

Motion till riksdagen

1989/90:T241

av Lars Werner m.fl. (vpk)

EG-anpassade kommunikationer

Nyliberala idéer har på några få år fått ett starkt grepp över den svenska statsapparaten. EG-anpassningen, som omhuldas av merparten av riksdagspartierna påskyndar denna utveckling. Den svällande EG-byråkratin i Bryssel används som ett instrument för att idka påtryckningar på enskilda länders nationella politik och lagstiftning. I Sverige har motsvarande byråkrati byggts upp, anpassad till EG:s.

Under trycket från olika EG-krafter och företagens internationalisering driver regeringen en mycket snabb avregleringspolitik. Svensk ägarkontroll över företagen är i upplösning. Upplösningen riskerar att bli total om regeringen tar ytterligare steg mot avreglering. Kreditmarknaden har avreglerats. Detsamma gäller valutamarknaden. Det utökar svängrummet för det internationella kapitalet.

Parallellt med denna utveckling har det skett en mycket snabb avreglering på kommunikationsområdet. En av de ansvariga för EG-anpassningen och departementets telefrågor tillkännagav i en intervju 1988: *"Vi har redan gjort allt som EG kräver av oss."*

I årets budgetproposition anser regeringen att *"storu unsträngningar måste göras för att Sverige i enlighet med riksdagens uttalade önskemål skall kunna fungera som en naturlig del av en gemensam europeisk transportmarknad"*.

EG:s ministerråd har fattat beslut om gemensamma sjö- och luftfartspolitiska åtgärder. Men i stället för att diskutera snabba åtgärder för att rädda miljön sker det en uppluckring av regelsystemen som påskyndar koncentrationen av miljöförstöring och ekonomisk makt. Vpk vill främja miljövänliga transporter, som tågtrafik och sjöfart. Men för att minska transportsektorns farliga utsläpp krävs restriktioner som kan stoppa flygets och landsvägstrafikens expansion. Med förledande argument om "fri konkurrens" avvisar EG-kommissionen och Sveriges regering alla sådana inskränkningar för de nationella bolagen.

Regeringen vill ligga flera steg före EG

Kommunikationsområdet är det fält där EG-inriktningen forcerats snabbast. I regeringens proposition 1987/88:66, Sverige och den västeuropeiska integrationen (dec. 1987), fanns de principiella ställningstaganden angivna, som nu dominerar regeringspolitiken. Men bakom kulisserna hade ett långt-

gående samarbete med EG redan inletts. Under rubriken Transporter skrev regeringen i sin EG-proposition, bl.a. följande:

EG är här av särskild betydelse. Genom halvårsvisa expertmöten, med deltagande av tjänstemän från svenska departement och EG-kommissionen, har ett väl fungerande informationsutbyte etablerats.

Det hette vidare:

På svenskt initiativ har man inom CEMT (Europeiska Transportministerkonferensen) upptagit diskussioner om ett multilateralt avtal om landsvägs-transporter, som skulle kunna öppna möjligheter för fritt utövande av lastbils- och busstrafik inom hela Västeuropa.

En EG-styrd långtradarflotta

När det ovan citerade skrevs hade riksdagen ännu inte tagit ställning i frågan om EG-integrationen. Men 1988 kom regeringen och riksdagsmajoriteten överens om att Sveriges vägtransportsystem skall flätas samman med Västeuropas. Sverige har på ett par år – i snabbare takt än i övriga länder – avreglerat på vägtransportsidan. Sverige har t.ex. lättat på restriktionerna för utländska åkare samtidigt som utlandet behållit sina. Det innebär att trafikpolitiken anpassats till den snabbt växande bilismen och till exportkapitalets Just-in-time-filosofi (rullande lagerhållning).

