

1984/85:153

Onsdagen den 29 maj fm.

Kl. 10.00

1 § Justerades protokollet för den 20 innevarande månad.

2 § Föredrogs och hänvisades
Propositionerna
1984/85:213 och 214 till lagutskottet

3 § Föredrogs och hänvisades
Motionerna
1984/85:3227–3232 till jordbruksutskottet

4 § Föredrogs men bordlades åter
Justitieukskottets betänkanden 1984/85:38–41
Utrikesutskottets betänkande 1984/85:18
Utbildningsutskottets betänkanden 1984/85:32–37
Trafikutskottets betänkande 1984/85:28
Näringsutskottets betänkande 1984/85:34
Arbetsmarknadsutskottets betänkande 1984/85:13

5 § Föredrogs
trafikutskottets betänkanden
1984/85:22 om riktlinjer för järnvägspolitiken (prop. 1984/85:114) samt
1984/85:24 om anslag till Ersättning till lokal och regional kollektiv person-
trafik (prop. 1984/85:100 delvis).

Anf. 1 TALMANNEN:

Trafikutskottets betänkanden 22 och 24 kommer att debatteras i tur och ordning. Voteringarna äger rum i ett sammanhang efter avslutad debatt.

Först upptas alltså trafikutskottets betänkande 22 om riktlinjer för järnvägspolitiken.

Onsdagen den
29 maj 1985

Riktlinjer för järnvägspolitiken

Anf. 2 Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:

Herr talman! När den socialdemokratiska regeringen tillträdde för snart tre år sedan byggde järnvägspolitiken till största delen på 1979 års trafikpolitiska beslut. Även om det rådde relativt stor enighet om det beslutet, kan man konstatera att det i fråga om SJ och järnvägspolitiken var föga konkret.

SJ skulle även fortsättningsvis vara ett affärsverk med krav på full förräntning av investeringar i affärsbanenätet. Staten skulle garantera persontrafikens framtid på ett särskilt riksnät, som skulle utgöra stommen i transportsystemet.

Samhällsekonomiskt motiverade verksamheter som inte var lönsamma för SJ skulle staten köpa av SJ. Det gällde främst trafiken på det trafiksvaga ersättningsberättigade nätet.

SJ fick också en särskild kostnadsavlastning för att kunna genomföra lågprissatsningen i juni 1979. Mycket mer innehöll inte 1979 års trafikpolitiska beslut när det gällde järnvägen.

Med facit i hand har vi nu kunnat se vad som hände efter det trafikpolitiska beslutet. Mest uppseendeväckande är att de ekonomiska mål som ställdes upp inte alls överensstämde med alla de andra mål beträffande t. ex. standard, service m. m. som ställdes upp för järnvägstrafiken.

Följden blev kraftigt ökade förluster som måste täckas med särskilda anslag av riksdagen. Under vart och ett av budgetåren 1981/82 och 1982/83 tvingades staten tillskjuta inte mindre än ca 450 milj. kr. i underskottstäckningsbidrag till SJ.

Debatten sedan 1979 har i hög grad präglats av uppfattningen att de stora underskotten berott på att SJ inte varit tillräckligt effektivt. Ingen ifrågasatte om de ekonomiska målen för SJ var rimliga och om kostnadsfördelningen mellan ägaren-staten och SJ var den riktiga.

Stor vikt i debatten har lagts vid nedlägningsprövningen av persontrafiken på de mest trafiksvaga bandelarna. Alltför sällan har debatten enligt min mening handlat om de stora framtidsfrågorna för SJ, dvs. på vilka områden vi skall satsa för att järnvägen skall ha en framtid som ett attraktivt alternativ för svenskt näringsliv och för den resande allmänheten och hur vi skall ge SJ förutsättningar att lyckas med en sådan utveckling.

Det var den typen av frågor som vi ställde oss när vi fick regeringsmakten hösten 1982, frågor som hade sitt ursprung i en stark tilltro till SJ:s utvecklingsmöjligheter.

När regeringen tillträdde stod vi – om inget gjordes – inför miljardunderskott i järnvägstrafiken bara på något års sikt. Därför genomfördes en finansiell rekonstruktion den 1 juli 1983.

Vi fick genom det här ett tillfälligt andrum. De långsiktiga problemen kvarstod emellertid. Vi kunde snart konstatera att om inte ytterligare åtgärder vidtogs skulle SJ snart komma att redovisa underskott på 2–3 miljarder per år.

Den huvudsakliga orsaken till detta var att kapitalkostnaderna för

investeringar i infrastrukturen, dvs. i första hand bannätet, skulle komma att öka mycket snabbt. Detta berodde i sin tur dels på att avskrivningar på SJ:s tillgångar hittills beräknats på återanskaffningsvärden, dels på det statliga förräntningskravet på SJ:s statskapital.

I det läget var det nödvändigt att försöka åstadkomma en lösning för SJ som gav verket mer långsiktiga förutsättningar att utvecklas som affärsföretag. Metoden att med relativt jämna mellanrum skriva ned SJ:s statskapital har prövats sedan 1940-talet utan några bestående positiva effekter. Nu gällde det att pröva nya vägar.

Utgångspunkten för våra fortsatta ansträngningar var att järnvägen måste kunna erbjuda sina kunder en fullgod service i trafiken. Detta förutsätter en tillfredsställande standard på både rullande materiel och fasta anläggningar.

Det tycks råda stor enighet om detta i denna riksdag, vilket jag noterar med tillfredsställelse efter utskottsbehandlingen av propositionen. Detta ställer emellertid i sin tur krav på investeringsmedel av mycket stor omfattning.

Till stor del sammanhänger det med att järnvägsnätet, efter den prövning av persontrafikens framtid på de mest trafiksvaga bandelarna som genomförts det senaste året, måste finnas kvar i allt väsentligt om SJ skall kunna utvecklas till ett effektivt och landsomfattande transportföretag.

Min slutsats av det här resonemanget är att staten, om de övergripande järnvägspolitiska målen skall kunna uppnås, måste ta ett större kostnadsansvar för järnvägens infrastruktur. Staten måste helt enkelt genom ett ändrat kostnadsansvar köpa den service- och standardnivå i järnvägstrafiken som är motiverad av samhällsekonomiska skäl men som SJ inte kan ta det fulla företagsekonomiska ansvaret för.

Utgångspunkten för förslagen i propositionen har varit att åstadkomma detta på ett sätt som så långt möjligt ger SJ samma konkurrensförutsättningar som andra transportföretag på marknaden. Genom förslagen i den järnvägspolitiska propositionen tar vi några mycket viktiga steg på den vägen.

Utän att man går in på de olika detaljerna i förslagen kan för det första konstateras att SJ nu kommer att slippa en stor del av kostnaderna för infrastrukturen. Det sker dels genom att en del av det befintliga statskapitalet skrivs bort, dels genom att nya investeringar i affärsbanenätet bara behöver förräntas till 80 %. Genom de här åtgärderna tar staten direkt på sig motsvarande kostnader för infrastrukturen.

För det andra ges SJ möjlighet att göra avskrivningar på historiska värden enligt samma regler som gäller för konkurrenterna. Det innebär att SJ:s avskrivningar under en övergångsperiod minskar kraftigt i omfattning.

SJ skall heller inte belastas med ränta innan större investeringar i bannätet, t. ex. nya dubbelspår, är slutförda och kan generera intäkter. Vidare ges SJ möjlighet att finansiera investeringar i lok och vagnar utanför statsbudgeten via riksgäldskontoret.

Alternativen till den väg regeringen valt hade varit att föreslå nedläggning av stora delar av det svenska järnvägsnätet eller att kraftigt dra ned investeringarna. Båda alternativen är naturligtvis helt orealistiska och skulle

Onsdagen den
29 maj 1985

*Riktlinjer för järn-
vägspolitiken*

omedelbart medföra att de övergripande järnvägspolitiska målen fick omprövas.

Samtidigt som staten nu tar ett ökat ansvar för infrastrukturens kostnader skärps emellertid kraven på SJ att efter avlastningen leva upp till de nya ekonomiska målen.

Även i denna del får alltså SJ krav på sig som mer och mer liknar de förutsättningar som gäller för SJ:s konkurrenter. Räntan på lån i riksgäldskontoret för finansiering av rullande materiel blir t. ex. nu ovillkorlig och måste alltså betalas.

Vidare får SJ i fortsättningen själv täcka eventuella underskott med lån, vilket medför krav på återbetalningsskyldighet och ränta. Jag räknar med att denna regel kommer att sätta mycket hård press på SJ, främst person- och godstrafikavdelningarna, att förbättra sin ekonomi.

Moroten är att den dag SJ går bra, inte har några skulder att betala av och kan uppfylla det statliga förräntningskravet, skall SJ kunna använda överskottet för att t. ex. finansiera investeringar.

För att ytterligare öka effektiviteten i järnvägssystemet kommer person- och godstrafikavdelningarna inom SJ att få köpa utrymme på spåret av banavdelningen, med utgångspunkt från de kostnader som resp. trafikslag förorsakar.

Den interna dialog som kommer att åtfölja det nya systemet kommer att öka kostnadsmedvetandet inom SJ och stimulera till ökade rationaliseringar.

Men det är helt klart att affärsverket SJ inte klarar den här omställningen ensam. SJ kan inte, om verket skall ha en chans att leva upp till de nya målen, se sig själv som en isolerad företeelse på marknaden.

Min uppfattning är i stället att järnvägens fördelar kan utnyttjas fullt ut endast i kombination med andra transportmedel i samordnade lösningar.

Det är dessa systemlösningar, där SJ utgör en betydelsefull länk tillsammans med framför allt buss och lastbil, som skall konkurrera med varandra i framtiden – inte nödvändigtvis SJ och t. ex. enskilda lastbilsföretag. Att detta kan ske under fullt marknadsmässiga former är jag helt övertygad om.

Här har SJ en unik möjlighet genom sitt inflytande över de olika dotterbolagen, varav många är mycket dominerande inom sina resp. marknader. Men då krävs det att den hittillsvarande strategin att låta dotterbolagen utvecklas helt fritt, oberoende av SJ:s intressen, ersätts med en filosofi byggd på att dotterbolagen kompletterar SJ och bidrar till att stärka järnvägens konkurrenskraft.

Regeringens förslag till koncernstrategi för SJ och dotterbolagen har detta som sin naturliga utgångspunkt. Konkurrens inom koncernen bör alltså inte förekomma i fortsättningen.

SJ och Svelast har visat vägen genom sitt nära samarbete i styckegodstrafiken, även om mycket återstår att göra innan verksamheten går ihop ekonomiskt. Jag tror det är nödvändigt att koncernens samtliga resurser på lastbilssidan samordnas så att de bättre kan tjäna som komplement till järnvägsföretaget.

Ett annat viktigt samverkansområde kan bli färjetrafiken, där det finns

resurser både inom verket och i dotterbolaget SFL.

På godssidan är en grundläggande del i den nya koncernstrategin satsningen på kombitrafiken, dvs. trafiken med i första hand trailers på järnvägsvagnar. Det är min fasta övertygelse att kombitrafiken snabbt kommer att kunna utvecklas mot målet 3 miljoner ton år 1990.

Det är glädjande att de flesta i denna kammare tycks vara överens om detta mål. Det är nämligen mycket viktigt att i denna fråga ha en så bred politisk förankring som möjligt, om vi skall lyckas få åkerinäringen att satsa på fordon och anläggningar som passar för en kombinerad lastbils-järnvägs- trafik.

Det nya kombibolaget, som bildas redan den 1 juli i år, får till uppgift att träffa avtal med SJ å ena sidan och lastbilsföretagen å den andra. Delägare blir SJ, ASG, Svelast, Bilspedition, Scansped och eventuellt ytterligare några företag. Syftet är bl. a. att alla som köper kombitrafik av det nya bolaget skall få göra detta på samma villkor.

Jag vill understryka att detta gäller även dem som inte blir delägare i bolaget. Farhågorna från vissa håll om att det skulle röra sig om någon form av kartellbildning anser jag vara betydligt överdrivna.

Även när det gäller övriga verksamhetsområden inom koncernen finns, som jag ser det, mycket stora samordningsmöjligheter. Jag tänker då i första hand på busstrafiken. På sikt är det nödvändigt med en samordning av busstrafiken i hela koncernen – dels mellan SJ och GDG, dels mellan dessa och SJ:s tågtrafik.

Jag ser en utveckling framför mig där bussarna på ett effektivt sätt svarar för matartrafiken till SJ:s stationer och för trafiken i långväga relationer där järnvägen inte har någon möjlighet att konkurrera. Det kanske också finns en möjlighet att anpassa busstaxorna bättre till taxan för persontågstrafiken.

Som alla förstår står SJ-koncernen inför mycket stora omställningar de närmaste åren. Detta är helt enkelt nödvändigt om järnvägen i framtiden skall kunna spela den framträdande roll som vi eftersträvar och som näringslivet och resenärerna kräver.

I propositionen drar vi upp riktlinjerna för koncernstrategin. Det praktiska genomförandet kommer att skötas av SJ tillsammans med det nya förvaltningsbolag som skall bildas den 1 januari 1986.

Detta bolag blir själva motorn i koncensamarbetet med uppgift att som ett instrument för koncernstyrelsen ta initiativ till ökad samordning dels mellan SJ och dotterbolagen, dels mellan de olika dotterbolagen och att delta i själva genomförandet.

En viktig uppgift blir, som alla förstår, att se över företagsinnehavet i koncernen. Möjligheterna att genomföra den nya koncernstrategin beror i mycket stor utsträckning på hur det nya bolaget lyckas med sin uppgift.

Vi har den här mandatperioden ägnat mycket kraft åt SJ och de långsiktiga problemen för järnvägstrafiken. SJ har fått investeringsmedel i en omfattning som skall möjliggöra för verket att uppfylla de övergripande järnvägspolitiska service- och standardmålen.

Regeringen har i flera fall med särskilda medel möjliggjort ytterligare

Riktlinjer för järnvägspolitiken

insatser av betydande omfattning. Jag tänker i första hand på spårutbyggnaden i Stockholmsregionen. En ny tågfarjelinje öppnas nästa år mellan Helsingborg och Köpenhamn. Det finns många fler exempel på den här typen av insatser.

Genom det nu föreliggande förslaget till ny järnvägspolitik ges SJ en rimlig ekonomisk målsättning och ökad rörelsefrihet som affärsföretag samtidigt som staten tar en större del av konstnadsansvaret för infrastrukturen. Viktiga steg har därmed tagits mot ökad konkurrensneutralitet inom transportsektorn. Samtidigt skapas förutsättningar för att utnyttja koncernens samlade resurser på ett betydligt bättre sätt än hittills.

