar om att den säljer sådan. Jag tycker att bensinhandlarna kunde göra minst lika stora skyltar som talar om att de har blyfri bensin som de vid priskrig använder för att tala om priset på bensin.

Vi har slutligen också nyligen gett ---.

Anf. 140 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Den medgivna taletiden för detta anförande är tyvärr slut.

Anf. 141 PAUL LESTANDER (vpk):

Fru talman! Jag har verkligen inte beskyllt statsrådet för eller ens antytt att det skulle vara fråga om senfärdighet eller någon form av fördröjande av rapporten.

Om man nu har fattat ett beslut om en övergång till blyfri bensin och om man ser att – som statsrådet påpassligt påpekade – det folkliga ansvaret inte tas i tillräcklig utsträckning, menar jag att man som politiker och statsråd inte kan låta sig nöja med det. Man måste naturligtvis vara beredd att i så fall själv gå till offensiv. Det är den typen av åtgärder jag efterlyser. Jag vill höra vad statsrådet egentligen tror att regeringen kommer att företa sig om dessa förväntningar på det folkliga ansvaret inte infrias.

Anf. 142 Statsrådet BIRGITTA DAHL:

Fru talman! Jag blev kanske litet för ivrig i mitt förra inlägg. Får jag komplettera med upplysningar om några insatser som vi faktiskt redan har vidtagit.

För att påskynda introduktionen av blyfri bensin har vi t. ex. alldeles nyligen fattat beslut som skall underlätta för handeln i glesbygden – där man ofta bara har en enda bensinpump – att bekosta en ytterligare pump och därmed kunna sälja blyfri bensin. Vi har överläggningar med branschen – då menar jag både bensinbranschen och motorbranschen – för att driva på dess arbete.

Men om nu enskilda människor inte i tillräcklig utsträckning tar det personliga ansvar de borde ta, då tycker jag faktiskt, Paul Lestander, att vi som politiker också har ett ansvar att bilda opinion i de här frågorna. Det kan vi göra tillsammans, Paul Lestander och jag.

Anf. 143 PAUL LESTANDER (vpk):

Fru talman! Självfallet skall vi fullgöra vår opinionsbildande roll och utnyttja vår styrka i frågan. Men om inte detta skulle hjälpa – om Birgitta Dahl och Paul Lestander inte räcker till – då får man inte vara främmande för att med lagstiftningsåtgärder eller med skatterabatter och andra stimulansåtgärder försöka få fram ett önskvärt resultat.

Överläggningen var härmed avslutad.

35 § Svar på frågorna 1985/86:515, 530 och 532 om åtgärder mot rymningar inom kriminalvården

Anf. 144 Justitieminister STEN WICKBOM:

Fru talman! Hugo Hegeland, Gunilla André och Wiggo Komstedt har frågat om jag avser att vidta några åtgärder med anledning av att fyra interner avvikit under teaterverksamhet utanför anstalt.

Jag har inhämtat att teaterverksamheten började inom ramen för anstaltens fritidsverksamhet. Samtliga interner som deltog i projektet hade mycket strikt verkställighet med få möjligheter till permissioner.

I ett senare skede kom emellertid verksamheten att bedrivas utanför

anstalt. Kriminalvårdsstyrelsen har förklarat att man i fortsättningen inte kommer att bedriva detta slag av fritidsverksamhet utanför anstalt för sådana intagna som det här gäller.

Någon åtgärd från min sida är därför inte aktuell.

Anf. 145 HUGO HEGELAND (m):

Fru talman! Justitieministerns svar på min fråga är beklämmande. Det uttrycker den veliga och världsfrånvarande vårdideologi som präglar svensk kriminalvård.

Hur i all världen kan man tro att fångar, dömda för grova narkotikabrott, skall återanpassas till samhället genom självförverkligande på scenen? Det är ju inte fråga om människor som är psykiskt skadade utan om intelligenta personer som blivit miljonärer på försäljning av narkotika, som sedan ödelagt många ungdomars liv.

När jag tidigare i år besökte kriminalvårdsanstalten i Norrköping fick jag se otroliga säkerhetsåtgärder. Här rastas fångarna i friska luften blott två och två under bevakning av beväpnade vakter. Efter ett par år måste fångarna skiljas och omlaceras för att förhindra gemensamt planerad flykt.

Men på Kumla gör man precis tvärtom. Där förvandlar sig fängelsedirektören till teaterdirektör och ger sig tillsammans med en avdelningsinspektör ut på turné med fem grova brottslingar, av vilka två skulle förpassas ur riket när de avtjänat sitt långvariga straff.

Göteborgspolisen, som förvisso har sinne för humor, visste inte om den skulle skratta eller gråta när den – först efter fem timmar – fick larm om rymningen. Och då sitter teaterdirektören, förlåt, fängelsedirektören på Kumla, och försöker ursäktas sig med att han lämnat fångarna ensamma i ett rum, förlitande sig på att de skulle respektera en olåst dörr, över vilken stod **FÖRBJUDEN UTGÅNG!**

Varför har man då inte satt upp denna skylt över varenda dörr på Kumla och slopat alla välbeväpnade vakter?

Det resande teatersällskapet skulle avsluta sin turné med en föreställning, till vilken hela justitiedepartementet var inbjudet. Föreställningen skulle ges som exempel på framsynt arbete med fångar på tunga anstalter. Vilken ironi med narkomani!

Jag vill fråga: Beklagas justitieministern att han gick miste om denna fångarnas fängslade föreställning av pjäsen "I väntan på Godot"? Nu bjuder Sverige i stället hela världen på föreställningen "I väntan på förrymda fångar". Skäms inte justitieministern över svensk kriminalvård?

Anf. 146 GUNILLA ANDRÉ (c):

Fru talman! Jag tackar för svaret på min fråga.

Det är i stor utsträckning grova brottslingar som i dag är intagna på våra kriminalvårdsanstalter. Det torde råda en allmän uppfattning om att de under strafftiden skall få en human behandling. Däremot reagerar allmänheten mot vad den anser vara tecken på slapphänthet och menlöst handlande.

Kriminalvården är en del av rättsväsendet. Händelser som urholkar människors förtroende för kriminalvårdens möjligheter att utföra sina åligganden skadar inte bara kriminalvården som sådan utan även rättsväsen-

det i dess helhet. Den aktuella rymningen, som jag åberopade i min fråga, skedde under en teaterföreställning som internerna turnerade med.