Sveriges bilkoncerner har haft stora framgångar med sina avancerade lastbilar internationellt. Inget annat land tillåter så långa ekipage som Sverige. Med hänvisning till EG-krav och med timmerfraktarnas goda minne tillåter Sverige nu också de tyngsta fordonen jämfört med andra länder. Tunga fordon är de värsta miljöförstörarna i trafiken. Och de sliter ner vägbeläggningar oerhört snabbt. För att Sveriges vägar skall kunna bära den snabbt växande långtradarflottan har riksdagsmajoriteten sagt ja även till anslag för att höja vägars och broars bärighet. På tio år skall 5–6 miljarder kronor investeras. Vpk har krävt, och kräver, att riksdagen skall säga nej till såväl anslaget som till så tunga fordon.

Det nordiska ScanLink-konsortiets inflytande över regeringarna har öppnat vägen för överdimensionerade satsningar som är förödande för människor och miljö. Konsortiets samarbete med de västeuropeiska Rundabords-industrialisterna, Deutsche Bank m.fl. har pressat fram motorvägsbyggen och Öresundsbroplaner som är en provokation mot alla miljöintressen. I sin nit att tillfredsställa övernationella EG-intressen låter regeringen miljöhänsynen underordnas. Någon avvägning mot andra transportsätt och färdmedel har inte gjorts.

Forskning för massbilism

På beställning av Europas största bilkoncerner har regeringen lotsat Sverige in i internationella forskningsprojekt inom EG:s ram. Det svenska engagemanget bakom kulisserna hade pågått länge innan det blev officiellt. Först i samband med regeringens proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken för 90-talet, började regeringen tala om vägpolitiken och bilismen med ord som "en ny fas i utvecklingen" och om "intelligenta fordon på intelligenta vägar".

De återfanns i den kontroversiella underlagsrapport som kommunikationsdepartementet beställt av prof. Åke E Andersson. Målsättningen är en totalt integrerad västeuropeisk massbilism. De teknologiska medlen är följande:

Man kan särskilja flera olika systemnivåer i ett framtida väginformationssystem. Den lägsta nivån är ny elektronisk utrustning i fordonet som autonom enhet. Med hjälp av olika sensorer och ett databehandlingssystem förser man föraren med information om vägtrafiken och vilka hinder som föreligger. Nästa nivå är att införa telekommunikation mellan fordon och andra trafikanter i ett närområde. Den övergripande nivån skulle bli trafikledningssystem inom städer, regioner och hela "trafikområdet", exempelvis Europa, på samma sätt som det i dag finns lufttrafikledningssystem. (Ur den svenska IT-delegationens plan, IT 4.)

EG har tagit initiativet till programmet DRIVE. Forskningen handlar här om den övergripande systemnivån och infrastrukturen. Sverige är indraget i forskningen både ekonomiskt och politiskt. Men det första projektet, där vägverket varit involverat i ett mångårigt samarbete med olika forskare och intressenter, kallas Prometheus. Detta omfattar den "lägsta nivån", elektroniken i fordonet, "den intelligenta bilen".

Vpk har, sedan Prometheus- och DRIVE-forskningen blev känd, krävt att Sverige skall avbryta sitt engagemang. Det var Vpk som först ifrågasatte och tog initiativet till en debatt i riksdagen och som såg till att information om denna forskning nådde utanför de statliga och privata byråkратиernas slutna salar. Vi anser att de ekonomiska och personella resurserna i stället skall föras över till forskning kring spårbundna projekt för kollektiv- och järnvägstrafik.

Vpk återkommer till frågan om Sveriges engagemang när regeringen presenterar sin forsknings- m.fl. nedan nämnda propositioner den 22 februari. Till dess hänvisar vi till Vpk:s motion 1988/89:N368 om Sverige, EG och informationsteknologin (IT), inlämnad under den allmänna motionstiden i januari 1989.

"Vissa bidrag" till järnvägen

I EG-propositionen 1987/88:66 påtalade regeringen att det inom EG fattats beslut om att järnvägarnas offentliga förpliktelser som trafikföretag bör minskas, att de skall sträva efter en högre grad av affärsmässighet samt att vissa bidrag för förbättringar av infrastrukturen skall kunna utgå. Redan år 1983 hade EG-kommissionen påpekat att järnvägarna bör bli mera kommersiellt inriktade.