Sedan riksdagen senare i dag förhoppningsvis beslutar i enlighet med mina förslag i propositionen måste SJ få arbetsro. Vi måste få en stabilitet i järnvägspolitiken. Detta är viktigt för SJ och även för dem som representerar övriga trafikgrenar.

Herr talman! Jag delar emellertid utskottets uppfattning att det är nödvändigt att noga följa den ekonomiska utvecklingen inom järnvägstrafiken under de närmaste åren. Efter några år kan det sedan vara rimligt att man gör en utvärdering av 1985 års järnvägspolitiska beslut.

Anf. 3 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Av formella skäl skall jag börja med att presentera moderaternas inställning till regeringens proposition om riktlinjerna för järnvägspolitiken. Men jag skall försöka att avsätta några minuter till att också debattera med kommunikationsministern om en del av vad han nu har sagt. Jag är rädd för att jag kanske med ett par minuter kommer att överskrida den taletid som jag bundit mig för.

När vi i dag skall ta ställning till järnvägspropositionen, är det nödvändigt att börja med att blicka tillbaka på 1979 års trafikpolitiska beslut. Till stor del var detta ett järnvägspolitiskt beslut. Då, liksom i dag, var statens järnvägars kontinuerliga underskott en plågsam realitet. 1979 års beslut innebar att trafikpolitiken skulle ha det generella målet att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.

Det ansågs dock inte meningsfullt att en gång för alla översätta begreppet tillfredsställande trafikförsörjning till standardkrav som skall gälla i hela landet. Allteftersom värderingar ändras och nya erfarenheter vinnas får det konkreta innehållet i den trafikpolitiska målsättningen förändras. En sådan dynamik utsades också vara eftersträvansvärd. Redan med hänvisning härtill är vårt moderata krav på både utvärdering och omvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut berättigat. Jag uttalar härmed detta krav, som också återfinns bl. a. i vår reservation nr 2.

1979 års beslut innebar bl. a. att kravet på att varje trafikgren skall bära sina kostnader ströks och att i stället en samhällsekonomisk syn skulle anläggas. De gångna åren visar att det har brustit avsevärt i förmågan att realisera ett sådant synsätt. Marginalkostnadstänkandet har i väsentliga avseenden misslyckats – det skulle kräva kraftiga skatteomläggningar och

stora förändringar inom social- och regionalpolitiken. Avstegen från prissättningsprincipen är otaliga och tillräckliga för att man skall ifrågasätta 1979 års beslut. Vi vill från moderat sida ha en trafikpolitik som bygger på företagsekonomisk effektivitet, på fri och lika konkurrens och på största möjliga frihet från regleringar.

Från moderata samlingspartiets sida har vi en rad invändningar mot regeringens förslag om den framtida järnvägspolitiken. Vi finner att de nästan genomgående är halvmesyre eller alltför små skritt i rätt riktning. Vi förkastar förslagen om nedskrivning av resterande statskapital till noll och att SJ i framtiden endast skall avskrika och förränta 80 % av historiska värden när det gäller investeringar i infrastrukturen. Alla förslag som i realiteten innebär att man döljer de verkliga subventionerna till järnvägstrafiken förkastar vi likaledes. Alla sådana bidrag skall redovisas öppet. Svenska folket har rätt att få veta vad skattepengarna används till. Så mycket mera är detta befogat som vi på goda grunder räknar med att järnvägstrafiken i framtiden kommer att kräva årliga tillskott från statskassan i flermiljardklassen. Bara detta är anledning nog att överväga ett nytt trafikpolitiskt beslut, i vilket den framtida omfattningen av järnvägstrafiken ånyo granskas. Jag tänker nu närmast på affärsbanenätet och de förluster som genereras inom det. Därtill kommer frågan om omfattningen av och kostnader för det ersättningsberättigade nätet. För närvarande ligger statens kostnader för det ersättningsberättigade nätet på ca 1,5 miljarder om året. Den siffran kommer naturligtvis att stiga om ingenting görs åt den. En rullande översyn av E-nätets omfattning är ett minimikrav, om inte utvecklingen skall bli okontrollerbar.

Vi moderater vill samla alla myndighetsfunktioner som finns under kommunikationsdepartementet i ett centralt verk och omvandla alla affärsverken till aktiebolag, i det första steget statliga men, efter hand som utvecklingen medger det, alltmera privatiserade.

För SJ:s del betyder det att vi säger ja till en vägtrafikmodell för SJ som aktiebolag som innebär att dess verksamhet delas upp i infrastruktur resp. trafikrörelse. Detta förutsätter att SJ får betala avgifter för sitt nyttjande av infrastrukturen och att dessa avgifter står i paritet med dem som betalas på t. ex. landets vägnät. Skillnaden mellan statens kostnader för infrastrukturen och de avgifter som AB SJ betalar blir en klart synlig statlig subvention, som riksdagen har att ta ställning till. SJ:s trafikrörelse i aktiebolagsform ger klara fördelar: mindre politisk styrning, konkurrensneutralitet och direkt kostnadsansvar. Det innebär en stimulerande förändring för de stora grupper positiva och progressiva anställda som finns inom SJ, men som i dag hämmas av den tydliga gammaldags hierarkikänsla som präglar ett gammalt järnvägsföretag. En styrelse och ledning i ett "fritt" aktiebolag skulle på ett helt annat sätt än den nuvarande finna lösningar och utvägar för lönsamhetsproblemen inom de ramar som statsmakterna alltfört kommer att uppställa för SJ som ett åt olika håll integrerat transportföretag. Det kommer att medföra en flexibilitet och en anpassning till verksamheten som medför lönsamhet.

Om nu någon invänder och säger att detta inte är möjligt, vill jag hänvisa

Onsdagen den
29 maj 1985

Riktlinjer för järnvägspolitiken

till vad som hände – och händer – med det amerikanska järnvägsföretaget Conrail. Conrail bildades 1976 ur konkursboet efter sex järnvägsbolag i östra USA. Conrails kraftfulla företagsledning lade ned många olönsamma linjer och rationaliserade allmänt verksamheten. I dag redovisar Conrail en stadigt stigande vinst. En stor del av äran har givits bolagets ordförande och den övriga företagsledningen. Se där vad frihet under ansvar drar med sig i form av entusiasm och arbetsglädje uppifrån och nedåt och på hela bredden i företagen!

Jag övergår nu till anslagsfrågorna. Den första gäller investeringar i järnvägens infrastruktur. Som jag tidigare sade tycker vi att vägmodellen skulle vara den bästa under de förutsättningar jag nämnde, men internmodellen kan vi också acceptera. Vi hälsar med tillfredsställelse att under detta anslag Helsingborgs bangårdsfråga kan lösas och att fortsatt utbyggnad av dubbelspår på sträckan Ånge–Bräcke samt utbyggnad av ATC kommer att kunna ske.

Vi godkänner också för vår del övergången till historiska värden men säger som sagt nej till en enbart 80-procentig förräntning och till kapitalisering av räntekostnader under byggnadstiden. Det tycker vi är ett sätt att smygsubventionera statens järnvägar. Därför har vi ett krav på att anslaget till infrastrukturen skall vara 900 milj. kr., vilket innebär en besparing med 50 milj. kr. jämfört med regeringens proposition. Och den besparingen kan ju inte vara antastlig eftersom regeringen i det senaste krispaketet annonserar uppskjutande av investeringar för SJ:s del.

Vi säger också nej till nedskrivningen av 1 270 milj. kr. av det nuvarande statskapitalet till noll kronor – inte därför att vi anser den obehövlig utan därför att vi anser att sådana åtgärder skall uppskjutas till ett mera genomgripande grepp på SJ:s företagsstruktur.

När det gäller anslaget till fasta anläggningar på affärsbanenätet kräver vi att medel här för inte skall utgå via statskassan utan liksom de offensiva investeringarna på 600 milj. kr. genom låneupptagning på den öppna marknaden. Vi säger alltså nej till att gå omvägen över riksgäldskontoret. Vi kan över huvud taget inte inse vad det skall vara för vits med att få marknadsekonomiska avgöranden vid låneupptagningen och sedan gå till riksgäldskontoret för att få dem kontrollerade. Det vore enligt vår mening rimligast och bäst om statens järnvägar i fri konkurrens mellan bankerna finge låna upp dessa 600 milj. kr. till marknadsekonomiska räntor. Det torde inte heller vara svårt att få mycket låga sådana räntor med tanke på den statliga garanti som ju kommer att lämnas.

Vårt förslag är alltså att även anslaget Fasta anläggningar på affärsbanenätet, som vi har beräknat till 360 milj. kr., skall lånas upp på den öppna marknaden och icke via riksgäldskontoret. Det blir alltså för vår del krav på en rätt för SJ att låna upp 960 milj. kr. till dessa ändamål.

När det gäller SJ:s företagsform har jag tidigare nämnt hur nödvändigt det är att man tar ett genomgripande grepp och på det sättet ger SJ helt andra möjligheter att agera fritt. Det skulle innebära en nydaning och en frihet från det istäcke som detta hus i själva verket innebär för SJ:s del.

När man skall utkräva ansvar för den förlustbringande verksamhet som SJ utvecklar, får man inte glömma riksdagens ansvar. Det är kanske i dag lätt att skjuta skulden på dem som förvaltar och leder SJ, men ansvaret finns i själva verket här.

1979 års trafikpolitiska beslut har följts av nedskrivningar. När kommunikationsministern säger att han från sitt tillträde noga har följt och lagt ned stort arbete på SJ:s verksamhet, glömmer han förvisso de varningar som vi moderater har uttalat. 1983 sade vi också nej till nedskrivningen av statskapitalet. Det gjorde vi med samma motivering som i dag, att det inte är en tillräcklig åtgärd. Det dröjer inte länge, sade vi, förrän SJ på nytt behöver lättnader av detta slag, och det är vad som händer i dag. Vi tror, herr talman, att SJ även i fortsättningen kommer att befinna sig i samma situation som för närvarande med ständigt genererande förluster. Därför måste man vända sig till regeringen, som i sin tur vänder sig till riksdagen för att få dessa förluster ersatta.

Det är först om man bildar ett mycket självständigt och fristående bolag samt låter dess styrelse och koncernledning operera fritt inom uppställda ramar som man kan räkna med påtagligt positiva resultat. Det kommer att, som jag sade, föra med sig en helt ny anda och en helt annan känsla av ansvar. Det finns ingen annan väg att beträda, om man inte vill att utvecklingen vid statens järnvägar skall fortsätta som hittills.

Statens järnvägar befinner sig i det utomordentligt svåra dilemmat att under hela efterkrigstiden ha fått konkurrera med den expanderande bilismen och med det likaså expanderande flyget. Om man inte i mycket större utsträckning satsar på offensiva investeringar för statens järnvägar, kommer man att hela tiden föra en ojämn kamp mot konkurrenter som förmår att på ett helt annat sätt utnyttja marknadens möjligheter.

Vi moderater har inget emot att ett förvaltningsbolag inrättas. Det blir en oerhört viktig funktion inom det SJ som fortfarande kommer att finnas, och det kommer att ge ökad stabilitet. Vi hoppas att den styrelse som regeringen kommer att tillsätta blir av utpräglad expertkaraktär, så att de rätta besluten fattas.

Statens järnvägar uppvisar av historiska skäl en mycket brokig skara dotterbolag. Vi i moderata samlingspartiet menar att den kanske första åtgärd som detta förvaltningsbolags styrelse och ledamöter får vidta är att förutsättningslöst se över dotterbolagens antal. Det går inte att principiellt säga att man inte får ha med varandra konkurrerande företag inom koncernen. Det kan mycket väl tänkas vara möjligt. Men som det är i dag, att olika dotterbolag ofta konkurrerar med varandra om samma kund och på det viset trycker ned prisnivån till det företag som slutligen får ordern, är inte tillfredsställande. Men man bör således förutsättningslöst undersöka detta och se över vilka dotterbolag och dotterdotterbolag som SJ i framtiden skall ha. De skall, som regeringen säger i sin proposition och vi i vår motion, vara ett naturligt komplement till det transportföretag som statens järnvägar skall vara. Vi moderater ser statens järnvägar inte enbart som ett järnvägstransportföretag, utan också som ett systemtransportföretag där alla möjligheter

Onsdagen den
29 maj 1985

Riktlinjer för järnvägspolitiken

skall erbjudas kunderna.

Vi har också avgett några särskilda yttranden. Vi säger om kombitrafiken, som vi liksom kommunikationsministern knyter stora förhoppningar till, att det måste bli en utveckling som marknaden själv bestämmer. Om inte kapaciteten blir den som kommunikationsministern tror, 3 miljoner ton till år 1990, får inte det innebära – och det säger också utskottet i sin skrivning – att man tillgriper statlig styrning av vpk-modell. Med den objektiva syn på prissättningen som kommunikationsministern här redovisade tror vi att utvecklingen för kombibolaget kan bli av mycket stort värde.

Till sist några korta anmärkningar om elnätet. Som jag tidigare sade kommer kostnaderna för det att ständigt öka. Ser man inte över det kommer vi till slut till en punkt då vi inte längre kan bära kostnader av den storleksordningen. Det är därför nödvändigt att man i samband med utvärderingen av 1979 års trafikpolitiska beslut ser över järnvägsnätet i Sverige.

Vi har under tiden också sagt nej till den utbyggnad av riksnätet som regeringen föreslår med de sex i särskild ordning prövade banorna. Vi anser att man skall vänta med den utbyggnaden av riksnätet tills man prövat även inlandsbanan och dess bibanor samt riksnätet i övrigt. Vi vill att man under tiden tar fram en strukturplan för statens järnvägar som har till syfte att spara 100 miljoner om året i reall penningvärde på statens kostnader för A- och E-nätet.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till samtliga moderatreservationer som är fogade till trafikutskottets betänkande 22.

Anf. 4 RUNE TORWALD (c):

Herr talman! För några av oss som inte återkommer till riksdagen i höst kommer den här debatten att bli den sista större trafikdebatten i detta forum. Det gläder mig att den avser statens järnvägar, eftersom jag under de senaste nio åren har ägnat mycket arbete och intresse åt detta företags utveckling och framtid.

Jag vill också gärna ta tillfället i akt att ge kommunikationsministern en eloge för ett gott arbete, eftersom han tillhör den skara som inte återkommer till riksdagen i höst. Naturligtvis finns det saker som jag skulle velat ha litet annorlunda, men på det hela taget har jag haft en positiv inställning till kommunikationsministern under den tid som han haft denna funktion.