Hur kan något sådant få hända? – Så här får det inte gå till. – Detta är allmänna kommentarer. Här rörde det sig om grova brottslingar. Då duger det inte att med en axelryckning hänvisa till det vackra vårvädret, som måste ha varit en övermäktig frestelse för de intagna.

Jag hade i min fråga till statsrådet ställt frågan om gällande praxis för övervakning är tillfyllest. Jag har inte fått något svar. Måhända är ändå svaret ett svar. Eftersom verksamheten upphört är någon åtgärd inte aktuell, men – om jag får tolka detta – annars skulle det väl ha varit aktuellt?

Anf. 147 WIGGO KOMSTEDT (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka för svaret.

Sverige är fantastiskt! Så lyder en slogan. Så låter det uppenbarligen också när de internationella narkotikasyndikaten tolkar sin syn på Sverige. Många knarkkurirer skickas fram och in i Sverige via Helsingborg. Få blir ertappade, och blir de gripna så vet de redan att vad som väntar dem i Sverige är en ganska hygglig tillvaro även under fängelsetiden. Fritidsaktiviteter och permissionsförhållanden gör det också ganska lätt att rymma, vilket kurirerna vet när de påbörjar sina Sverigeresor.

Att jag gör dessa påståenden från internationella utgångspunkter beror på att det återigen var fyra utländska medborgare som rymde under de uppmärksammade förhållandena i Göteborg – alla fyra dömda för grova narkotikabrott, alla fyra internationella brottslingar, namnen på alla fyra är kända.

Svenska folkets syn på vår rättssäkerhet får sig en allvarlig knäck när sådant här händer som nu senast i Göteborg. Det talas i Sverige ganska mycket om rasism, men är det inte just sådana här händelser som föder – ganska onödigt – rasistiska omdömen hos stora delar av svenska folket? Vår undfallenhet mot dem som är dömda för grova narkotikabrott skapar säkert jordmån för ett sådant synsätt.

Justitieministern ger inte mycket av hopp i sitt svar. Det är direkt negativt till åtgärder. Återigen har den socialdemokratiska regeringen visat sin inställning till alla dem som har barn, ungdomar och andra anhöriga som drabbats av knarkhandlarnas verksamhet.

Anf. 148 Justitieminister STEN WICKBOM:

Fru talman! Det var väldigt vad Hugo Hegeland tog i. Jag är inte lika munter som han, när han raljerar om vad som har inträffat i det här fallet, som dels är alldeles unikt, dels – som jag ser det – är ett allvarligt fall.

Att klara ut den formella bakgrunden är inte regeringens sak. Det är kriminalvårdsstyrelsen som med stöd av de regler som gäller beslutar om behandlingen av de intagna i kriminalvårdsanstalt. Om man i det här fallet har följt gällande regler granskas för närvarande av justitieombudsmannen.

Gunilla André har förstått mitt svar alldeles korrekt. Om kriminalvårdsstyrelsen inte hade förklarat att man inte skall fortsätta med verksamheten, skulle jag naturligtvis ha tagit upp frågan om en ändring av reglerna.

Anf. 149 HUGO HEGELAND (m):

Fru talman! Det är klart man blir upprörd när man får ett så lamt och oengagerat svar av justitieministern om denna upprörande händelse. Den är ju höjden av enfald.

Låt mig citera andra lika omdömesgilla personer som vi i moderata samlingspartiet. Kriminalinspektör Bengt Persson vid Göteborgspolisen säger: "Det här är ett enda stort spex."

Däremot säger Marianne Håkansson, som är överdirektör vid kriminalvårdsstyrelsen: "Det vackra vädret på måndagen måste ha varit en övermäktig frestelse för dem." Det är ju fullständigt nonsens.

Från fångarnas sida har man klagat och sagt att de kände sig som om de blivit utnyttjade. En har uttalat att kriminalvårdsstyrelsen i eget syfte har utnyttjat fångarna.

Det måste ha varit direkt tjänstefel att handla så som regissören säger att man gjort. Han har jobbat och turnerat tillsammans med fångarna under ett helt år. De "hann lära känna varandra, fatta sympati för varandra – de hann bli ett gäng". Det är ju just det man skall förhindra inom kriminalvården!

Anf. 150 GUNILLA ANDRÉ (c):

Fru talman! Jag tackar justitieministern för det kompletterande svaret. Jag är glad över att justitieministern verkligen ser allvarligt på den här frågan. Vidare tycker jag att det är bra att frågan nu är föremål för granskning, så att vi kan klara ut hur det förhåller sig i det här fallet. Det inträffade har ju upprört väldigt många människor.

Anf. 151 WIGGO KOMSTEDT (m):

Fru talman! Nej, justitieministern, detta är inte någonting unikt. Vi har många exempel på konstiga saker som händer när det gäller svensk kriminalvård och dem som är dömda för grova brott.

Polisen har inga pengar till att bedriva spaning. Man har väldigt svårt att få de resurser som behövs. Det är klart att jag förstår att man upplever situationen som väldigt besvärande. Man vet att bilnumren på de bilar som man bedriver spaning med är kända. Men man har inte resurser, så att man kan – som det heter – leasa bilar för att inte bli igenkänd. Nej, i stället får man alldeles i onödan använda sina resurser till att jaga denna typ av brottslingar, som får en så unik möjlighet att rymma.

Tror justitieministern att polisen under sådana förhållanden upplever sina arbetsuppgifter som meningsfulla? Den frågan vill jag gärna ha ett svar på.

Överläggningen var härmed avslutad.

Om förslaget till åklagarorganisation i Falun och Borlänge

Anf. 152 Justitieminister STEN WICKBOM:

Fru talman! Björn Körlof har frågat mig om jag, mot bakgrund av vad som har kommit fram i massmedia, anser att åklagarkommitténs förslag om en sammanläggning av Falu och Borlänge åklagardistrikt kan ligga till grund för den framtida åklagarorganisationen i området.

Åklagarkommitténs betänkande om den lokala åklagarorganisationen har nyligen överlämnats till mig. Betänkandet kommer att remissbehandlas. Det är därför självfallet alldeles för tidigt för mig att kommentera kommitténs förslag. Jag utgår emellertid från att det material och de överväganden som kommittén har redovisat sammanställda med de synpunkter som remissinstanserna kommer att lämna blir ett fullgott beslutsunderlag för statsmakternas framtida ställningstaganden till förslagen.

Anf. 153 BJÖRN KÖRLOF (m):

Fru talman! Jag vill först tacka justitieministern för svaret på min fråga. Svenskt utredningsväsende har av hävd ett gott anseende när det gäller oväld, saklighet och kompetens.