I årets budgetproposition visar den socialdemokratiska regeringen att den är beredd att följa EG:s diktat. Det är uppenbart att den menar att statens ansvar för järnvägarna bör minskas samt att privata lösningar skall ersätta statens roll i hög grad. "Vissa bidrag" är bl a den ynka miljard per år, varav hälften redan intecknats, som banverket skall använda till investeringar i nya banor. Till "vissa bidrag" räknas också de 618 miljoner som Transportrådet (TPR) fördelar till stombanor som räknas till de "olönsamma". Men det otillräckliga bidraget leder till inskränkningar i tågtrafiken på de berörda ba-

norna. Därför har Vpk i *motion 1989/90: T227* föreslagit att anslaget för persontrafiken på den interregionala stomjärnvägen skall höjas med 350 milj kr.

I bil. 8, kommunikationsdepartementet, har anslagen på väg- och järnvägsområdet lyfts ut med hänvisning till en proposition om "Vissa infrastrukturfrågor m m". Den presenteras först den 22 februari 1990. Som en förelöpare till propositionen om infrastrukturen har kommunikationsministern meddelat att trafikpolitik nu skall betraktas som "näringspolitik". I motionskrivande stund finns det alltså tecken på att politiken för väg- och järnvägstrafiken kommer att bakas in i den näringspolitiska proposition som även den är aviserad till den 22 februari.

Inget annat område ger så stort utrymme för snabbt miljöförbättrande åtgärder som transportområdet. Med en inriktning som gynnar spårbundna transporter på landsvägstrafikens och flygets bekostnad skulle de farliga utsläppen kunna minska drastiskt. Men det innebär en i grunden annan syn på infrastrukturen än den som dominerar i Sverige och inom EG. Samhällsnyttan av respektive prioriteringar kan aldrig mätas på ett rättvisande sätt så länge bilismen anses som en viktig grundplåt för tillväxt. Först med det mått, som ser till kvalitativ tillväxt och social nytta, kommer behoven av spårbundna transporter att sättas in i sitt rätta sammanhang.

Varför EG höjer Sveriges nya SJ-modell till skyarna

Sverige är inte formellt anslutet till EG. Likafullt har regeringen gått i spetsen för att verkställa de beslut som EG-kommissionen fattat för sina medlemsnationers räkning. Hittills har t ex inget annat europeiskt land utöver Sverige splittrat sina statsbaneorganisationer. 1988 tog riksdagsmajoriteten beslut om att Statens Järnvägar, SJ, skulle delas upp i ett affärsverk och ett nytt verk, banverket, med ansvar för järnvägens infrastruktur.

SJ fick i förhållande till övriga affärsverk inom Sverige en särställning. Det nya SJ har rätt att inom en ram på 2,7 miljarder kronor sälja fast egendom samt inom en ram på 2 miljarder kronor förvärva, förvalta och avyttra aktier. SJ-chefen har nu krävt ytterligare befogenheter. Han anser "*att varje val av finansieringsform och val av finansieringskälla måste ligga hos SJ*". Regeringen vill bordlägga frågan med hänvisning bl a till motiveringen:

Frågan om affärsverkens möjligheter att ta upp lån i utländsk valuta i utlandet behandlas för närvarande i en särskild arbetsgrupp inom regeringskansliet.

SJ:s affärsmässighet och nya profitstyrda "kundanpassning" tar sig ibland groteska uttryck. I början av året portförbjöds t.ex. alla tågresenärer vid SJ:s resebyrå i Västerås. Motiveringen var att de tog upp köplats för flygresenärerna som ger personalen högre provision. SJ:s företagsledning ansåg att åtgärden var riktig.