Jag förstår emellertid att han i sitt anförande utgick från den situation som uppkom efter 1979. Han sade att det fanns en hel del i övrigt att önska då. Det hade kanske varit mer väsentligt att tala om den situation som rådde under de 40 åren fram till 1976. Då övertog vi ett SJ som inte hade fått en enda ny resandevagn på 10 år och som inte hade fått några motorvagnar. SJ befann sig, åtminstone när det gällde de mindre banorna, på misärens rand. Vi fick våren 1976 majoritet i riksdagen för att mot den dåvarande, socialdemokratiska regeringens önskan skaffa 100 motorvagnar. Utan dessa vagnar torde trafiken inte ha kunnat upprätthållas på det olönsamma nätet.

Jag ville ge denna korta bakgrund innan jag går in på det ärende som vi i

dag behandlar. Det rådde alltså en besvärlig situation – den var inte bra 1979 och den är inte bra nu, men det har gått åt rätt håll efter 1976.

Denna för statens järnvägars framtid så viktiga dag har en hel del positiva men dess värre även en del negativa inslag. De negativa inslagen har lett till centerreservationer fogade till dagens utskottsbetänkanden 22 och 24. Jag återkommer till dessa senare och vill inledningsvis koncentrera mig på de positiva inslagen.

Ända sedan 1979, då riksdagen fattade beslut i ett stort antal järnvägs- och andra trafikfrågor har centerpartiet målmedvetet arbetat för att flera av de mindre glesbygdsvagnarna skulle infogas i riksnätet. År efter år har övriga partier, utom vpk, röstat emot dessa våra förslag. Men så småningom har regeringen satts under sådant tryck från den allmänna opinionen och från oss i centerpartiet att man har tänkt om i vissa fall. Redan 1983 fick ju riksdagen tillfälle att hänföra bandelen Haparanda–Boden till riksnätet. Därmed tillgodosågs 1979 års centerkrav, att det rimligen borde finnas en direktanknytning mellan de svenska och finska järnvägsnäten i Haparanda.

Men i övrigt har vi fått fortsätta vår envisa kamp för att komplettera det svenska riksnätet med ytterligare ett antal visserligen olönsamma men för infrastrukturen i de aktuella områdena viktiga järnvägslinjer.

Tack vare en kraftig opinionsbildning från vår sida, med hjälp av andra järnvägs- och miljöväänner, har vi så småningom fått ökad förståelse för våra krav. Transportrådet har visserligen så gott som undantagslöst gått på en negativ linje och föreslagit nedläggning av persontrafiken på de aktuella bandelarna. Men genom att centerns representant i transportrådet, Anna Wohlin-Andersson, i väl motiverade reservationer klarlagt att det i många fall finns goda förutsättningar för att använda vissa bandelar, har regeringen nu känt sig tvingad att hänföra ytterligare sex bandelar till riksnätet. Regeringen föreslår alltså nu att bandelarna Bjärka Säby–Västervik, Borås–Varberg, Håkantorp–Gårdsjö, Torsby–Kil, Malung–Repbäcken och Storuman–Hällnäs skall hänföras till riksnätet från den 1 juli 1985; trots att företrädare för regeringspartiet i fem år har röstat nej till detta krav från vårt håll. Vi noterar med tillfredsställelse att regeringen i dessa fall har gjort en omvändelse under galgen!

Dessutom kommer tre bandelar, nämligen Ystad–Simrishamn, Jönköping–Vaggeryd och Nässjö–Åseda att få fortsatt persontrafik tack vare att de aktuella länshuvudmännen i Kristianstads resp. Jönköpings län kommer att överta det ekonomiska ansvaret för denna trafik.

Sammanfattningsvis har alltså centerpartiets målmedvetna arbete för spårbunden persontrafik lett till att minst tio bandelar får behålla sin persontrafik.

Moderaterna fortsätter förstås att ha en inställning som ståndaktiga tennsoldater i dessa viktiga samhällsfrågor. De inte bara går emot att de nyssnämnda bandelarna hänförs till riksnätet, utan de kräver dessutom att nya utredningar skall påbörjas i syfte att lägga ned persontrafiken på ytterligare bandelar, som nu ingår i riksnätet. Och som lök på laxen kräver moderaterna vidare att statsbidragen till länstrafikbolagen skall försvinna

fr. o. m. kommande budgetår. Gösta Andersson kommer att närmare redovisa problemen för länshuvudmännen, varför jag inskränker mig till att på detta sätt redovisa det moderata hotet mot kollektivtrafik i glesbygd.

Även om inte våra krav är tillgodosedda när det gäller inlandsbanan med bibanor, anser vi oss nog kunna skönja att centerns envisa agerande för att få dessa bandelar hänförliga till riksnätet så småningom kommer att leda till att så blir fallet. Regeringen har dess värre fattat beslut om att lägga ned persontrafiken på bandelen Forsmo–Hoting. Men man har å andra sidan redan nu hänfört linjen Storuman–Hällnäs till riksnätet. När det gäller bibanan Arvidsjaur–Jörn samt sträckorna Storuman–Gällivare resp. Mora–Brunflo på inlandsbanan hävdar regeringen att det behövs ytterligare några års erfarenheter och utredningar innan man vill ta ställning till vad som skall hända med dessa bandelar.

Redan 1979 framhöll vi – med instämmande från majoriteten i såväl trafikutskottet som i riksdagen – att inlandsbanan har en stor militärstrategisk betydelse i dessa vägfattiga landsdelar med stora avstånd. Lokaliseringen av ett militärförband till Arvidsjaur har naturligtvis ytterligare accentuerat berörda bandelars betydelse.

I ett läge där det blir allt angelägnare att reducera oljeimporten genom användning av inhemska bränslen, såsom ved och torv, är det uppenbart att inlandsbanans betydelse tilltar, då den har en sträckning just genom några av landets största tillgångar på skog och torv.

Även när det gäller turismen är det uppenbart att inlandsbanan får en allt större interregional betydelse. Detta visade ju inte minst förra sommarens resultat av tidningen Lands aktiviteter till förmån för inlandsbanan. Det var alltså inte statens järnvägar eller staten som såg till att det blev en ordentlig turisttrafiksatsning på inlandsbanan, det var tidningen Land och dess journalister. Vi vet alla hur stor framgång den aktiviteten fick.

Men för varje år som går utan att något beslut tas om inlandsbanans definitiva inörlivande med riksnätet blir banstandarderna på ännu ej riksnätshänförliga bandelar allt sämre. Detta är naturligtvis ur alla synpunkter olyckligt. Det är uppenbart att inlandsbanan och dess tre norra bibanor huvudsakligen har interregional betydelse. Mot denna bakgrund är det med besvikelse jag noterar att regeringen ännu inte har hänfört dem till riksnätet. Vi har på nytt reserverat oss för detta, och vi kommer att fortsätta vår kamp för inlandsbanan även om vi skulle förlora dagens voteringar! Det finns andra som efterträder mig som kommer att sköta den saken, det kan dagens utskottsmajoritet vara förvissad om.

Vi har också reserverat oss för att vissa andra bandelar skall hänföras till riksnätet. I första hand gäller det tre bandelar där länshuvudmännen nu har tagit på sig kostnadsansvaret för trafiken, dvs. Ystad–Simrishamn, Jönköping–Vaggeryd och Nässjö–Åseda.

Dessutom har vi, bl. a. med hänvisning till Anna Wohlin-Anderssons reservationer i transportrådet, begärt att bandelarna Ställdalen–Kil, Örebro–Svartå, Flen–Oxelösund, Karlsborg–Skövde, Nässjö–Nybro och Arvika–Mellerud skall hänföras till riksnätet.

I detta sammanhang vill jag gärna ta upp ett annat problem som inte är så allmänt känt. Många tror kanske nu att faran är över för tågförbindelserna på de banor som hänförts till riksnätet. Så är emellertid inte fallet. När det gäller de olönsamma banorna i riksnätet har riksdagen nämligen bestämt att det är bara de interregionala tågförbindelserna som staten och SJ skall ha ansvaret för. Om tågen däremot bara tillgodoser lokala och regionala resandebehov, är det länshuvudmännen som skall ha det ekonomiska ansvaret för dessa tåg. Därför har regeringen också följdriktigt begärt in förslag av SJ på vilka tågförbindelser på de olönsamma riksnätsbanorna som skall anses vara av interregional karaktär.

Vi vill från centerns sida kraftigt understryka att varje tåg som på ett naturligt sätt kan användas som anslutning till fjärrtågsförbindelser måste anses tillgodose interregionala resandebehov, även om flertalet resande använder dessa tåg för exempelvis pendelresor till och från arbetet. Vi menar alltså att endast tåg som uteslutande tillgodoser lokala och regionala resandebehov skall finansieras av länshuvudmännen.

För dagen vet vi inte vilka tåg som SJ och regeringen bedömer vara av interregional karaktär. Men jag har på detta sätt velat uppmana berörda länshuvudmän att noggrant granska de förslag som SJ upprättat och framföra sina erinringar, om de inte är i enlighet med vad jag nyss har antytt bör vara regel, dvs. att det tåg som kan användas för att åka vidare på fjärrtågen med skall betraktas som interregionalt, oavsett hur många resenärer som reser interregionalt resp. regionalt. Ett annat betraktelsesätt vore orimligt.

I detta sammanhang är det också viktigt att märka att vi från centerhåll föreslagit att länshuvudmännen skall få bättre ekonomiskt stöd, om de väljer att utnyttja tåg i stället för buss för att tillgodose persontrafikens behov. Vi har alltså föreslagit att länshuvudmännen skall få 20 kr. per tågakilometer när det gäller basutbudet, dvs. tre dubbelturer måndag–fredag och två dubbelturer lördag och söndag. Men även dessa frågor kommer att mer i detalj behandlas av Gösta Andersson i hans anförande, varför jag för ögonblicket nöjer mig med detta konstaterande.

Herr talman! Jag vill nu övergå till att mera ta upp tekniska detaljer i den proposition som vi har haft att behandla. Där har man från regeringens sida velat skilja på investeringar i infrastrukturen, investeringar i fasta anläggningar och i rullande materiel. Vi anser att en sådan uppdelning är naturlig, men vi anser också att förslagen är något vaga när det gäller gränsdragningen mellan infrastrukturinvesteringar och investeringar i fasta anläggningar. Vi i centern anser att till infrastrukturinvesteringar skall inte bara hänföras bankropp och spår utan även bangårdar, ställverk samt el- och signalanläggningar, dvs. vad som krävs för att utnyttja spåren.

Vi delar regeringens uppfattning att en viss del av nya investeringar i järnvägens infrastruktur bör direktavskrivas. Men eftersom riksdagen redan har fattat ett beslut om att investeringarna i Stockholmsregionen skall nedskrivas med 25 %, anser vi det rimligt att samma regel bör gälla för landet i övrigt. Egentligen borde väl nedskrivningarna vara ännu större, eftersom det ju rimligen är svårare att maximalt utnyttja infrastrukturinvesteringar i

mer glesbebyggda delar än i Stockholmsområdet. Men vi har alltså nöjt oss med att föreslå att samma regler skall gälla i landet i övrigt som de som redan gäller för Stockholmsinvesteringarna och yrkar i en reservation på att infrastrukturinvesteringarna skall direktavskrivas med 25 % i hela landet. Betecknande för moderaternas storstadsvänlighet är att de utan protester godtog 25 % direktavskrivning för Stockholmsinvesteringarna, men nu inte ens vill acceptera regeringens förslag på 20 % för det övriga Sverige.

När det gäller statens järnvägars investeringar i fasta anläggningar har regeringen föreslagit att dessa skall finansieras genom anslag via statsbudgeten. Vi finner att detta uppenbarligen står i strid med de regler som riksdagen redan har antagit för televerket, postverket, luftfartsverket m. fl. Där skall investeringar i fasta anläggningar finansieras genom upplåning. Centern har den uppfattningen att även SJ:s investeringar i fasta anläggningar, i likhet med vad som har föreslagits för rullande materiel, bör finansieras genom upplåning i riksgäldskontoret mot statlig kreditgaranti. På detta sätt får man en klarare bild av SJ:s kostnadsansvar för denna typ av investeringar, och kravet på förräntning m. m. blir ovillkorligt.

Om SJ skulle drabbas av underskott i verksamheten, anser vi av samma skäl att dessa också skall täckas genom upplåning hos riksgäldskontoret.

I propositionen har föreslagits att förordningen (1979:434) om godstransporter på olönsamma järnvägslinjer – enligt vilken SJ i princip är skyldig att ta emot gods för transport på det ersättningsberättigade bannätet – skall slopas. Vi finner att detta är orimligt innan man kan överblicka konsekvenserna av den planerade omorganisationen för styckeodstrafik och anser alltså att bestämmelserna bör stå kvar.

Herr talman! I januari väckte vi en motion, 1984/85:387, från vårt håll där vi aktualiserade en rad frågor med anknytning till SJ:s service. Vi tog upp frågor som parallell tåg- och busstrafik, tidtabellsanpassning, information om tidtabeller, frågan hur informationen på järnvägsstationerna resp. ombord på tågen skulle kunna förbättras, vad man bör göra för att skapa en bättre parkeringssituation vid järnvägsstationerna för resenärer samt förbättra tågens tidhållighet. Vi aktualiserade även taxepolitik och hur stationsbyggnader och hållplatsskydd etc. borde förbättras liksom städningen i vagnar, m. m.

När det gäller tidhålligheten anser vi att man borde införa en vinterberedskap av ungefär samma karaktär som många kommuner redan har. SJ bör träffa avtal om hjälp från åkerier, jordbrukare m. fl., som ofta har mindre att göra när det varit ett kraftigt snöfall, för att på det viset tillförsäkra sig snabb hjälp när det blir snöoväder o. d. som hindrar trafiken.

Det är med tillfredsställelse vi noterar att föredraganden i propositionen i stort sett har tillgodosett alla de krav vi framförde i januari, och vi har därför inte funnit någon anledning att reservera oss på dessa punkter. Vi förutsätter att SJ kommer att försöka svara upp mot de krav vi framförde i vår motion i januari.

När det gäller regeringens förslag att SJ skall satsa hårt på kombi- och hucke-pack-trafik är även det en effekt av vår motion nr 463 från januari, där

vi underströk vikten av en positiv utveckling av kombitrafiken. Vi framhöll också att en sådan inte kan åstadkommas utan att SJ ser till att det blir en aktiv medverkan från åkerinäringens sida och att SJ visar lyhördhet för de krav som denna näring ställer på motparten i fråga om tidhållighet och annan service.