En av åklagarkommitténs viktigaste uppgifter var – jag citerar direkt ur direktiven – att "lägga fram förslag till en organisation i stort som i större utsträckning än vad som är fallet i dag kan bidra till en effektivare användning av resurserna inom åklagarväsendet".

Mot denna bakgrund var det med utomordentligt stor häpnad jag tog del av åklagarkommitténs argumentering både för en sammanslagning av Falu och Borlänge åklagardistrikt och för lokaliseringen av den nya myndigheten till Borlänge. Av olika uttalanden i lokalpressen har också framgått att motiven för detta inte är av den karaktären att de egentligen tål en saklig granskning.

Kommitténs argumentering i denna del innehåller ett betydande antal felaktigheter och ofullständiga redovisningar. Dessutom vittnar den – i varje fall i denna del – om okunnighet om hur åklagare fungerar, om vilka kontaktorgan de har och om vilka de skall samarbeta med. Man underlåter att redovisa att en distriktsåklagare som stått till förfogande sedan 1974 i praktiken alltid har tjänstgjort i Falun, varför Falun liksom Borlänge egentligen är ett treåklagardistrikt.

Det faktum att domstolen, som finns i Falun, är ett av åklagarnas viktigaste samarbets- och kontaktorgan nedvärderas.

Man nämner inte att de militära mål som emanerar från Dalaregementet i Falun handläggs av tingsrätten där. Att polisens alla viktiga resurser på länsnivå finns i Falun nämns knappast. Särskilt gäller det ekoroteln, som justitieministern har anledning att betrakta som särskilt betydelsefull. Narkotikaroteln, tekniska roteln, trafikavdelningen och länshäktet finns i Falun. Även länsstyrelsen, exekutionsväsendet osv. finns där. Frågor om restider och kostnader tar man över huvud taget inte upp till en ordentlig diskussion.

Jag utgår från att justitieministern, precis som han säger i svaret, vid sin

senare prövning av frågan har tagit till sig ett sakligt riktigt underlag och att åklagarkommitténs bedömning då underkänns av justitieministern.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

Om förbättrat konsumentskydd vid kreditköp

37 § Svar på fråga 1985/86:524 om förbättrat konsumentskydd vid kreditköp

Anf. 154 Justitieminister STEN WICKBOM:

Fru talman! Hans Rosengren har frågat mig om jag är beredd att verka för en förbättring av konsumentskyddet när det gäller de s. k. trepartsförhållanden som kan uppkomma vid kreditköp, så att konsumenten inte kan hållas ansvarig för en annan parts försummelser.

Inom justitiedepartementet har vi sedan en tid tillbaka uppmärksammat det problem som Hans Rosengren har tagit upp. Frågan är också aktuell i en dom som nyligen har meddelats av högsta domstolen. I domen, som gällde ett av säljaren pantsatt avbetalningskontrakt, sade högsta domstolen att särskilda krav på klarhet och tydlighet får ställas på en underrättelse till konsumenten om att kontraktet är pantsatt. Domstolen fann att konsumenten i det aktuella fallet varit i god tro när det gällde säljarens rätt att uppbära betalning och avslag därför finansieringsföretagets krav på betalning.

Det viktiga i sådana här fall är att konsumenten verkligen blir upplyst om att han inte så att säga kan göra upp räkningen med sin säljare, utan att betalning i stället måste riktas till finansieringsföretaget. Enligt vad jag har inhämtat avser konsumentverket att ta upp överläggningar med företrädare för bilindustrin och finansieringsföretag och att över huvud taget se över de rutiner som tillämpas. Det måste självfallet vara ett intresse också för finansieringsföretagen att konsumenten inte riktar sin betalning till säljaren.

Jag tror att det bästa sättet att förbättra konsumentens ställning i dessa fall är att sprida information om vad som gäller. Jag utgår från att den översyn som konsumentverket avser att göra kommer att medföra att det problem som Hans Rosengren har tagit upp därmed får en tillfredsställande lösning.

Anf. 155 HANS ROSENGREN (s):

Fru talman! Jag vill först tacka justitieministern för ett positivt svar.

Åtskilliga människor har drabbats ekonomiskt mycket hårt beroende på bristfällig lagstiftning på detta område. Det finns bl. a. ett par uppmärksammade fall i Kristinehamn, där personer tvingas betala husvagnar som de inte förfogar över.

Justitieministerns svar kan inte tolkas på annat sätt än att dessa brister i konsumentskyddet skall undanröjas. Jag är därför, fru talman, mycket nöjd med det svar jag har fått.

Överläggningen var härmed avslutad.

Om förbud mot tävlingar i "dvärgkastning"

Om SMHI:s verksamhet vid Sundsvalls–Härnösands flygplats

Anf. 156 Justitieminister STEN WICKBOM:

Fru talman! Margareta Persson har frågat mig om jag kommer att se till att tävlingar i "dvärgkastning" inte får förekomma i Sverige.

Den företeelse som Margareta Persson tar upp lär gå ut på att man skall tävla om att kasta kortvuxna människor så långt som möjligt. Om någon verkligen vill ta upp en sådan tävling här, förefaller det mig både dumt och meningslöst. Dessutom delar jag Margareta Perssons uppfattning att det här är ägnat att kränka människovärdet.

Om inte reglerna i allmänna ordningsstadgan eller bestämmelserna i brottsbalken om brott mot liv och hälsa skulle vara tillräckliga kan jag tänka mig annan lagstiftning.

Anf. 157 MARGARETA PERSSON (s):

Fru talman! Jag vill tacka för det positiva svaret.

Denna djupt kränkande och förnedrande hantering av människor har blivit något slags folknöje i bl. a. Australien och England. Riskerna är stora för att attityderna till kortväxta men också till andra handikappade snabbt kan försämrans. Det är kränkande och förnedrande att människor skall skratta åt kortväxta. Denna handikappgrupp har fått lida nog av människors fördomar.

Ett finskt bolag lär i sommar åka runt i Finland och visa upp dessa tävlingar på olika marknader. Vissa uppgifter tyder nu på att detsamma skall ske i Sverige. Enligt tidningsuppgifter har vissa polischefer i vårt land redan gett sitt tillstånd, medan andra har vägrat.

Det är alltså viktigt att det klargörs vilka regler som gäller i vårt land, så att denna hantering aldrig får förekomma här. Om gällande lagstiftning inte räcker måste man se till att något passande lagrum får en annan utformning.

Kan jag alltså tolka statsrådets svar så att dessa s. k. tävlingar inte kommer att tillåtas i Sverige?

Överläggningen var härmed avslutad.