Men i stället för att utveckla SJ Resebyrå och förbättra sin service även till tågresenärerna sålde SJ ut aktiemajoriteten till Travel Management Group (TMG) (i TMG ägs aktiemajoriteten av SAS), SAS och rederiet Nordstjärnan. Det nya företaget har blivit världens fjärde största resebyrå. En motivering till fusionen är att resebyråbranschen förbereder sig för EG-marknaden.

De tidigare anställda i SJ Resebyrå har fått sämre anställningsvillkor under den nye arbetsköparen.

Den första, mindre uppmärksammade, affären genomförde den nya SJ-ledningen direkt efter nyordningen 1988. Då såldes flera av SJ:s strategiskt viktiga underhållsverkstäder till ASEA Brown Boveri (ABB). Också den gången försämrades villkoren för de anställda.

Mot. 1989/90
T241

Ett alleuropeiskt järnvägssystem

Inte på 50 år har det i Sverige gjorts några större nyinvesteringar i järnvägsnätet. Detta är en av förklaringarna till att järnvägen tappat resenärer. Professorn i järnvägsteknik, Evert Andersson, har utvecklat två intressanta modeller för ett framtida svenskt järnvägsnät. I sitt högnivåalternativ har han utvecklat en modell för järnvägsnätet i Sverige som motsvarar de krav på resurser som vpk presenterat och ställt krav på bl. a. i riksdagen:

Med en satsning på mellan 40 och 50 miljarder skulle det svenska järnvägsnätet förnyas helt på vissu sträckor. Hela stamnätet skulle få dubbelspår, med en standard som tillåter hastigheter på 200–300 km/t. Övriga bandelar skulle rustas upp så att tågen kan ha en hastighet på upp till 160 km/t.

Tyvärr ligger Sverige anmärkningsvärt långt efter föregångarna i Europa. Frankrike och Schweiz har genom sina satsningar och planer för framtiden visat vägen. Det senare landet är det som satsat mest på alla nivåer och för de mångas behov. I övrigt dominerar snabbtågsprojekten i den västeuropeiska järnvägspolitiken.

SNF:s tidning Sveriges Natur beskriver i höstens (1989) temanummer om trafiken, "Miljön avgör vägvalet", hur järnvägen i Europa kan utvecklas. Redan i slutet av det här århundradet kan Europa ha världens mest avancerade, mest ekonomiska och miljövänligaste marktransportsystem med höghastighetsjärnväg från Stockholm till Lissabon, från Glasgow till Aten.

Vpk har tidigare föreslagit att Sverige skall medverka i ett all-europeiskt järnvägsprojekt. Projektet som döpts till ELPHIS, är Prometheus-projektets politiska motvikt, även om båda fått sina namn efter den grekiska mytologin. Vår tanke är att det miljövänliga järnvägsprojektet skall omfatta större delar av det europeiska nätet. Vi anser inte att enbart snabbtåg mellan större orter klarar den miljövänliga trafikförsörjning som situationen kräver. Däremot motsvarar det utvecklingsalternativ som professor Evert Andersson presenterat dagens och morgondagens transportbehov.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att tidigare beslut om ökad bärighet och övrig i motionen påtalad EG-anpassning på vägtransportområdet i enlighet med det ovan nämnda rivs upp,
2. att riksdagen avslår regeringens förslag om anslag på 622 milj. kr. till Särskilda bärighetshöjande åtgärder (B 9),
3. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att minska omfattningen av just-in-time-transporter,
4. att riksdagen beslutar att planerna på en Öresundsbro och motor-

vägsprojektet ScanLink avbryts samt att detta skall gälla för överskådlig tid,

Mot. 1989/90
T241

5. att riksdagen beslutar att spårbundna transporter och miljövänlig sjöfart skall utgöra bas i det svenska transportsystemet,

6. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att minska SJ:s affärsmässiga befogenheter.

Stockholm den 25 januari 1990

Lars Werner (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Ylva Johansson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Lars-Ove Hagberg (vpk)

Margó Ingvarðsson (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)