Vi har alltså även på denna punkt funnit att föredraganden har bemödat sig om att tillgodose våra motionskrav från januari. Vi har därför inte funnit anledning att reservera oss heller på denna punkt utan förutsätter att SJ visar nödvändig samarbetsvilja och lyhördhet gentemot åkerinäringen. Det glädde mig att höra att även kommunikationsministern underströk vikten härav, om SJ skall nå de mål som vi alla önskar skall bli uppfyllda.

Kommunikationsministern räknar med att SJ redan detta år skall kunna beställa de nya snabbtågen. Det var ju under Elmstedts kommunikationsministertid som de här frågorna aktualiserades, och vi ser med tillfredsställelse att undersökningarna fortskrider planenligt. Jag vill i detta sammanhang bara inskräpa nödvändigheten av att man gör allt vad som är möjligt för att minska olägenheterna för markägare längs järnvägarna vid stegrade tågshastigheter. Jag vet att SJ nu satsar hårt på att genom markbyten och ombyggda korsningar etc. minska antalet plankorsningar och därmed olycksriskerna. Jag tycker också att det är angeläget att understryka att dessa snabbtåg inte bara är aktuella på linjerna Göteborg–Stockholm, Göteborg–Malmö resp. Malmö–Stockholm utan med fördel kan användas även på många andra delar av vårt kurviga riksnät. Det är nämligen *kurvtagningsförmågan* som gör att snabbtågen kan minska restiderna avsevärt. Vi ser alltså positivt på att SJ nu får möjlighet att skaffa fram nya och moderna tåg som kan utnyttjas successivt i ökad omfattning från slutet av 1980-talet.

Herr talman! Jag vill bara informera om att det svenska riksnätet för persontrafik enligt regeringens förslag från den 1 juli kommer att omfatta knappt 850 mil. Därutöver har vi då ungefär 11 mil som det blir fortsatt tågtrafik på därför att länstrafikbolagen har övertagit kostnaderna. Av dessa 850 mil riksnät är ganska exakt 400 mil olönsamma eller s. k. ersättningsberättigade banor. Jag tror att man bör ha detta i åtanke, eftersom på just dessa 400 mil har staten åtagit sig ansvaret bara för interregionala persontågsförbindelser. När det gäller de lokala och regionala persontågen blir det alltså länshuvudmännen som måste avgöra om de anser sig ha råd att svara för denna trafik. Utöver dessa 850 mil, som alltså hänförs till riksnätet, har vi nu dessutom 140 mil, där fortsatt prövning skall ske. Här inkluderar jag då inlandsbanan.

I sammanhanget kan det också vara intressant att notera att på ca 100 mil av de trafiksvagaste bandelarna utanför riksnätet, vilka alltså nu läggs ned, vållar persontrafiken ett underskott på bara knappt 100 miljoner. För de 400 milen E-banor i riksnätet är underskottet däremot ca 1 100 miljoner. Jag har velat framhålla detta, därför att väldigt många tror att det nu skall uppstå mycket stora besparingar för staten genom att man lägger ned de trafiksvagaste enskilda bandelarna. Så är alltså inte fallet, utan vi kommer att ha underskott på dryga miljarden även i framtiden, trots att vi nu amputerar det

Riktlinjer för järnvägspolitiken

svenska järnvägsnätet med bortåt 150 mil.

Jag vill också notera, att när statsrådet framhåller att man med de nu gällande principerna har skapat en kostnadsneutralitet mellan järnvägs- och busstrafik, är detta sannolikt riktigt. Men då har regeringen helt negligerat riksdagens vid flera tillfällen uttalade målsättning att spårbunden persontrafik skulle prioriteras av energi- och miljöskäl. Så sker inte med nuvarande regler, utan där uppnår man i bästa fall konkurrensneutralitet. Centerns förslag om ett särskilt statsbidrag på 20 kr. per tågkilometer för spårbundet basutbud är däremot ett uttryck för prioritering av spårbunden kollektivtrafik. Vi menar att SJ-ledningens bristande intresse för det ersättningsberättigade nätet har lett till att servicenivån har sjunkit, att resandeantalet minskat och att förlusterna ökat. Dessa lågtrafikerade banor representerar emellertid ett stort värde.

En av huvuduppgifterna för den av oss föreslagna chefen för det ersättningsberättigade nätet måste bli att internt inom SJ:s centrala ledning bevaka ersättningsbanornas intressen och resultatutveckling. Erfarenheter från vad som nyligen skett på inlandsbanan bör därvid kunna tas till vara. Kontakter bör t. ex. kunna tas med näringslivet för att utreda hur servicen till lägsta möjliga kostnader skall kunna anpassas till behoven. Ett tänkbart alternativ anser vi också skulle kunna vara att inrätta en resultatansvarig division för det ersättningsberättigade nätet i analogi med vad som förordats beträffande malmbanan.

Jag har tyvärr inte tid att gå in på koncernstrategin. Jag vill bara säga att vi anser det vara nödvändigt att SJ-chefen koncentrerar sig på att förbättra SJ:s resultat och ekonomi, medan de talrika bolagen får överlåtas till andra att ta ansvar för.

När det gäller SJ:s kafé- och restaurangverksamhet tycker vi att det är bra att man i ökad omfattning använder sig av privata entreprenörer. Vi menar att denna inriktning bör prioriteras för att förbättra både servicen och ekonomin.

Under de senaste av dessa dagar har det skett ett resonemang om en eventuell spårutbyggnad till Arlanda flygplats. Det är uppenbart att det finns ett stort intresse för en sådan spårbunden trafik. Det har uttalats såväl i riksdagen som i Stockholms län och på en del andra håll. Det är viktigt att SJ aktivt agerar i denna fråga. En spårutbyggnad till Arlanda skulle med stor sannolikhet leda till ett bättre kapacitetsutnyttjande på Uppsalapendeln. Jag nöjer mig med detta, eftersom riksdagen ju inte tar ställning till enskilda projekt. Det är emellertid ett projekt, som kan bli aktuellt och som SJ bör ta upp till prövning.

Med besvikelse har vi emellertid noterat att regeringen för andra året i rad sviker SJ när det gäller att fullfölja den år 1980 fastlagda femåriga investeringsplanen. Denna skulle ju ge SJ möjlighet att planera sina investeringar på ett vettigt sätt. När regeringen i fjol prutade 200 miljoner och i år ytterligare 100 miljoner, får detta givetvis mycket negativa effekter för SJ:s ekonomi. Investeringarna kan då inte ske i den takt och ordningsföljd som var tänkt för att ge bästa ekonomiska utbyte. Vi har därför i en

reservation begärt en ökning av anslaget för strukturinvesteringar på 200 milj. kr.

Under hänvisning till vad jag tidigare har sagt beträffande SJ:s totala investeringsnivå m. m. har centern även föreslagit en ökning av låneramen med 200 miljoner för investeringar i dels fasta anläggningar, dels rullande materiel upp till en totallåneram i riksgäldskontoret på 1 250 milj. kr. Jag vill också påpeka att av dessa medel bör minst 15 miljoner – precis vad SJ självt har begärt – tillföras de banor som i dag inte tillhör riksnätet för anskaffning av bl. a. nya motorvagnar.

Herr talman! Under hänvisning till vad jag anfört ber jag att få yrka bifall till samtliga till trafikutskottets betänkande 1984/85:22 fogade reservationer där centerföreträdare finns representerade.

Anf. 5 OLLE GRAHN (fp):

Herr talman! Järnvägarnas betydelse för det industriella samhällets framväxt kan inte överskattas. Genom järnvägen knöts landsändar samman. För den expanderande industrin kring sekelskiftet var järnvägens transport av råvaror och färdigprodukter en förutsättning. Även industrins behov av arbetskraft kunde tillgodoses genom att järnvägen möjliggjorde en större rörlighet bland befolkningen.

Under de senaste årtiondena har järnvägarna förlorat sin roll som det enda transportsystemet av betydelse. Bilen och flyget har övertagit stora volymer av både person- och godsbefordran.

Detta innebär 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, fördelar som har kommit att bli alltmer uppenbara mot bakgrund av våra miljö- och energiproblem.

En del av SJ:s nuvarande svårigheter kan enligt vår uppfattning tillskrivas det förhållandet att SJ länge har varit ett mycket konservativt skött företag med uppenbara brister i sin långsiktiga planering. Det har ofta saknats den nödvändiga framtidstron inom företaget, vilket medfört att underhåll och investeringar har blivit eftersatta. Problemen har därför stundtals blivit självgenererande. Dålig standard har medfört minskat utnyttjande, vilket i sin tur orsakat ytterligare ekonomiska svårigheter. Detta framgår bl. a. om man studerar underhållet av banorna. Härvidlag finns det i dag uppenbara brister som indirekt försvårar konkurrensen gentemot andra trafikmedel. Ett ofta omvittnat problem, särskilt i glesbygd, där beroendet av järnvägen är särskilt stort, är dålig tidtabellanpassning, vilket leder till att resenärer tvingas välja andra färdssätt framför järnvägen.

Med hänsyn till SJ:s betydelse i dag och i framtiden var det stora förväntningar som ställdes på regeringens järnvägsproposition. Det är med beklagande som vi konstaterar att dessa förväntningar inte är infriade.

Det är i stället en dyster bild av SJ:s framtid som tecknas i propositionen.

Utsikterna att uppnå lönsamhet för SJ förefaller att vara utomordentligt

Riktlinjer för järnvägspolitiken

små. Trots den finansiella rekonstruktion som nu föreslås i propositionen, och som senast 1983 föregicks av en liknande, saknas förutsättningar för att SJ skall kunna uppnå lönsamhet.

Våren 1983 avlastade riksdagen SJ kostnader med ca 700 milj. kr. Ett för 1983/84 med de tre föregående åren jämförbart resultat ger alltså en förlust på nästan 1 000 milj. kr. Även för budgetåren 1984/85 och 1985/86 är prognoserna negativa. Trots 1983 års avlastning beräknas förlusten kommande budgetår bli nästan 900 milj. kr. – detta oberoende av det ersättningsberättigade bannätet, för vilket SJ erhåller full ersättning för kostnaderna.

Det är mot denna bakgrund svårt att förstå varpå regeringen grundar den optimism om SJ:s framtid som framskymtar på olika håll i propositionen om riktlinjer för järnvägspolitiken. Propositionens förslag ger måhända viss respittid, men inom några år kommer det att bli nödvändigt med nya finansiella rekonstruktioner. Folkpartiet fann därför vid sin behandling av propositionen att förslagen som regeringen presenterade var alltför ofullständiga för att ge lösningar på SJ:s långsiktiga ekonomiska problem.

För att järnvägstrafik skall kunna bedrivas med rimlig ekonomisk lönsamhet krävs ett stort trafikunderlag. Typiskt sett finns ett sådant på långa och medellånga avstånd och på kortare avstånd i stora städer. Sveriges geografi och befolkningsstruktur medför mot denna bakgrund att en stor del av bannätet inte har förutsättningar att bli lönsam. För att trafiken skall kunna bedrivas krävs det att den subventioneras av staten. Så sker det på det s. k. ersättningsberättigade bannätet. Det framgår emellertid av propositionen att inte heller det s. k. affärsbanenätet, där 90 % av persontrafiken äger rum, kan bära sina kostnader. Detta sistnämnda förhållande bidrar ytterligare till farhågor för SJ:s framtid.

Utifrån det faktum att en betydande del av det nuvarande järnvägsnätet inte är företagsekonomiskt försvarbart att fortsätta att driva yrkade folkpartiet i sin motion att en noggrann analys skall göras av motiven till en fortsatt järnvägstrafik i nuvarande omfattning. Härvid vore en redovisning över åtgärder som på sikt kan göra trafiken lönsam på dessa delar av järnvägsnätet av stort värde. Det är förvånande att den inte har gjorts i propositionen.

Av regional- och miljöpolitiska samt trafiksäkerhetsmässiga skäl kan det vara motiverat att driva också olönsamma järnvägar. Men innan sådana ställningstaganden görs måste det finnas ett tillfredsställande underlag som belyser alternativa trafikslag och bl. a. de samhällsekonomiska konsekvenserna av dessa. Även detta har folkpartiet efterlyst i sin motion.

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 vidare ingående studier göras av skilda trafikslags alternativa samhällskostnader. En sådan redovisning är angelägen oavsett de kortsiktiga ställningstaganden som är aktuella med anledning av den föreliggande propositionen.

I detta sammanhang bör också en utvärdering göras av konsekvenserna av 1979 års trafikpolitiska beslut och därvid särskilt effekterna av den prioritering som gjorts av järnvägen som stommen i person- och godstrafiken.

Det finns ett antal ytterligare brister i propositionen vilka enligt vår uppfattning måste bli föremål för en närmare belysning innan riksdagen fattar beslut och framöver binder sig för stora kostnadsåtaganden. Det är bl. a. uppenbart att SJ måste arbeta med mer realistiska investeringskalkyler. Svagheten i dessa har påtalats under lång tid, men utvecklingen tycks ha varit utomordentligt blygsam vad gäller kalkyltekniken. Lönsamheten i snabbtågen, som i och för sig är en bra investering, har ifrågasatts från olika håll. Innan man binder sig för dessa investeringar borde ytterligare prövning ske. Erfarenheterna av liknande satsningar i andra länder bör kunna utnyttjas i detta sammanhang.

Den av regeringen föreslagna tekniken att övergå från avskrivningar på nyanskaffningsvärden till avskrivningar på historiska anskaffningsvärden innebär att avskrivningarna blir lägre, samtidigt som räntebördan stiger. Någon analys av de långsiktiga effekterna av denna omläggning har inte gjorts. Såvitt vi förstår innebär den endast att redovisningstekniken ändras – de verkliga kostnaderna eller intäkterna påverkas inte. Att detta skulle lösa några verkliga problem förefaller mycket osannolikt. I avvaktan på en närmare analys finns ingen anledning att ändra gällande redovisningsprinciper.

Folkpartiet har vid upprepade tillfällen krävt att staten skall ta ett betydligt större ansvar för järnvägens infrastrukturkostnader än vad som nu är fallet.

Det nu framlagda förslaget om en ny investeringsmodell för SJ är ett steg i den riktningen. Genom delning av investeringsanslaget i tre delar, där bansidans infrastruktur behandlas skilt från trafikföretagsdelen av SJ, får vi en början till en s. k. vägtrafikmodell för SJ.