39 § Svar på fråga 1985/86:498 om SMHI:s verksamhet vid Sundsvalls–Härnösands flygplats

Anf. 158 Civilminister BO HOLMBERG:

Fru talman! Martin Olsson har frågat mig om regeringen kommer att avvisa ett förslag från statskontoret om att flytta SMHI:s verksamhet från Sundsvalls–Härnösands flygplats.

Vi har i dag två organisationer i Sverige för vädertjänst, en civil och en militär, som båda kräver bl. a. stora framtida teknikinvesteringar. I syfte att effektivisera vädertjänsten har statskontoret tillsammans med SMHI och chefen för flygvapnet på regeringens uppdrag utrett möjligheterna till samordning och samverkan. Statskontoret har föreslagit att ett för de båda

organisationerna gemensamt produktionssystem införs och att antalet regionala produktionsställen minskas från sju till tre. Statskontoret har förordat ett lokaliseringalternativ som innebär att SMHI:s verksamhet vid Sundsvalls–Härnösands flygplats flyttas till Luleå.

Frågan om samordning av den civila och militära vädertjänsten bereds för närvarande i regeringskansliet.

Jag är väl medveten om det bekymmersamma sysselsättnings- och befolkningsläget i såväl Timrå kommun som på andra orter i skogslänen. Regeringen har i sin regeringsförklaring markerat att regionalpolitiken skall intensifieras.

Jag kan konstatera att statligt lokaliseringstöd till Timrå kommun fr. o. m. 1982 utgått med drygt 37 milj. kr. Kommunen uppvisar också fram t. o. m. 1985 en minskning av arbetslösheten, dock inte i sådan omfattning att läget väsentligt förbättrats.

Anf. 159 MARTIN OLSSON (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka civilministern för svaret på min fråga. Svaret är tyvärr inte direkt förpliktande.

Västernorrland är ett län i kris och har mycket negativ sysselsättnings- och befolkningsutveckling. Därför är det speciellt allvarligt varje gång länet drabbas av eller hotas av ytterligare bortfall av arbetstillfällen och service.

Statskontorets förslag om samordning av den civila och militära vädertjänsten och därav följande förslag att flytta SMHI:s verksamhet från Sundsvalls–Härnösands flygplats utgör ett nytt hot mot både sysselsättning och service. 33 personer är verksamma hos SMHI där. De skulle förlora sina arbeten och tvingas flytta. Personalen har med rätta reagerat hårt mot detta hot om tvångsflyttning.

Flygplatsen ligger i Timrå kommun, som har drabbats av kännbara företagsnedläggelser under senare år. Arbetslösheten där är den högsta i Västernorrlands län – ett län som alltså har hög arbetslöshet.

SMHI ger även värdefull service genom att man där tillhandahåller lokala tjänster till bl. a. vägverket, turistnäringen, yrkesfiskare och lantbrukare.

Uppdragsverksamheten vid flygplatsen ger SMHI viktiga intäkter och har tyngdpunkten i södra Norrland. Inom SMHI bedömer man det som troligt att man kommer att kunna öka denna verksamhet och öka intäkterna.

SMHI ger alltså både värdefull service och värdefull sysselsättning i en hårt drabbad region. Det är därför viktigt att alla som har ansvar för regional utveckling och rättvisa arbetar för att verksamheten skall bli kvar.

Även de som ser frågorna ur andra synpunkter har motsatt sig flyttningen. SMHI och dess generaldirektör har ju kraftigt vänt sig mot förslaget.

Jag vill fråga: Kommer civilministern, som ju själv är från Västernorrland, att kraftfullt arbeta för att bevara SMHI:s nuvarande verksamhet vid Sundsvalls–Härnösands flygplats?

Anf. 160 Civilminister BO HOLMBERG:

Fru talman! Jag utgår från att Martin Olsson är väl medveten om att jag inte kan lämna svar när det gäller ärenden som icke är färdigberedda. I det här fallet föreligger ett utredningsförslag. Vi skall nu gå igenom detta – och

vad man har sagt från olika berörda parter och myndigheter. Det pågår också olika former av uppvaktning. När detta beredningsarbete är klart kommer regeringen att ta ställning i den här frågan.

Anf. 161 MARTIN OLSSON (c):

Fru talman! Jag hoppas att jag kan tolka svaret så att civilministern själv i varje fall arbetar kraftfullt för bevarandet. Det är något som alla västernorr-länningar förväntar sig av det enda statsrådet från vårt län.

Jag vill nämna att det är många som ser på frågan ur andra än regionalpolitiska synpunkter och som har uttalat sig mot förslaget. Dagbladet i Sundsvall hade intervjuat SMHI:s generaldirektör, som betecknar detta förslag som en ren skrivbordsprodukt. Jag hoppas att även Bo Holmberg skall se det så och ta de viktiga regionalpolitiska hänsyn man bör ta.

Överläggningen var härmed avslutad.

40 § Svar på fråga 1985/86:503 om centrala dataregister

Anf. 162 Civilminister BO HOLMBERG:

Fru talman! Gunnar Hökmark har frågat justitieministern om han är beredd att lämna en redovisning över de större centrala register som i dag är under planering i regeringskansliet. Frågan föranleds av att massmedia rapporterat om arbetet med det s. k. fastighetsdataregistret.

Frågan har överlämnats till mig.

Riksdagen har funnit det ändamålsenligt att en årlig redovisning över ADB i statsförvaltningen bifogas budgetpropositionen med hänsyn till de viktiga principfrågor och de betydande effekter för medborgarna som införandet av ADB ofta medför.

Regeringen utarbetar och presenterar årligen med hjälp av statskontoret en sådan redovisning. I denna ingår information om såväl viktigare ADB-tillämpningar inom statsförvaltningen som pågående och avslutat utredningsarbete på dataområdet.

Under sommaren och hösten kommer statskontoret dessutom i ett särskilt uppdrag att inventera och sammanställa fakta om befintliga och planerade databaser och ADB-register i statsförvaltningen i syfte att fortsätta informationspridningen inom och från statsförvaltningen.

Regeringen kommer att redovisa större ADB-system på sedvanligt sätt i kommande budgetproposition.

Anf. 163 GUNNAR HÖKMARK (m):

Fru talman! Först ber jag att få tacka civilministern för svaret på min fråga.