Tillsammans med den föreslagna nedskrivningen av befintligt statskapital i infrastrukturåtgångarna kan en reform av detta slag därmed vara ett första steg för att ge järnvägen en kapitalkostnadsmodell, som på sikt kommer att likna vägsidans, där staten direktavskriver alla investeringar i vägar och gator. Det torde vara ofrånkomligt att en fullvärdig s. k. vägtrafikmodell inom några år måste skapas för att SJ över huvud taget skall kunna leva upp till de ekonomiska mål som statsmakterna fastlagt för SJ, vilka mål det för närvarande inte finns anledning att förändra.

Vi avvisar emellertid förslaget att SJ "betalar" för utnyttjandet av infrastrukturen genom att leverera in avskrivningar och ränta på det kapital som ställs till förfogande över statsbudgeten. I stället bör SJ betala för infrastrukturen i proportion till utnyttjandet. En sådan finansieringsmodell underlättar också 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 SJ-monopolet brytas. Den konkurrens som därvid kan uppstå torde i högre grad vara stimulerande för effektiviteten och lönsamheten i SJ än flera av de åtgärder regeringen föreslår.

För att förbättra samordningen mellan olika trafikmedel behöver många olika insatser göras. De regionala samrådsgrupper som skall skapas mellan

SJ och länstrafikbolagen har därvid viktiga uppgifter för att samordna turlistor, taxor och information. Men det räcker inte med det. Minst lika viktigt är att skapa väl fungerande trafikcentra i de större orterna.

Alltför ofta uppförs skilda anläggningar för olika trafikmedel. För smidiga övergångar mellan tåg och buss bör t. ex. busstationerna ligga nära intill järnvägsstationerna. I många fall borde t. o. m. perrongövergångar kunna ordnas mellan tåg, buss och taxi.

Då många större orter behöver rusta upp järnvägsstationer och andra trafikterminaler, bör nya grepp tas för att skapa moderna och rationella trafikcentra, där tåg-, buss- och taxitrafiken och annan service är väl samordnad. De nya greppen kan speciellt gälla finansierings- och ägandeformerna för dessa trafikcentra. Den modell som valts för den kommande Vasaterminalen i Stockholm visar hur nya ägar- och finansieringsformer löst tidigare svåra problem för trafikföretag att uppföra nya anläggningar för kollektivtrafiken.

SJ bör därför vara positivt till nya ägarformer vid uppförande av moderna trafikcentra. Kommunerna måste i sin tur i sin stadsplanering ta ett ökat ansvar och engagemang för att skapa dessa nya och välbehövliga trafikcentra vid järnvägsstationerna. I detta sammanhang bör också prövas en utförsäljning av SJ:s stationshus, t. ex.

Utskottet föreslår att ett särskilt förvaltningsbolag bildas för att bättre samordna verksamheten mellan SJ och dotterbolagen. Detta är ett försök att bringa ordning i den mycket komplicerade koncernorganisation som SJ i dag utgör.

Vi anser inte att detta är tillräckligt. I syfte att koncentrera SJ:s verksamhet kring järnvägstrafiken bör en rad dotterbolag som inte har naturlig koppling till denna försäljas.

Herr talman! Med anledning av vad jag här har anfört yrkar jag bifall till reservationerna 4, 5, 6, 17, 22, 33, 35 och 38.

Anf. 6 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! I den nu behandlade propositionen och i betänkandet talas mycket och ofta om att SJ måste bli bättre: mera konkurrensinriktat, marknadsinriktat, kundanpassat och allt vad som nu kan ingå i den kommersiella vokabulären. Man betonar den företagsekonomiska lönsamheten. Men lönsamhet beror av en rad faktorer, t. ex. taxor, bokföringsregler, investeringsvolym, investeringsinriktning och trafikpolitik.

Här kan det passa bra att helt kort påminna om den trafikpolitik som har förts under decennier. Denna trafikpolitik kännetecknas just av att regeringarna krävt företagsekonomisk lönsamhet av SJ, och SJ:s ledning har självfallet försökt leva upp till kravet. Bl. a. har personalantalet trots allt skurits ned med 30 % eller med 16 200 personer de senaste 20 åren. Följden har blivit nedläggningar av bandelar och trafik, indragning av stationer, försämrade service i många fall och ävenså höjda taxor.

Som vi påpekat i motion 2890 räddade järnvägen under det andra världskrigets avspärrningsår landets primära transportbehov och klarade

t. ex. med små medel stora delar av landets viktiga bränslebas genom vedtransporter.

Under samma period försumrades investeringar och förnyelse av en hårt nedsliten bana och övrig utrustning. I en tid då bilismen stormade fram och möttes av välvilja också av politikerna, som ett verkligt bevis på välfärd och framsteg, sattes järnvägen på sparlåga vad gällde driftskostnadssänkande investeringar i exempelvis teknisk utrustning.

1963 års trafikpolitiska beslut skärpte till lönsamhetskravet ytterligare genom formuleringen att varje trafikgren skall bära sina egna kostnader. Detta beslut fattades av riksdagen då marknadsekonomins ideologi förra gången stod högt i kurs i vårt land. Ju mer konkurrens, desto mer tillfredsställande transportstandard – det var tanken.

Vi bör minnas att en ganska kraftig opinion mot följderna av denna politik tvingade fram en ny utredning och ett nytt trafikpolitiskt beslut år 1979 – ett beslut som trots en viss brist på åtgärder ändå starkt betonade det samhällsekonomiska synsättet på trafiken.

I moderaternas och folkpartiets motioner och reservationer i samband med dagens debatt återfinns nu kravet på ett upprivande av 1979 års trafikbeslut och en återgång till 1963 års principer, som kännetecknas av marknadsekonomi och konkurrens. Man vill dessutom privatisera SJ som ett bolag.

När vpk i reservation 3 föreslår en alternativ skrivning vad gäller riktlinjer för järnvägspolitiken, är detta ett uttryck för vår vilja att klarare markera den samhällsekonomiska syn som arbetarrörelsen traditionellt företräder på trafikpolitikens område. Propositionens skrivning innebär nämligen en rad eftergifter för den inskränkta konkurrens- och marknadsekonomiska filosofi som, om än mer utpräglad, återfinns i borgerligt-liberal ideologi och även uttrycks i reservationerna 1, 2 och 4 från moderater och folkpartister.

Om regeringen faller undan för den tendens till överbetoning av marknadsanpassning och företagsekonomisk inriktning som nu krävs i nyss nämnda reservationer, finns det stora risker för att företagsekonomiskt lönsamma transportuppgifter blir de enda verkligt intressanta, medan nödvändiga, men ur lönsamhetssynpunkt mindre intressanta transportuppgifter kan trängas tillbaka.

Vi får inte riskera att områden med ett svagt trafikunderlag kommer på undantag. Även på trafiksektorn i samhället måste solidariteten gälla folkets grundläggande behov. I konsekvens med denna grundsyn har vpk motarbetat nedläggningen av många småbanor som, med offensiva åtgärder, bättre tidtabellsanpassning, smidigare taxor och framtagning av en lättare motorvagn redan tidigare, skulle ha kunnat leva kvar.

Ingen som läser moderaternas reservationer, t. ex. reservationerna 1 och 23, kan ta miste på att ett regeringsskifte skulle innebära fortsatta järnvägsnedläggningar.

Här kommer min fråga till Rune Torwald, som också kommenterade detta: Hur kommer det att gå med ett samarbete i en borgerlig regering när det gäller trafikpolitiken? Vem skall bestämma – Rune Torwalds parti eller

Rolf Clarksons parti moderaterna? Det är frågan, och det är en viktig fråga. Detta bestämmer nämligen om det blir fortsatta åtgärder för järnvägsnedläggningar eller om vi får en mer – tillåt mig en liten vits – moderat nedläggningspolitik med centerns märke.

Om några dagar – den 1 juni – kommer jag att vara med på ett möte där folk samlas för att markera sin protest mot att persontrafiken upphör på järnvägslinjen Forsmo–Hoting. Sista tåget går – för den här gången. Men folk samlas i protest, och kampen går vidare för att persontågstrafiken skall återupptas även på denna bana.

När jag ändå talar om regeringsfrågor och trafikpolitik: Hur blir det om vi får se ett valresultat med ett fortsatt regeringsinnehav på basen av s och vpk?

Vpk anser för sin del att en regering för att den skall få partiets stöd skall omfatta också en bättre järnvägspolitik och ett slut på samarbetet mellan s och moderaterna när det gäller järnvägsnedläggningar. Man får verkligen hoppas att socialdemokraterna äntligen säger ifrån och slutar med det för järnvägstrafikens fortbestånd förödande nedläggningsarbetet med moderaterna. Då regeringen nu föreslår att några hotade bandelar skall tillföras riksnätet, ser vi detta som en framgång för en stridbar opinion. I ett antal reservationer har vpk tagit ställning mot nedläggningsivrandet, som ofta innebär regionalpolitiska slag mot länen och kommunerna.

Även om vpk utvecklar kritik, ser vi också positivt på flera av de förslag som framläggs i proposition 1984/85:114. Vi kan inte instämma i den pessimism och vecklagan som jag tycker att de borgerliga talarna – i varje fall de från moderaterna och folkpartiet – har givit uttryck för i sina anföranden. De nya ansatser som finns i den s. k. vägtrafikmodellen, dvs. tanken att järnvägstrafiken skall ha samma förutsättningar som vägtrafiken, har vårt gillande även om vi anser att de föreslagna lättnaderna i avskrivningsregler för bannätet måste fullföljas konsekvent i form av samma typ av direktavskrivning som gäller för vägnätets infrastruktur.

Vi noterar också förslaget att övergå till avskrivning på det historiska värdet i stället för nuvärdet – en ordning som vpk tidigare föreslagit.

Det är bra att man tagit upp frågan om att försöka utveckla kombitrafiken och industrispårsverksamheten. På dessa områden förordar vi i reservationerna 18 och 20 mer bestämda och längre gående åtgärder. Kombitrafikens idé är i grunden idén om att så långt möjligt föra över den tunga långväga landsvägstrafiken till järnväg, vilket är till fördel för såväl vägekonomi som miljö- och energihushållning. Här finns också en viktig beredskaps- och sårbarhetsaspekt. Enbart lagring av olja för beredskapsändamål och transporter innebär stora kostnader.

Det är ett välbekant faktum att prognoserna pekar på ett växande transportbehov fram till sekelskiftet. En låt-gå-politik på området innebär att lastbilstrafikens andel kommer att öka på järnvägens bekostnad. En svällande tung långtradartrafik ökar dramatiskt trycket på landets vägnät med enorma vägkostnadsökningar som följd. Härtill kommer ytterligare påfrestningar på miljön med växande luftföroreningar med försurning av skogarna som en konsekvens. I sammanhanget bör framhållas att i samband

med åtgärdsprogrammet mot försurning har naturvårdsverket framhållit att en överföring av samtliga landsvägstransporter över 200 kilometer till järnväg skulle minska kväveoxidutsläppen med 16 000 ton per år. Inom parentes kan nämnas att varje procents ökning av biltrafiken innebär 1 500–2 000 ton per år i ökade kväveoxidutsläpp.

Målsättningen då det gäller programmet för minskad försurning måste innebära en omläggning till mera järnvägstrafik, en trafikform som även med avseende på minskad olycksfallsfrekvens har klara fördelar för samhället. Ur energihushållningssynpunkt innebär det faktum att energiåtgången vid frakt av ett ton gods på landsväg är åtta gånger större än på järnväg också ett argument för mera järnvägstransport. Att sedan landsvägstrafiken förbrukar en tredjedel av landets oljeimport förstärker ytterligare detta argument.

Som framgår av reservation 20 anser vpk att riksdagen redan nu bör utreda och förbereda en mera konsekvent övergång till ett system med regler för räjongbegränsning av långväga lastbilstrafik, varigenom lastbilstransport i princip skall ske endast på kortare avstånd. Ett sådant system kan kopplas till andra åtgärder, t. ex. en mera korrekt beskattning av den tunga långväga lastbilstrafiken. Exempel på andra åtgärder är en förbättring av de allmänna arbetsvillkoren för bilpersonalen, som i dag enligt styrkta utredningar arbetar under arbetsmiljövillkor som är bland de hårdaste som förekommer och som har svåra arbetsförhållanden över huvud taget med mycket arbete på övertid och obekvämt arbetstid. Lagöverträdelser, överlast och en klar överetablering är förhållanden ägnade att snedvrída konkurrensen och försämra SJ:s möjligheter.

Vpk:s reservation nr 18 gäller industrispår. Där kritiserar regeringsförslaget att koppla finansiering och byggande av industrispår till arbetslösheten i ett område. Bristen på fasta regler för huvudmannaskap, finansieringsformer och statsbidrag m. m. är påfallande när det gäller industrispår. Här borde fasta bestämmelser skapas, särskilt vad gäller statsbidrag, som kan utgå på samma sätt som inom vägbyggandet, där regler finns för alla former av vägar.

Exemplet industrijärnvägen Örnsköldsvik–Husum aktualiserar för övrigt definitionsfrågan. Var går exempelvis gränsen mellan en järnväg i vanlig mening och ett industrispår? Det är ställt utom allt tvivel att byggandet av järnvägen Örnsköldsvik–Husum är ett offensivt grepp som i ett slag effektiviserar systemet för transport av råvaror och färdigvaror till och från ett av Europas största cellulosakombinat och dessutom åstadkommer den marknadsanpassning som det talas så mycket om inte minst i detta järnvägsbetänkande.

Herr talman! När det gäller den föreslagna investeringsvolymen kan man slå fast att regeringsförslaget innebär en betydande nedskärning reellt sett. Man frångår den planeringsram som angavs i 1980 års strukturplan, där den genomsnittliga ökningstakten för SJ:s totala investeringar efter femårsperioden 1981/82–1985/86 angavs till 5 % per år i reala termer. Det måste framhållas att SJ för 1985/86 begärde en investeringsram på 2,4 miljarder kronor. Vi måste också komma ihåg att redan i den ekonomisk-politiska propositionen 1983/84:40 en nedskärning skedde med 200 milj. kr. i förhål-

lande till strukturplanen, vilken som bekant förutsätter hänsyn till prisnivåförändringarna.

Nu ser vi, herr talman, klart ett par tendenser i investeringspolitiken: dels den fortgående åtstramningen, dels en prioritering av vissa eftersläpande problemområden. Genom mångåriga försummelser finns nu betydande eftersläpande investeringsbehov för att skapa ökad spårkapacitet i storstadsregionerna och för att söka eliminera andra försummelser som skapat flaskhalsar, t. ex. i utlandstrafiken över Öresund, som medfört krav på storsatsning för ökade barngårdsresurser i Helsingborg. En rad angelägna investeringsobjekt, bl. a. på norra stambanan, i Vännäs-Långsele-regionen, på västkusten liksom på inlandsbanan, skjuts på framtiden. Stora eftersläpande behov finns när det gäller kraftförsörjningssystemet osv. Allt detta innebär att SJ snarare får ägna sig åt ett slags "uppehållande försvar" än åt offensiva framtidsinvesteringar som samtidigt kan skapa nya jobb.

Tendensen är nu också att göra investeringarna beroende av arbetsmarknadspolitiska s. k. paket. SJ skall fungera som en sysselsättnings- och budgetregulator. Detta framkommer helt klart då man anser att 20 % av investeringsverksamheten beräknas bero av AMS-medel samtidigt som AMS resurser skärs ner. Vpk anser att det finns goda skäl för en höjning av investeringsanslaget vad gäller infrastrukturen med 100 milj. kr., som vi föreslår i reservation 41.

När jag ändå kommenterar anslaget vill jag yrka bifall till reservation 47. Där berörs anslaget till rabatter för studerande och pensionärer. Regeringen är inne på en åtstramning när det gäller dessa rabatter. Vi kan inte acceptera detta. Erfarenheten visar att försämringar i rabattvillkoren för studerande och pensionärer påverkar SJ:s resandeunderlag negativt. Vi föreslår därför att SJ skall få den ökning med 15 milj. kr. som SJ begär för en anpassning till prisutvecklingen. Min fråga är nu: Är socialdemokraterna och de borgerliga överens om att försämrade för dessa svaga grupper?

Regeringen vill upphäva ett par förordningar som gäller för olönsamma järnvägslinjer. Den ena avser skyldigheten för SJ att ta emot gods för transport på dessa linjer, den andra avser rätten för kommun att, då SJ vill dra in en järnvägsstation, överklaga detta förslag till regeringen. Enligt vår mening finns det grundad anledning att tills vidare ha kvar båda dessa bestämmelser. Innan något tryggt alternativ finns bör man kunna fordra att järnvägen är skyldig att ta emot gods på dessa banor, som ofta är glesbygdsbanor. Likaledes bör en kommun ha kvar möjligheten att få ett ord med i laget då nedläggning av en station är aktuell. Särskilt gäller detta mot bakgrund av pågående rikssatsning på turismen.

I betänkandet talas om att frågan – som jag här har berört – kan lösas i de tänkta samordningsorganen mellan SJ och länstrafiken. Tyvärr blir dessa organ mer eller mindre frivilliga, då utskottet nu tycks gå emot vpk:s förslag att göra dessa organ för samordning obligatoriska i lag. Vi bevakar frågan och återkommer. Det måste antligen bli ordning på och smidighet i anpassningen mellan fjärrtrafik och lokaltrafik.

Till slut, herr talman! Alla som har följt med Svenska arbetsgivareför-

eningens och Industriförbundets kampanj mot den offentliga eller gemensamma sektorn kan se att de borgerliga – främst moderater och folkpartister – i järnvägspolitiken utgör ett eko av denna kampanj. Vpk vill försvara den gemensamma sektorn mot angrepp från försämrare och privatiseringsivrare. När vi – bl. a. i reservation 34 om koncernstrategi och förvaltningsbolag – yrkar avslag på regeringsförslaget och förordar en ny utredning, betonar vi särskilt frågan om ett verkligt inflytande för de anställda i en ny ledningsorganisation.

Det finns en motståndarkliché, enligt vilken vi kommunister vill att "staten skall bestämma allt". Jag erinrar om att Rolf Clarkson i sitt inlägg talade om statlig styrning av vpk-modell. Detta är fel. Som socialister är vi inte alla beredda att i alla stycken okritiskt försvara allt vad statsmakt heter. De som länge haft en statlig arbetsgivare vet att företaget ofta domineras av en hög – jag höll på att säga högerstyrd, men det hade kanske också blivit rätt – toppstyrd byråkrati, som dessutom tar efter de värsta storföretagens fasoner.

Men lösningen är inte koncern- och bolagsform, som regeringen föreslår, eller den privatisering som borgerliga partier vill genomföra. Här finns också vpk:s alternativ, som innebär att de inneboende krafter och hela den kapacitet av kunskaper och erfarenhet som representeras av de anställda, på ett riktigt sätt via utbildning och samarbete kanaliseras in i ett engagemang och ett ansvar för företagets skötsel. Som det nu är slösas man bort kreativitet, framåtanda och idéer i ett system där individen glöms bort. Ett sådant alternativ och en sådan linje som vi föreslår står i samklang med socialismens ideologiska rötter och vill göra rent hus med förmyndarbyråkrati, som har sina rötter i borgerlighetens ideologi.

Med det anförda yrkar jag, herr talman, bifall till samtliga vpk-reservationer i anslutning till betänkande 1984/85:22 från trafikutskottet.

Anf. 7 RUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande 22 i dess helhet.

Jag avser inledningsvis att något redovisa utskottsmajoritetens syn på de tre grundpelarna i propositionen, nämligen det ändrade kostnadsansvaret för SJ, vägtrafikmodellen och koncernstrategin för SJ och därefter gå över till att något kommentera en del av de reservationer som är fogade till betänkandet.

För att börja med kostnadsansvaret vill jag säga att värdet med det i första hand är att staten tar ett ökat ansvar för infrastrukturkostnaderna. Det är en logisk följd av de grundläggande service- och standardmålen i järnvägstrafiken. I ett sådant läge måste statsmakterna ändra de ekonomiska kraven på SJ, precis som kommunikationsministern tidigare har anført. Annars blir följden en fortsatt och kraftigt ökad förlust för järnvägstrafiken, vilket också får mycket allvarliga konsekvenser inte bara på statsbudgeten utan också för de anställdas motivation att vidareutveckla SJ som ett affärsföretag.

Av mycket stor betydelse är att SJ med den nya investeringsmodellen på flera väsentliga punkter får samma förutsättningar att konkurrera på marknaden som andra transportföretag. Övergången till ett avskrivningssys-

Onsdagen den
29 maj 1985

*Riktlinjer för järn-
vägspolitiken*

tem, som är baserat på historiska värden i stället för som nu på återanskaffningsvärdena, är ett exempel på detta. Ett annat exempel är att SJ:s ränteutgifter för större investeringar kan förskjutas i tiden tills investeringarna är slutförda och man genom ökad tågtrafik kan skapa intäkter.

För affärsföretaget SJ, dvs. främst person- och godstrafiken, skärps emellertid kraven. Rullande materiel skall i fortsättningen finansieras genom lån i riksgäldskontoret på marknadsmässiga villkor. Här förutsätter utskottet att riksgäldskontoret verkligen kommer att erbjuda lån på samma villkor som affärsbankerna. Det är nämligen viktigt att SJ får samma förutsättningar som sina konkurrenter när det gäller upplåning. Samtidigt tvingas också SJ att täcka eventuella underskott i järnvägstrafiken med lån i riksgäldskontoret. Även i denna del kommer alltså SJ att likställas med konkurrenterna i liknande situationer.

De nya förutsättningar som ges SJ innebär att staten dels tar på sig sådana kostnader som förorsakas av samhällsekonomiskt motiverade service- och standardmål, dels skärper kraven på SJ att täcka de resterande kostnaderna genom intäkter. Härigenom ges SJ enligt utskottsmajoriteten en rimlig ekonomisk målsättning.

Enligt utskottets mening medför den av regeringen föreslagna investeringsmodellen i huvudsak samma fördelar som en s. k. extern vägtrafikmodell. Skillnaden är i första hand att avgifterna för utnyttjandet av infrastrukturen med regeringens interna vägmodell betalas internt inom SJ från person- och godstrafikavdelningarna till banavdelningen. I fråga om den externa modellen däremot betalas avgiften direkt till staten. Avgörande för val av modell har varit att investeringar i bannätet även fortsättningsvis måste förräntas så långt möjligt. Det är en viktig del i sammanhanget. Den externa vägtrafikmodellen, som innebär att alla investeringar i infrastrukturen direktavskrivs, medför enligt utskottsmajoritetens uppfattning svårigheter att åstadkomma ett system som ställer samma krav på avkastning på investeringar i infrastrukturen som den interna modellen. Utskottet har därför i likhet med regeringen funnit att det i varje fall inte ännu föreligger tillräckligt starka skäl att ta steget fullt ut och förorda en extern vägtrafikmodell.

Mycket beror nu på om SJ skall kunna leva upp till de nya målen. Utan tvivel ställs det krav på offensiva satsningar och rationaliseringar, samtidigt som investeringarna även fortsättningsvis måste ligga på en hög nivå. Därför är forskning och utveckling på järnvägsområdet en förutsättning för en positiv utveckling på lång sikt och måste ges ökad tyngd i fortsättningen. Där har man nu tagit ett första viktigt steg genom särskilda forskningsmedel till VTI i Linköping.

För att gå över till koncernfrågorna vill jag säga att det är av strategisk betydelse för SJ:s möjligheter att uppnå de nya ekonomiska målen att samarbetet inom SJ-koncernen utvecklas på det sätt som den nya koncernstrategin i propositionen ger uttryck för. Utskottet har under lång tid efterlyst ökade insatser för att få till stånd en bättre samordning mellan järnvägen och framför allt lastbils- och bussföretagen.

Mot denna bakgrund är det naturligt att den nya koncernstrategin bygger på tanken att dotterbolagen i SJ skall utgöra ett komplement till moderbolaget. Direkt konkurrerande verksamhet skall alltså inte förekomma, vilket utskottet särskilt understryker i sitt betänkande. Det nya förvaltningsbolaget, som enligt propositionen skall starta sin verksamhet den 1 januari 1986, kommer att bli ett viktigt instrument för att åstadkomma den önskade samordningen inom koncernen.

Den satsning på kombitrafik som aviseras i propositionen är ett exempel på tillämpningen av den nya koncernfilosofin. Avsikten är att flera transportmedels speciella fördelar skall tas till vara i samordnade transportlösningar. Kan SJ leva upp till de krav som ställs från kundernas sida finns det goda förutsättningar att klara den angivna målsättningen, en kombitrafikvolym på 3 miljoner ton.

Jag vill, herr talman, notera att det är en styrka att en enig riksdag står bakom denna satsning. Jag tror att det kan få en avgörande betydelse gentemot speditörerna och åkarna att kunna visa att ägaren/staten nu menar allvar och verkligen stöttar denna verksamhet för SJ. Moderaternas särskilda yttrande på denna punkt tar jag bara som en pliktskyldig marginalanteckning. Jag noterar som sagt med tillfredsställelse att det är en enig riksdag som beslutar att satsa på kombitrafiken.

Herr talman! Jag avser nu att övergå till att kommentera de reservationer som är fogade till utskottsbetänkandet. Reservationerna 23–31 kommer Sven-Gösta Signell senare att behandla, varför jag i detta skede endast avser att övergripande kommentera resterande reservationer.

Mest betecknande är att av 47 reservationer som är fogade till utskottsbetänkandet är det bara en gemensam borgerlig reservation, och den gäller en så banal fråga som serveringsrörelsen på tågen. Det är alltså det enda som borgerligheten är överens om när det gäller järnvägspolitiken. Det visar också att det finns en mycket bred riksdagsmajoritet bakom den socialdemokratiska järnvägspolitiken, vilket jag hälsar med tillfredsställelse.

För att börja med folkpartiet så förstår jag vilken arbetsbelastning den ensamme folkpartisten har i trafikutskottet. När man inte hinner tillräckligt sätta sig in i alla detaljer är det enklast att yrka avslag och föreslå nya analyser och utredningar. Det är fullt förståeligt att man gör så, och det är vad Olle Grahn har gjort. Men jag kan försäkra Olle Grahn att det finns ett omfattande utredningsarbete bakom de nya riktlinjerna för järnvägspolitiken. Några nya analyser och utredningar, som folkpartiet föreslår, är absolut inte nödvändiga inom överskådlig tid. Självfallet kommer man kontinuerligt att följa upp SJ:s verksamhet, men nya analyser nu är helt överflödiga.

På en punkt har folkpartiet mycket precisa krav – man vill att riksdagen skall sälja ut en rad av SJ:s bästa dotterbolag. Man t. o. m. namnger dem: ASG, GDG, Landtransport, Swedcarrier. Dessutom föreslår folkpartiet att SJ också skall sälja ut stationshus, magasin, tomter etc. Här har ni, Olle Grahn, ramlat ännu längre ut på högerkanten än t. o. m. moderaterna. Min fråga till Olle Grahn är: Varför kräver ni inte några analyser när det gäller de här detaljerna? Varför kräver ni inga analyser över vilka effekter det skulle få

Onsdagen den
29 maj 1985

*Riktlinjer för järn-
vägspolitiken*

för SJ att sälja ut dessa stora bolag, som kompletterar SJ och SJ:s järnvägstrafik? Vad är det som har hänt med folkpartiet? Tidigare har ni ju varit ett parti som socialliberalt och samhällsekonomiskt stöttat järnvägen. Jag känner inte igen folkpartiet i år.

Vad sedan gäller vpk så kommer man i år på många punkter igen med gamla bekanta förslag. Men på en punkt, Sven Henricsson, måste jag reagera mycket skarpt och det är när vpk i en reservation skriver – lyssna nu, Sven Henricsson! – att "propositionen i många skrivningar hyllar ett tänkande som har sina främsta förespråkare i Svenska arbetsgivareföreningen, Industriförbundet och moderaterna." Vad är detta för nonsens? Om detta hade varit riktigt och Sven Henricsson alltså hade haft belägg för denna skrivning, varför har då moderaterna reserverat sig på 16 punkter mot praktiskt taget var enda en av de tyngre bitarna i propositionen? Detta kräver en förklaring, Sven Henricsson.

Som jag tidigare framhållit är en av de grundläggande utgångspunkterna att skapa konkurrensneutralitet mellan de olika transportslagen. Är det så att man accepterar konkurrens, då måste man också acceptera att SJ tillåts att tjäna pengar. Det kan inte vara något fel i ett sådant resonemang, när staten samtidigt tar det samhällsekonomiskt övergripande ansvaret.