Var och varannan vecka kan vi i dagspressen läsa om nya register som planeras eller som växer fram. Detta gör vi samtidigt som vi kan konstatera att de inte debatteras i riksdagen så att vi därigenom kunde diskutera hur integriteten för den enskilde i de olika registren skall kunna respekteras på bästa sätt. I stället är det så att regeringens företrädare oftast hänvisar förslagen om ett starkt skydd för den enskildes integritet till en pågående

utredning, nämligen data- och offentlighetskommittén, samtidigt som man låter registren växa fram.

Den sammanställning som finns i budgetpropositionen ger inte en särskilt bra bild av de register som nu växer fram. Låt mig bara ta ett exempel: Socialstyrelsens slutenvårdsregister, som rätt allmänt anses vara mycket integritetskänsligt, finns inte med där. Vad som framför allt är viktigt är att de register som finns där beskrivs mera som olika informationssystem som man planerar snarare än enskilda register. Det leder till att vi inte får en öppen debatt om olika register.

Vi fick det om socialstyrelsens slutenvårdsregister, men det var inte tack vare regeringen utan på grund av att justitiekanslern slog fast att det uppgiftslämnande som skedde inte var förenligt med gällande sekretesslag.

Det är mot den bakgrunden som det är intressant att ställa frågan om en bättre redovisning, en debatt om de register som växer fram. Är civilministern t. ex. beredd att se till att en lag stiftas om de olika större register som växer fram eller att avvakta data- och offentlighetskommitténs utredning om stärkt integritetsskydd? Annars blir fallet bara att registren, som är hoten mot integriteten, växer fram samtidigt som man utreder och skjuter åt sidan förslagen till skydd för den enskildes integritet.

Anf. 164 Civilminister BO HOLMBERG:

Fru talman! Låt mig säga att det inte bara är i massmedia som vi har diskuterat integritetsfrågorna. Det har också gjorts flera gånger här i riksdagen. Bl. a. har Gunnar Hökmark och jag haft några diskussioner på den punkten. Det är ju inte heller så att det bara har hänvisats till utredningar. Regeringen har bl. a. också lagt fram en proposition om förstärkt sekretesskydd.

Det råder såvitt jag förstår inga delade meningar om att regeringen har samma behov av information som riksdagen på denna punkt. Det är mot den bakgrunden vi försöker förbättra informationen om befintliga register och databaser. Som ett belägg för detta får tas det som jag sade i svaret till Gunnar Hökmark, att statskontoret kommer att ges kompletterande uppdrag att ytterligare fullständiga bilden, för att vi på så sätt skall kunna få en korrekt information inom regeringen, bland allmänheten och här i riksdagen.

Anf. 165 GUNNAR HÖKMARK (m):

Fru talman! Det är givetvis bra ju mer information man sprider om vilka register som håller på att växa fram. Men felet är att vi ser de nya registren växa sig starkare och starkare i det svenska samhället. Därmed lämnas allt mindre utrymme för det utredningsarbete som pågår bl. a. inom data- och offentlighetskommittén.

Jag tycker att det vore väl värt att låta utreda de hot mot den enskildes integritet som varje nytt stort centralt register innebär. Detta är lika angeläget som att man utreder de olika förslag som rör skyddet av den enskildes integritet.

Mot denna bakgrund frågar jag civilministern om han är beredd att se till att ärendena då det gäller de större register som i dag planeras får formen av

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

Meddelande om interpellationssvar

Om rökgastorkningen av spannmål

lagförslag till riksdagen, så att de kan debatteras här utifrån integritetsaspekter och andra aspekter. Och är civilministern beredd att se till att man när det gäller stora register liksom när det gäller socialstyrelsens slutenvårdsregister får avvakta data- och offentlighetskommitténs utredande? Annars blir ert tal om att skydda den enskildes integritet mest ett tal med tunt innehåll.

Överläggningen var härmed avslutad.

41 § Meddelande om svar på interpellation 1985/86:188

Anf. 166 Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Fru talman! Jag har uppdraget att besvara här ifrågasvarande interpellation, och jag vill anmäla att jag på grund av sjukdom och utrikes resa inte haft tillfälle att besvara interpellationen inom föreskriven tid. Svar kommer att lämnas den 23 maj.

42 § Svar på fråga 1985/86:534 om rökgastorkningen av spannmål

Anf. 167 Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Fru talman! Alf Svensson har frågat mig om jag är beredd att se till att den grupp som för närvarande utreder riskerna med rökgastorkning av spannmål erhåller tillräckliga resurser för att på ett effektivt och tillförlitligt sätt kunna fullgöra sitt uppdrag.

Regeringen gav i juni förra året lantbruksstyrelsen och statens livsmedelsverk i uppdrag att utreda verkningarna av direkt varmluftstorkning av livsmedel, spannmål och foder samt att föreslå de åtgärder som kan behövas. Verken har tillsatt en gemensam arbetsgrupp med anledning av uppdraget.

I december förra året överlämnades ett delförslag innefattande synpunkter på direkttorkning av spannmål. De framlagda undersökningsresultaten tyder enligt verken på att direkttorkning med naturgas som bränsle inte medför några påvisbara olägenheter. Beträffande direkttorkning med eldningsolja föreslås att metoden avvecklas. Vid undersökningarna har nämligen i något fall kunnat konstateras en förhöjd halt av polycykliska aromatiska kolväten. Någon fara för människors hälsa föreligger dock inte enligt verken.

Lantbruksstyrelsen och livsmedelsverket fortsätter nu undersökningarna i fråga om kaffe, malt och betfibrer. Även fodervaror baserade på oljeväxter, baljväxter och sockerbetor undersöks. Uppdraget väntas bli slutfört till sommaren. Det får förutsättas att verken avsätter de resurser som behövs för att fullgöra uppdraget.

Anf. 168 ALF SVENSSON (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka statsrådet Lundkvist för svaret.

Låt mig citera den avdelningsdirektör på livsmedelsverket som är satt att leda den grupp som fått regeringens uppdrag att utreda problemen med rökgastorkning av spannmål. Han säger: "På spannmålssidan kan vi t. ex. endast undersöka rökgastorkningen av vete, och vi förmår bara skaffa oss en

grov uppskattning av riskerna." Det framgår klart att man tycker att de resurser man tilldelats för denna utredningsuppgift inte är tillräckliga. Utredningsgruppen koncentrerar sig enbart på s. k. polycykliska aromatiska kolväten och på nitrosaminer.

Nu innehåller ju rökgaserna också tungmetaller, svaveldioxid och sot, men utredningsgruppen har tydligen inte för avsikt att undersöka hur stora mängder tungmetaller som hamnar i maten.