Jag vill slå fast att Sverige har ett av världens bästa järnvägsföretag, som kommer att bli ännu bättre genom dessa nya riktlinjer. Därför avvisar utskottsmajoriteten vpk:s krav på andra riktlinjer och en annan koncernstrategi av det enkla skälet att vi vill skapa effektivitet utan onödiga tvångsmedel. Vi vill ta till vara de samordningsmöjligheter och den samlade kompetens som finns inom SJ-koncernen.

När det sedan gäller provningsbanorna återkommer vpk och centern med en papegojas envishet år efter år med samma krav på att dessa banor skall in i riksnätet. Jag skall emellertid inte närmare gå in på den punkten. Den kommer Sven-Gösta Signell senare att klara av. Jag vill bara när det gäller vpk notera att om man analyserar vpk:s alla reservationer, så finner man att ni inte har kostnadstäckning för alla de krav ni där för fram. Kanhända räknar ni med att ni aldrig kommer i en sådan situation att ni behöver betala för era förslag.

Jag får sedan övergå till att behandla centerpartiets reservationer. Jag måste säga att centerns företrädare tydligen har läst på bra och tydligen också försökt att sätta sig in i de nya riktlinjerna. Det är nämligen genomgående så att centern ansluter sig till alla de grundläggande förslagen i propositionen, vilket jag hälsar med tillfredsställelse, och vilket också gör att vi har en bred riksdagsmajoritet bakom oss. Men på en punkt förstår jag inte centern riktigt, nämligen när ni tror att en speciell chef för E-nätet skulle lösa alla problem med det trafiksvaga bannätet. Jag har försökt förklara detta tidigare för Rune Torwald, och jag vill säga: Tänk om det vore så enkelt att om man inrättar en ny chefsbefattning är alla problem med E-nätet lösta.

Nej, Rune Torwald, målsättningen bör i stället vara att komma bort från ett system där man har uppdelningen på A- och B-nät och i stället ha en gemensam beteckning på järnvägsnätet. Det är just det som propositionen

har börjat anvisa vägar till, och det är den vägen vi skall gå. Bl. a. har SJ fått i uppdrag att utarbeta ett nytt ersättningsystem, och staten kommer genom propositionens skrivning att mer precisera de tjänster som köps av affärsföretaget SJ.

Vidare kan man kanske skönja en liten motsättning i centerns resonemang. Centern ställer dels på vissa punkter hårda ekonomiska krav på SJ, lägger dels fram förslag som skulle medföra kraftigt ökade underskott i verksamheten. Men som helhet tycker jag ändå att centern har förstått skrivningarna i propositionen och ställer upp på utskottsmajoritetens sida på ett sätt som jag hälsar med tillfredsställelse.

Vad slutligen gäller moderaterna är det ingen tvekan om att hos dem finns de största åsiktsskiljaktigheterna gentemot majoriteten. Efter att ha lyssnat på Rolf Clarkson finner jag att honnörsorden genomgående är privatisering och "bolagisering". Rolf Clarkson avvisade t. o. m. samhällsansvar för järnvägen – enligt moderaterna finns inget utrymme för det.

Totalt har moderaterna, som jag tidigare sade, lyckats åstadkomma 16 reservationer. Om – som tidigare talare har sagt – dessa reservationer skulle vinna riksdagens bifall, skulle vi få ett betydligt bantat järnvägsnät i Sverige, för att uttrycka sig lindrigt.

Moderaterna reserverar sig mot de grundläggande riktlinjerna. De vill minska E-nätet, de vill minska statens ansvar, de vill inte skriva bort statskapitalet i infrastrukturen, de motsätter sig koncern- och organisationsstrategier, de vill skära ned statens anslag till järnvägarna – bara för att nämna några av moderaternas reservationer.

Ni har varit duktiga. Ni har faktiskt på 9,5 glest skrivna motionssidor lyckats åstadkomma 27 avvikande meningar eller andra förslag. Det visar samtidigt att inte alla era yrkanden är särskilt väl genomtänkta på alla punkter. Man kan fråga sig: Varför alla dessa reservationer, när det egentligen borde vara möjligt att klargöra er uppfattning, totalt, i en enda reservation? Hade så skett, hade ni också sluppit sätta på pränt en rad motsättningar och felaktigheter, som man kan upptäcka om man noggrant läser era reservationer.

Jag skall med hänsyn till min styrelsekollega i SJ begränsa mig till några påpekanden.

Hela innehållet i moderaternas motion och reservationer gör helt klart att ni förordar en extern vägtrafikmodell. Men faktum är, att detta kräver att alla investeringar i infrastrukturen direktavskrivs. Det kräver också att uppdelningen mellan affärsbanenätet och det ersättningsberättigade nätet upphör. Då kan man ställa ett par frågor:

När ni utgår från dessa fakta, hur kan ni samtidigt kräva att alla investeringar i infrastrukturen till 100 % skall amorteras och förräntas av statens järnvägar, när man med en extern vägtrafikmodell måste direktavskriva dem? Och hur kan ni vidare kräva att ett statskapital i infrastrukturen på 1,3 miljarder skall återbetalas av SJ? Det finns inga som helst motsvarigheter till detta på vägtrafiksidan. Det är helt motsägelsefulla förslag ni lägger fram!

Moderaterna reserverar sig t. o. m. emot att räntan på investeringarna i infrastrukturen i affärsbanenätet förs till statskapitalet under byggnadstiden för att sedan återbetalas när investeringarna börjar ge inkomster. Kan Rolf Clarkson ge exempel på några motsvarande saker på vägsidan?

Vidare godtar moderaterna förslaget om koncernstrategi för SJ. Det tycker jag är riktigt. Men hela koncernstrategin bygger på att SJ behålls inom affärsverkets ram. Hur kan ni då – samtidigt som ni godtar koncernstrategin – kräva en helt ny företagsform? Ni måste välja antingen/eller, Rolf Clarkson. På punkt efter punkt kan man konstatera att ni motsäger er själva, vilket faktiskt gör det helt omöjligt att via reservationerna få klart för sig var på plan moderaterna egentligen finns när det gäller järnvägspolitiken.

Herr talman! Jag har valt att inte i detalj gå in och kommentera reservationerna, beroende på att propositionen och betänkandet är så genomgripande att jag har bedömt det som viktigare att lyfta fram de olika partiernas järnvägsfilosofi i rampljuset än att hänga upp mig på några detaljer.

Slutligen vill jag framföra att järnvägspolitiken – genom regeringens proposition – nu har fått en mer konkret innebörd än den politik hade som innefattades i 1979 års trafikpolitiska beslut. Utskottsmajoritetens uppfattning är att de nya förutsättningar som ges SJ kommer att stimulera till ökad effektivitet och lönsamhet i järnvägstrafiken. Sammantaget bör därför resultatet bli att ett av världens bästa järnvägsföretag kommer att bli ännu bättre.

Med detta vill jag än en gång yrka bifall till utskottets hemställan.

Anf. 8 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag skall börja med att ta upp Rune Johanssons senast framställda fråga, nämligen vilken inställning vi har till koncernstrategin, som regeringen nu föreslår. Regeringens förslag innebär ju att affärsverksformen skall finnas kvar. Vi kan säga ja till det första lilla steget mot en reglerad koncernstrategi även inom affärsverkets form därför att det också där ställs krav på lönsamhet. Men vad vi inte tycker är bra med den strategi som föreslås är att den nya koncernstyrelsen enligt förslaget får för litet mandat att utveckla företaget. Styrelsen får bara styra och ställa vad gäller SJ:s egen organisation. Men det som är allra viktigast, nämligen prissättningen på produkterna, får styrelsen inte fri tillgång till.

Vi kan alltså i detta fall motsägelsefullt säga ja till en företagsform som vi samtidigt säger nej till. För oss är det mycket viktigt att få en ny företagsform, eftersom vi tror att det är den enda möjligheten att i snabb takt göra SJ till ett lönsamt företag. Att som i dag skära bort 600–700 milj. kr., som inte svenska folket skall se att SJ får i form av subventioner, tycker vi är orättfärdigt. Vi tror inte att SJ:s ledning känner sig mer manad att kapa bort en förlust på 200 milj. kr. än en på 700 miljoner. Det vore att göra den orätt att tro det. Vi förutsätter från moderat sida att SJ:s ledning och styrelse hela tiden oförtrutet arbetar på att minska underskottet hur stort det än kan vara.

Det är över huvud taget ett bärande argument från moderata samlingspar-

tiet att skattepengar skall användas öppet, så att svenska folket ser vart de går. Vad vi mest ogillar i regeringens förslag till nya riktlinjer för järnvägspolitiken är att man på ett ganska listigt sätt döljer subventioner i storleksordningen flera hundra miljoner.

Vi säger ja till en vägmodell, men vi är, Rune Johansson, fullt medvetna om de svårigheter som en sådan kan föra med sig. SJ:s funktioner som trafikföretag och som infrastrukturföretag är nämligen oerhört sammanvävda med varandra. Man måste dock omedelbart börja arbeta för att genomföra den radikala förändring som vi tror är nödvändig för ett verkligt konkret resultat i slutändan.

Rune Johansson är också bekymrad över hur det borgerliga samarbetet skall fungera efter den borgerliga seger som vi hoppas på till hösten. Det gick bra under de tidigare sex åren. Det finns en åsiktsskillnad, nämligen att centern mer än vi vill bevara och bygga ut det nuvarande riksnätet, men det kan vi säkerligen komma överens om.

Anf. 9 RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Rune Johansson sade att SJ:s anställda genom de nya reglerna har fått en bättre motivation i sitt arbete, och det låter sig sägas. Å andra sidan lovade riksdagen 1980 SJ och dess anställda att en viss investeringsram under fem år skulle få skrivas upp med 5 % i reala termer. Nu prutade regeringen i fjol 200 miljoner och i år ytterligare 100 miljoner. Det kan väl inte ha ökat motivationen hos de anställda? Tvärtom har väl detta för dem varit som ett slag i ansiktet, eftersom det försämrar möjligheterna att planera investeringarna på rätt sätt. Jag och centern i övrigt anser att regering och riksdag skall stå för givna löften, och därför har vi reserverat oss. Tyvärr tycks inte de övriga stora partierna ha samma uppfattning, utan de har gått med på dessa prutningar.

En annan intressant sak är att den nuvarande regeringen har tyckt att det är rimligt att man i Stockholmsområdet slipper undan med att förränta 75 % av det investerade kapitalet. Detta godtogs även av moderaterna. Men när det gäller investeringar i resten av landet tycker regeringen nu att man minsann skall förränta 80 % av kapitalet. Vi kan inte förstå denna skillnad och menar att avkastningskravet utanför Stockholmsområdet i varje fall inte skall vara större än inom Stockholmsområdet.

När det gäller kombitrafiken konstaterar jag med tillfredsställelse att det nya bolaget skall sälja tjänster till alla åkare, alltså inte bara till de egna delägarna, och det är viktigt att få detta sagt.

Rune Johansson glädde sig åt att det finns en bred uppslutning bakom den nuvarande socialdemokratiska järnvägspolitiken. Han är själv en av dem som verkligen har arbetat hårt för denna, och det vill jag ge honom ett erkännande för. Men vi lider fortfarande av sviterna efter den järnvägspolitik som socialdemokraterna förde fram till 1976, då vi under lång tid inte hade fått vare sig vagnar eller lok. Det pågår ett arbete, och mycket har förbättrats.

Här sägs att centern har visat papegojans envishet när det gäller

olönsamma bandelar. Ja, men det har också varit effektivt. I varje fall har minst tio bandelar sin persontrafik kvar tack vare denna papegojartade envishet. Tack vare detta kommer kanske också sjöarna och skogarna i de berörda trakterna att ha en chans att hålla sig friska även i framtiden.

När det till sist gäller E-nätet har jag den övertygelsen – och jag tror att också alla andra skulle kunna ha det – att ansvar och befogenheter för en chef är den enda möjligheten att förbättra verksamheten och det ekonomiska resultatet. Därför vill vi ha en särskild resultatansvarig för detta nät.

Anf. 10 OLLE GRAHN (fp) replik:

Herr talman! Rune Johansson uttryckte besvikelse över att det fanns bara en enda gemensam reservation från de tre icke socialistiska partierna. Ja, vi har tre olika partier, och vart och ett har väckt sina egna motioner. Naturligtvis följer man reservationsvägen framför allt upp den egna motionen.

Vidare ondgör sig Rune Johansson över att folkpartiet vill återförvisa hela propositionen och begär ett nytt förslag. Jag måste säga att jag blev litet besviken när propositionen kom. Inte minst Rune Johansson hade ju verkligen predikat om vilka fina förslag som skulle komma att presenteras i järnvägspropositionen. När man inte är nöjd med det innehåll som presenteras måste man också få uttala sin besvikelse över detta.

Rune Johansson ondgör sig också över att vi har ett konkret förslag när det gäller försäljning av viss fast egendom. Rune Johansson kanske kan dra sig till minnes att vi faktiskt i flera tidigare motioner har framfört sådana tankegångar. Nu har vi preciserat oss litet mer i den motion som väcktes med anledning av propositionens förslag. Men det är vår bestämda uppfattning att det skulle vara möjligt att få till stånd en mycket bättre effektivitet, om det kunde skapas ett bättre samarbete mellan kommuner och trafikföretaget SJ om trafikcentra. I ett sådant samarbete skulle även andra än statens järnvägar kunna stå som fastighetsägare.

Om statens järnvägar inte skulle behöva stå för hela fastighetskostnaden och om man kunde tillföra nya inkomstkällor, skulle man antagligen ändå kunna ge en lika god service vid dessa trafikcentra. Jag tycker att de synpunkter som vi har framfört är korrekta, och jag hoppas att Rune Johansson skall finna att våra förslag är bra.

Anf. 11 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Rune Johansson menar att vi har överdrivit när vi gör gällande att utskottsmajoritetens skrivningar är en hyllning till ett företags-ekonomiskt och marknadsekonomiskt tänkande. Det har vi inte gjort. Vi har faktiskt bara på några sidor räknat efter hur många gånger orden företags-ekonomi och marknadsekonomi har upprepats, och de visade sig där förekomma ett fyrtiotal gånger. Ordet samhällsekonomi, som anknyter till arbetarrörelsens grundidé, nämns däremot endast sällan. Det är det som vi är ledsna för och vill markera.

Vi tycker vidare att det är överraskande att moderaterna reserverar sig i

det här sammanhanget. Vi tror att deras reservationer i mycket är till för utvärtens bruk, för att användas mot socialdemokraterna i samband med debatten inför valet. I det praktiska arbetet har ju socialdemokrater och moderater i hög grad samverkat, nämligen beträffande järnvägsnedläggningarna. Moderaternas grundlinje är att ännu fler järnvägar skall läggas ned. Skall ni dra i par också på den punkten, blir det vådligt för järnvägspolitiken, och det är detta som vi har velat peka på.