Redan nu fastslår sålunda utredningsgruppen att de som torkar säd med rökgaser från olja tillför maten en rad riskabla gifter. Livsmedelsverkets första analys av rökgastorkat vete visade att detta vete innehöll tio gånger högre halter av organiska gifter, s. k. PAH-föreningar, än normalvete som torkats utan direkt kontakt med rökgaserna från olja.

Fru talman! Man lär spara en femtedel av energikostnaden om man torkar spannmålen genom direkt kontakt med rökgaserna i stället för genom indirekt kontakt. Nu har ju energikostnaden som bekant minskats genom lägre oljepriser. Därför bör inte kostnadsargumentet längre vara lika aktuellt. Jag kan, fru talman, inte förstå och acceptera att kostnadsskäl över huvud taget kan vara en motivering för att tillföra maten cancerogena ämnen.

Nu vet vi ju att det inte enbart är inhemska matvaror som innehåller gifter från rökgaser; det gör också importerade matvaror. Därför tycker jag att det är gränslöst viktigt att denna utredningsgrupp får resurser att fullgöra sitt uppdrag. Jag skulle gärna, fru talman, vilja fråga om jag skall tolka jordbruksministerns svar så, att denna torkning nu stoppas.

Anf. 169 Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Fru talman! De statliga verken måste också prioritera sina uppgifter. De uppgifter som det här är fråga om skall verken kunna klara inom ramen för redan tilldelade resurser. Livsmedelsverket har i sin tur ansvar för att konsumenten inte skall behöva riskera att få olämpliga livsmedel och att olämpliga livsmedel inte kommer ut i handeln.

Jag utgår från att verket vid den slutredovisning av uppdraget som kommer föreslår hur avvecklingen bör ske. Jag utgår också från att den kontroll som fortlöpande skall göras fungerar så, att konsumenten under tiden inte skall behöva riskera att drabbas av olämpliga livsmedel. Det är detta uppdrag och det ansvar som verket har.

Anf. 170 ALF SVENSSON (c):

Fru talman! Jag tycker svaret från jordbruksministern är tillfredsställande i allra högsta grad. Jag har tidigare noterat att jordbruksministern självfallet agerar för att verkligen ta itu med den här problematiken. Jag läser med tillfredsställelse i svaret: "Beträffande direkttorkning med eldningsolja föreslås att metoden avvecklas."

Fru talman! Jag tycker att man redan nu har erhållit sådana analysresultat att ett förbud kan träda i kraft.

Överläggningen var härmed avslutad.

Om planerade förändringar av Sigtuna centrum

Anf. 171 Bostadsminister HANS GUSTAFSSON:

Fru talman! Jan-Erik Wikström har frågat mig vilken vikt regeringen fäster vid de invändningar som av kulturhistoriska skäl har rests mot de planerade förändringarna av Sigtuna centrum.

Låt mig först säga att regeringen för närvarande har en stadsplan för prövning, som berör ett område intill Sigtunas stadskärna. Det gäller planen för kvarteret Nunnan där avsikten är att uppföra omkring 50 lägenheter för äldre. Ärendet har skickats på remiss till planverket. Givetvis kan jag inte säga något om hur utgången i ärendet kommer att bli.

Det har tidigare anförts besvär till regeringen i ett ärende, som direkt berör Sigtuna centrum. Det gällde stadsplanen för kvarteret Kyrkolunden m. fl., som ligger mellan Stora Torget och Busstorget. Men regeringen kunde inte pröva dessa besvär, eftersom den som klagade inte var besvärberättigad.

I övrigt har regeringen inte på senare år haft att pröva några planer för Sigtuna centrum. Mitt svar till Jan-Erik Wikström måste därför bli allmänt hållet.

Jag anser att det är viktigt att våra städer utformas på ett stadsmässigt och tilltalande sätt. Det innebär bl. a. att största hänsyn måste tas till kulturhistoriskt värdefull bebyggelse när äldre miljöer skall kompletteras med ny bebyggelse.

Värdet av äldre stadsmiljöer har bedömts olika under skilda tider. På senare år har emellertid många goda krafter medverkat till att miljövärdena hos vår äldre stadsbebyggelse ytterligare uppmärksammats. Vi kan glädjande nog också se resultatet av detta på många platser i vårt land.

De förslag till ny plan- och bygglag och lag om hushållning med naturresurser m. m., som ligger på riksdagens bord, innehåller flera bestämmelser som syftar till att underlätta bevarandet av äldre stadsmiljöer. Bl. a. kan nämnas att områden av riksintresse för kulturminnesvården skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. I de inventeringar som riksantikvarieämbetet gjorde i samband med den fysiska riksplaneringen på 1970-talet har för övrigt Sigtunas stadskärna angivits som riksintressant.

Regeringen har också i enskilda ärenden markerat den vikt den fäster vid dessa frågor. Som ett exempel bland flera kan jag nämna ett beslut från förra året, då vi gjorde ett undantag i en stadsplan för Svedala centrum för att hindra att en äldre, karakteristisk villa revs för anläggande av en parkeringsplats.

Jag vill emellertid understryka att ansvaret för miljön i första hand ligger på kommunal nivå. Det är enligt min mening en mycket grannliga uppgift för de kommunala beslutsfattarna att i sin planering vårda arvet från tidigare stadsbyggnadsepoker.

Anf. 172 JAN-ERIK WIKSTRÖM (fp):

Fru talman! Jag vill tacka bostadsministern för ett utförligt och i väsentliga avseenden positivt svar.

För drygt en månad sedan skrev tre framstående kulturpersoner i Sigtuna kommun, översättaren Anne Marie Edéus, författaren Agnete Hjorth och adjunkten Margareta Dunér, till regeringen i detta ärende, och jag citerar ur deras brev:

”Inför den omedelbart förestående utbyggnaden av gamla Sigtunas stadskärna vänder vi oss som en sista utväg till landets högsta lagstiftande och kulturvårdande myndigheter med en vädjan om ett snabbt ingripande. Sigtuna är ju som bekant, och för att citera riksantikvarien ”den enda stad i landet, där man mera påtagligt kan föreställa sig skalans och karaktärens av en av de mest betydelsefulla av första generationens städer här i landet.”

Den omfattande utbyggnad som nu förestår på ett ytterst begränsat område kommer att ohjälpligt och för all framtid förändra såväl skalans som karaktären i stadskärnan och innebär dessutom första steget till en betydande exploatering av kulturhistoriskt viktiga områden i den stad som i den fysiska riksplaneringen och av kommunen själv klassats som miljö av riksintresse.”

Och så föreslår de här tre damerna att regeringen skall lägga fram en lex Sigtuna för att förhindra den planerade hårda exploateringen. Det får ses som en riktig opinionsyttring.

Jag är tacksam för att bostadsministern i sitt svar har understrukt att det i första hand är de kommunala beslutsfattarna som har ansvar för frågor av detta slag. Men det är också uppenbart att bevarandet av Sigtunas stadskärna är ett riksintresse. På den punkten är alltså bostadsministern och jag överens.

Jag hoppas att de här tre damernas skrivelse och kanske också denna korta frågedebatt skall tjäna som en påminnelse till de kommunala myndigheterna i Sigtuna om att de förvaltar ett arv av riksintresse.

Överläggningen var härmed avslutad.

44 § Med hänsyn till att statsrådet Mats Hellström var förhindrad att närvara vid kammarens sammanträde kl. 19.30 medgav kammaren att dennes svar på Hans Göran Francks fråga om svenska företags handelsförbindelser med Sydafrika fick lämnas före besvarandet av frågorna till kommunikationsminister Sven Hulterström.

45 § Svar på fråga 1985/86:528 om svenska företags handelsförbindelser med Sydafrika

Anf. 173 Statsrådet MATS HELLSTRÖM:

Fru talman! Jag tackar för tillmötesgåendet.

Hans Göran Franck har frågat mig om regeringen är beredd att offentliggöra namnen på de företag som bedriver handel med Sydafrika och om regeringen har beredskap att avbryta handelsförbindelserna med Sydafrika om frivilliga åtgärder från företagets sida eller s. k. övervakningslicenser inte

leder till önskvärt resultat i isoleringen av Sydafrika.

Handeln med Sydafrika minskade mycket kraftigt under det sista kvartalet 1985, med ca 50 % i båda riktningarna. Nedgången har fortsatt under innevarande år. När det gäller exporten inskränkte sig dock minskningen under januari och februari till endast 20 % jämfört med samma period förra året. Denna minskning är enligt regeringens uppfattning inte tillräcklig.

Regeringen kommer därför att noggrant följa utvecklingen. I september, när första halvårets statistik finns tillgänglig, kommer vi att göra en omfattande genomgång. Om inte handeln fortsatt att minska i tillräcklig omfattning, kommer regeringen att införa övervakningslicenser för all handel med Sydafrika. Det är viktigt att företagen lojalt sluter upp kring den rekommendation om att minska handelsutbytet med Sydafrika som regeringen utfärdade i oktober förra året.

I dagsläget finns det – som frågeställaren antyder – inga offentliga uppgifter om vilka svenska företag som handlar med Sydafrika. De uppgifter som insamlas rörande utrikeshandeln med Sydafrika, innefattande namnen på företag, är avsedda för statistik- och skatteändamål. Med hänsyn härtill är de sekretessbelagda. Om en licensreglering införs kommer denna att utformas så att offentlighet ges om vilka företag som bedriver handel med Sydafrika.

När det gäller vår beredskap att avbryta handelsförbindelserna med Sydafrika vill jag understryka följande. De åtgärder som Sverige vidtagit på handelns område är alla i enlighet med GATT-avtalets bestämmelser. För en total bojkott av handeln med Sydafrika krävs ett beslut av FN:s säkerhetsråd. Sverige anser att FN bör fatta ett sådant beslut. Sverige, liksom andra länder, har sedan länge aktivt verkat för och stött generalförsamlingens försök att få säkerhetsrådet att fatta beslut om bindande åtgärder mot Sydafrika, bl. a. på handelsområdet. Vi kommer att fortsätta härmed. Skulle ett sådant beslut fattas, har vi den beredskap som krävs för ett omedelbart avbrytande av handelsförbindelserna med Sydafrika.

Anf. 174 HANS GÖRAN FRANCK (s):

Fru talman! Jag tackar utrikeshandelsminister Mats Hellström för svaret som på väsentliga punkter är positivt.

I dag har vi här i riksdagen haft besök av president Sam Nujoma. Han efterlyste utvidgade svenska sanktioner mot Sydafrika.

Det är tveksamt om det på frivillig väg är möjligt att genomföra en bojkott av den svenska handeln med Sydafrika. Även om en betydande minskning ägde rum under förra året, har handeln återigen, som Mats Hellström sagt, ökat. Det finns all anledning att starkt vädja till svenska företag, som bedriver handel med Sydafrika, att avstå därifrån. Det är angeläget för exportörerna att söka andra marknader och för importörerna att söka andra leverantörer.

Om inte företagen fortsätter att minska sin handel de närmaste månaderna införs, som Mats Hellström sagt, övervakningslicenser på all handel med Sydafrika. Detta är en välkommen åtgärd. Genom införande av s. k. övervakningslicenser skulle vi få reda på vilka företag som bedriver handel med Sydafrika, vilket vi inte med säkerhet vet i dag.

Det måste också klargöras för företagen att om inte denna frivilliga avveckling kan komma till stånd, måste det finnas en beredskap att genom politiska beslut avbryta handelsförbindelserna med Sydafrika. På den punkten har Mats Hellström gett ett klart positivt svar.

Föreanta nationernas säkerhetsråd har i juni förra året uppmanat sina medlemsstater att vidta frivilliga sanktionsåtgärder mot Sydafrika, enligt resolution 566. Detta har av åtskilliga länder uppfattats så att internationella förpliktelser inte lägger hinder i vägen för att även avbryta import och export. Danmark har beslutat avveckla all import från och export till Sydafrika. Genomförandet av denna lagstiftning avseende kolimport och övrig handel kommer, oaktat de undantagsmöjligheter som föreskrivs, att medföra en drastisk minskning av handeln och under en sexmånadersperiod sannolikt leda till en avveckling av handeln. Men några motåtgärder med stöd av GATT-bestämmelserna har inte vidtagits och förväntas inte mot Danmark eller något annat land.

Något avgörande hinder att avbryta handelsförbindelserna med Sydafrika föreligger inte enligt min mening. Det skulle dock underlätta åtgärder från Sveriges och andra länders sida om säkerhetsrådets beslut ---.

Anf. 175 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att den medgivna tiden tyvärr för länge sedan överskridits.

Anf. 176 Statsrådet MATS HELLSTRÖM:

Fru talman! Som Hans Göran Franck uttryckte sig, och jag håller med honom på den punkten, är det viktigt att företagen verkligen tar regeringens rekommendation att minska handeln med Sydafrika på allvar.

Företagen har nu vårmånaderna på sig att visa sin goda vilja. Kommer inte ett tillfredsställande resultat under dessa månader och fram till dess att statistiken är tillgänglig frampå hösten, kommer regeringen att införa övervakningslicenser.

Sverige har genomfört ensidiga sanktionsåtgärder mot Sydafrika på ett sådant sätt att vi har varit mycket noga med att se till att de är i överensstämmelse med de internationella reglerna. Därför har vi också kunnat få andra länder att nu, när det blir en ökad internationell opinionsbildning, också genomföra den typ av åtgärder som vi redan har vidtagit. Därmed har vi också ett ansvar för att gå vidare, men hela tiden inom ramen för det internationella regelsystemet. Då har vi en trovärdighet, och då kan vi också verkligen få andra länder att förstå att det går att genomföra ensidiga åtgärder.

Anf. 177 HANS GÖRAN FRANCK (s):

Fru talman! Jag vill bara tillägga att det, enligt min mening, inte finns något avgörande hinder att i likhet med Danmark avbryta handelsförbindelserna med Sydafrika. Här gäller det ett politiskt beslut och politisk vilja. Det skulle underlätta åtgärder från Sveriges och andra länders sida, om säkerhetsrådets beslut enligt resolution 566 preciserades ytterligare till att även avse frivilliga åtgärder, som avser avbrytande av handel, utan att det behöver vara fråga om

Prot. 1985/86:142
15 maj 1986

bindande sanktioner. Sverige bör tillsammans med andra länder inom Förenta nationerna ta initiativ i denna riktning.

Meddelande om frågor

Överläggningen var härmed avslutad.

46 § Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas kl. 19.30.

47 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställts

den 15 maj

1985/86:554 av *Karin Israelsson* (c) till kommunikationsministern om persontrafiken på järnvägssträckan Storuman–Hällnäs:

SJ har beslutat att dra in sju obemannade hållplatser på sträckan Storuman–Hällnäs från den 1 juli 1986. I samband med detta försvinner morgonturen från Storuman till Vännäs och aftonturen den omvända vägen.

Jag vill med anledning av detta fråga kommunikationsministern om detta beslut är ett led i att inom en snar framtid dra in all persontransport på järnvägssträckan Storuman–Hällnäs.

1985/86:555 av *Margareta Persson* (s) till socialministern om kommunernas ansvar för skadeförebyggande insatser:

I HS 9 föreslogs ett lagreglerat tillsynsansvar för miljö- och hälsoskydds-nämnderna i fråga om skadeförebyggande åtgärder. I regeringens proposition 1984/85:181 skriver föredragande statsråd: "Med utgångspunkt i HS 90:s förslag avser jag därför att föreslå regeringen att förutsättningarna för att utvidga kommunernas ansvar vad avser skadeförebyggande insatser utreds ytterligare. Därvid bör även belysas möjligheter att utveckla en aktiv medborgarmedverkan för ett samordnat skadeförebyggande arbete." Denna utredning är ännu inte tillsatt.

Jag vill därför fråga socialministern:

Kommer socialministern att tillsätta utredningen om att utvidga kommunernas ansvar för skadeförebyggande insatser?

1985/86:556 av *Margareta Persson* (s) till socialministern om förbättrad skadestatistik:

I dag finns ingen ordentlig statistik – och därmed kunskapskälla – över hur olyckorna ser ut i Sverige. Vi har t.ex. rapporter i dag om att vissa olyckstyper drabbar mellanstadiebarnen, men riktigt hur olyckspanoramata ser ut vet vi inte. Utan kunskap är det också svårt att vidta förebyggande åtgärder. Barnmiljörådet har under många år föreslagit en olycksfallsregist-

rcering. I regeringens proposition 1984/85:181 föreslogs också att ett rullande registreringsförfarande skulle tillämpas. Socialstyrelsen skulle få i uppdrag att svara för en skadestatistik i enlighet med HS 90:s förslag. Något sådant uppdrag har dock regeringen ännu inte givit socialstyrelsen.

Kommer socialministern att nu ge socialstyrelsen i uppdrag att se till att skadestatistik börjar föras?

1985/86:557 av *Jörn Svensson* (vpk) till utrikesministern om åtgärder vid barns bortförande till utlandet:

Ett antal kvalificerade fall har förekommit då barn bortförts till utlandet. Ett aktuellt sådant rör en flicka, som på sin tunisiska faders föranstaltande flyttats till släktingar i Tunisien. Fadern sitter själv i fängelse i Sverige. Modern har vägrats rättshjälp och saknar därmed praktiska möjligheter att föra talan i saken.

Mot den relaterade bakgrunden vill jag fråga utrikesministern:

Vad ämnar regeringen göra för att förbättra sina möjligheter att vid kidnappning eller bortförande av barn till utlandet på diplomatisk väg söka nå rättelse?

1985/86:558 av *Jörn Svensson* (vpk) till justitieministern om rättshjälp för att bevaka eget barns rätt och intressen:

Frågan om möjligheterna att få rättshjälp och offentlig försvarare debatterades nyligen i riksdagen, varvid man var ense om att läget var tämligen otillfredsställande. Detta har illustrerats i ett aktuellt fall, som gäller bortförande av barn. Ett barn bortfördes av sin fader – som avtjänar fängelsestraff i Sverige – och placerades utom räckhåll för modern hos mannens släktingar i utlandet. Trots att saken rör både bortförande, berövande av umgängesrätt och frågan om lämplig vårdnadshavare fick modern ingen rättshjälp.

Mot bakgrund av det anförda vill jag fråga justitieministern:

Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för att garantera en förälder, som saknar egna tillgångar, möjlighet till rättshjälp för att kunna bevaka för barnets framtid avgörande intressen?

1985/86:559 av *Görel Bohlin* (m) till kommunikationsministern om utbildningen av flygledare:

På sista tiden har akut brist på flygledare uppstått vid bl. a. Arlanda. Skälet är att många sjukdomsfall inträffat och att underbemanningen redan tidigare är ett problem.

Denna yrkesgrupp har ett stressigt och ansvarsfullt arbete. Pressen på kvarvarande arbetsstyrka kan därför bli rent av ödesdiger.

På grund av luftfartens utveckling i Sverige har arbetstempot vid flygledningen ökat snabbt, samtidigt som utbildning och "utcheckning" av färdiga flygledare inte på något sätt håller samma takt.

Prot. 1985/86:142 Vad avser kommunikationsministern vidta för åtgärder för att påskynda
15 maj 1986 och utöka utbildningen av flygledare?

Meddelande om frågor

48 § Kammaren åtskildes kl. 18.11.

In fidem

BENGT TÖRNELL

/Gunborg Apelgren