Rune Johansson säger vidare att vpk inte har kostnadstäckning för sina förslag. Det är ett gammalt påstående som han då gör. Jag vill erinra om att regeringen så snart den har finansiella problem numera frågar oss – och det är ju vackert gjort – om vi vill resonera om olika paket. Vi räknas ju in i regeringsunderlaget när det gäller lösandet av de finansiella problem som regeringen har.

Men jag vill här göra en liten anmärkning. Man kan inte i längden fortsätta att föra en politik hand i hand med moderaterna men när man har finansiella problem vilja gå tillsammans med oss, som är öppna för diskussioner. Vi menar att socialdemokraterna nu får göra en självrannsakan. Skall ni upphöra med er samverkan i praktiken med moderaterna, som bara vill spara in och fortsätta med järnvägsnedläggningar, och i stället börja ett rejält samarbete med vårt parti i den praktiska järnvägs- och trafikpolitiken?

Anf. 12 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Att på tre minuter replikera mot fyra meningsmotståndare är inte så enkelt, men jag skall i alla fall försöka hinna med något.

Det är dags för självrannsakan när det gäller järnvägspolitiken, sade Sven Henricsson. Det var precis det som kommunikationsminister Boström sade när han tillträdde 1982. Han framhöll att riksdagen måste genomföra en rejäl självrannsakan och komma fram till vad vi kan göra åt företaget statens järnvägar. Sven Henricsson, det står ordagrant i er reservation:

”Propositionen andas i många skrivningar en hyllning av det företagsekonomiska och marknadsekonomiska tänkande som i dag har sina främsta förespråkare i organisationer som Svenska arbetsgivareföreningen, Industrieförbundet och de borgerliga partierna – främst moderaterna.”

Alla dessa skrivningar har nu inskränkt sig till att moderaterna och socialdemokraterna hade en gemensam uppfattning när det gällde provningsbanorna. I fråga om detta har moderaterna till viss del hoppat av.

Till Olle Grahn vill jag säga följande: Ni skriver egna motioner och egna reservationer. Det har jag fullt klart för mig. Men det som överraskar mig är att ni bara på en enda punkt har motioner och reservationer som stämmer överens, och det gäller serveringsrörelsen på tågen. Men beträffande den grundläggande inriktningen av järnvägspolitiken är ni totalt splittrade.

Jag skall inte plåga Olle Grahn ytterligare när det gäller försäljningen av ASG, GDG Biltrafik, Swedcarrier, osv. Beträffande detta säger Olle Grahn att man tror att det blir bättre om man säljer dessa företag. Det behövs alltså inga analyser. Det räcker om man tror att det blir bättre om man säljer ut företaget som har en omsättning på inemot 6 miljarder.

Jag delar Rune Torwalds uppfattning att den borgerliga regeringens beslut 1980 om en ökningstakt på 5 % i investeringarna var ett bra beslut – förmodligen det bästa beslut som den borgerliga regeringen fattade.

Jag måste emellertid korrigera Rune Torwald på en punkt, nämligen när han hänvisar till att man i Stockholmsregionen hade 25-procentiga avskrivningar på investeringarna. Jag trodde faktiskt att Rune Torwald känner till att det var en ganska differentierad avskrivningsskala – ända upp till 60 %, om jag inte minns fel. Man kan därför inte generellt säga att det i Stockholmsområdet är 25 %. Det är inte helt korrekt.

När det gäller investeringarna i fasta anläggningar har centern reserverat sig. Vårt synsätt är att detta är helt logiskt med anledning av den vägtrafikmodell som vi föreslår, dvs. att samhället, staten, tar ett ansvar för investeringar i både infrastruktur och fasta anläggningar så länge den investeringsmodell som vi just nu föreskriver gäller. Samtidigt är den konkurrensneutral till övriga konkurrenter till SJ.

Jag återkommer till Rolf Clarkson i mitt sista inlägg.

Anf. 13 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Det var bra att Rune Johansson inte hann replikera mig, eftersom jag har en fråga att ställa till honom som han därigenom får tillfälle att svara på.

Regeringen föreslår i propositionen att statens järnvägar skall få låna 600 miljoner med statlig garanti – på villkor som den öppna lånemarknaden medger – hos riksgäldskontoret. Vi moderater föreslår att summan skall utökas till 960 miljoner och att man inte skall gå till riksgälden.

Nu frågar jag Rune Johansson: Hur kan man utan att gå till den öppna marknaden, dvs. till affärsbankerna, fastställa vilka de riktiga marknadsvillkoren är? Hur kan riksgälden göra detta? Jag ber att få understryka att bara en enda procents fel leder till 6 miljoner per år för SJ.

Till Rune Johansson vill jag säga att det inte är någon pliktskyldig anteckning vi gör i ett särskilt yttrande om kombitrafiken. Vi hör med en rysning av obehag hur Sven Henricsson begär räjongregler för lastbilstrafiken. Vi ser också på andra håll, Rune Johansson, att t. ex. Statsanställdas förbund vid sin kongress kräver något liknande. Det är för att varna för en sådan avskryvård utveckling som vi gör denna anteckning i form av ett särskilt yttrande. Men jag medger att jag blev mycket lugnad av kommunikationsministerns försäkran att det skall gå öppet och ärligt till.

Anf. 14 RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Rune Johansson sade inledningsvis i sin senaste replik att kommunikationsminister Curt Boström bestämde sig för att det här behövdes självvransakan. Det tycker jag var alldeles riktigt, att det blev tid för självvransakan. Jag tycker att det är roligt att se att den har resulterat i något så positivt som det förslag som nu föreligger. Där tror jag att Rune Johansson själv har medverkat aktivt till att resultatet har blivit så hyggligt som det blev. Det var förskräckande som det var tiden närmast före regimskiftet 1976.

Självrannsakan har tydligen varit värdefull och lett till positiva resultat för SJ. Det är jag ganska övertygad om.

Sedan säger Rune Johansson att jag inte varit alldeles korrekt när jag skildrade situationen för förräntningarna av investeringar i Stockholmsområdet. Nej, det kan väl hända. När man skall försöka koncentrera materialet kan man inte ta upp alla detaljer. Men, Rune Johansson, vi kan väl vara överens om att jag inte överdrev när jag sade att man i Stockholmsområdet slipper undan med att förränta 75 %. I verkligheten förräntar man inte ens 75 %. Snarare var jag inte tillräckligt hård, jag kunde ha gått längre. Vi diskuterade faktiskt i centerpartiet om vi skulle gå till en lägre nivå än 75 % för landet i övrigt, men vi fann att vi liksom inte hade något på fötterna och då valde vi den enklaste modellen – man skall åtminstone inte behöva förränta mer än 75 %, vilket krävs i Stockholmsområdet.

Till sist vill jag ta upp underskott i fasta anläggningar. Vi tycker för vår del, eftersom vi nu för det ena verket efter det andra har beslutat att investeringar i fasta anläggningar inte skall dras via statsbudgeten, utan de skall finansieras på den öppna marknaden och de räntor och kostnader som uppkommer till följd av investeringarna skall därmed betalas, att det är självklart att man skall göra på samma sätt när det gäller SJ. För att gardera oss mot underskottsresonemang i fråga om finansieringen via statsbudgeten har vi tyckt att den vägen varit lämplig.

Till sist har vi accepterat koncernstrategin så som den i stort har presenterats i propositionen. Det enda vi har velat inskräpa är vikten av att SJ:s chef känner sitt ansvar för SJ som affärsdrivande verk och att man ser till att andra får ta ansvaret för alla de olika bolagen och helst rensa upp ganska kraftigt bland dem.

Anf. 15 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Rune Johansson fortsätter att göra gällande att vi med orätt attackerar regeringen för ett företagsekonomiskt grundsynsätt som kännetecknas av likhet med vad som gäller för Industriförbundet och SAF. Vi har emellertid studerat hela materialet och funnit att den samhällsekonomiska grundsynen är förträngd. Sådana frågor som energihushållningen i hela landets intresse, miljöhushållningen i hela landets intresse är mycket litet poängterade och på längre sikt är det sådana frågor – miljön, energin och den totala ekonomin – som kommer att vara bestämmande för vilken trafikpolitik vi skall ha. Vi får inte låta oss trängas in i ett inskränkt företagsekonomiskt synsätt. Vi måste som politiker se bredare och större på detta. Vi kommer att försöka jaga socialdemokraterna så att de inte faller undan för detta borgerligt liberala synsätt. Det har vi funnit vara en viktig uppgift.

Till slut vill jag också säga: Varför så mycket finansiellt och tekniskt resonemang alltid när man talar om järnvägen? Det kanske följer med därför att det rör sig om mycket teknik. Men det är ändå fråga om tåg som människorna skall åka med. Det är fråga om en social verksamhet som gör det möjligt för människor att ta sig fram så att de kan hålla god kontakt och klara ett socialt liv. Den aspekten tycker jag vi skall komma ihåg som politiker.

Anf. 16 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Eftersom det här är den sista repliken vill jag säga att debatten helt har präglats av försök till saklighet. Det gläder mig att vi har kunnat diskutera riktlinjerna på detta sätt.

Jag kan försäkra Sven Henricsson att propositionen och utskottsmajoritetens betänkande uteslutande bygger på vaktslående om de SJ-anställdas trygghet, en samhällsekonomisk grundsyn och en service när det gäller järnvägstrafiken som är tillfredsställande i hela landet. Detta, Sven Henricsson, har varit de bärande tankarna bakom hela propositionen och också bakom utskottsmajoritetens ställningstagande. På denna punkt är jag övertygad om att vi är helt överens.

Sedan några ord till Rolf Clarkson. Jag vill först peka på att ingen av de borgerliga har gett svar på Sven Henricssons viktiga fråga: Vilken politik skulle en borgerlig riksdagsmajoritet föra efter valet? Att ni inte kunde svara är kanske det bästa svaret. Ni skulle inte kunna föra någon järnvägspolitik alls.

När det gäller lån i riksgäldskontoret utgår jag från att SJ:s ekonomienhet väl känner till de regler som gäller på den fria marknaden och att de på basis av utskottets skrivning kan förhandla sig fram till de rätta villkoren, som utskottet så klart markerar.

Slutligen vill jag, Rolf Clarkson, slå fast att ni har två uppfattningar när det gäller vägtrafikmodellen. Vid en analys visar det sig att dessa uppfattningar inte stämmer överens. Ni godtar koncernstrategin, en strategi som bygger på affärsverksförmen, men samtidigt förordar ni privatisering och bolagsbildande när det gäller hela järnvägsnätet. Detta leder mig fram till slutsatsen att moderaterna i ord och handling har visat två ansikten samtidigt som de ser med cyklopens öga på hela järnvägspolitiken.

Talmannen anmälde att Sven Henricsson och Rolf Clarkson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 17 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s):

Herr talman! Under flera år under 1970-talet fördes en debatt i vårt land om 1963 års trafikpolitiska beslut och riktlinjer. Många ansåg, med rätta, att de företagsekonomiska principerna som var grunden för den dåvarande trafikpolitiken missgynnade järnvägarna och ledde till ökad trafik på våra vägar när det gällde såväl person- som lastbilstrafiken. De trafikpolitiska riktlinjerna från 1979 ändrade på detta. Ett mera samhällsekonomiskt synsätt blev riktpunkten för den nya trafikpolitiken, som samtliga partier ställde sig bakom. Alla partier fastslog 1979 att ansvaret för den lokala och regionala trafiken skulle åvila de kommunala och landstingskommunala huvudmännen, och detta beslut upprepades när länshuvudmannareformen infördes 1980.

Det är mot denna bakgrund som vi skall se dagens järnvägsdebatt. För närvarande pågår en intensiv järnvägsdebatt runt om i landet. Alltför ofta förekommer det dock inlägg där det görs gällande att socialdemokraterna

skulle stå för en ny, järnvägsfientlig trafikpolitik. Inget kan vara mera felaktigt. Ett bevis på att vi socialdemokrater har en positiv syn på den framtida järnvägspolitiken är den nyligen presenterade rapporten "På nya spår mot framtiden – Riktlinjer för järnvägspolitiken", som vårt partis trafikpolitiska arbetsgrupp har utarbetat. Proposition 1984/85:114 är ytterligare ett bevis på socialdemokraternas vilja och förmåga att satsa på en expansiv järnvägspolitik.

Många skäl talar för att 1990-talet kan bli järnvägens årtionde. Järnvägen har många klara fördelar när det gäller stora transportströmmar och transporter över långa avstånd. För alla och envar av oss som tror på järnvägen och som ser järnvägen som ett bra kommunikationsmedel kan det kännas bittert varje gång beslut måste fattas om nedläggningar och inskränkningar inom järnvägstrafiken. Nu är det ju inte så att dagens beslut kommer att innebära en sämre framtid för svensk järnvägstrafik, utan allt talar för att vi kommer att få ett ännu bättre och effektivare SJ.

När det gäller de nu återstående prövningsbanorna kan det vara värt att än en gång understryka att de omfattar sammanlagt 2 270 km järnväg. Lika viktigt är att fastslå att det på detta bannät bedrivs endast 1 % av SJ:s persontrafik. Tilläggas bör att av prövningsbanorna har 673 km överförts till riksnätet. Om man därtill lägger inlandsbanan och banan Arvidsjaur–Jörn, vilka sammanlagt omfattar 816 km, och eftersom persontrafikens framtid på dessa bandelar inte kommer att prövas förrän efter en period på fyra till fem år så omfattar dagens omprövningsbanor endast 0,5 % av SJ:s persontrafik. Mycket talar därför för att vi i dag i full enighet borde kunnat fatta beslut om den framtida järnvägspolitiken när det gäller avsnittet prövningsbanor. Så är ej fallet utan här finns förslag med mycket stor spännvidd – från moderaternas förslag om att inga prövningsbanor skall överföras till riksbananätet till vänsterpartiet kommunisternas förslag om att alla banor skall överföras till riksnätet, även vissa sträckor där inte ens järnvägsrälsen ligger kvar.

Centerpartiet tillsammans med sin samarbetspartner i trafikfrågor vänsterpartiet kommunisterna vill i reservation 26 i första hand ha sträckan Kristinehamn–Lesjöfors överförd till riksbananätet och i andra hand få ett uppskjutande av beslutet till samma tidpunkt som gäller inlandsbanan i övrigt. Utskottsmajoriteten, som stöder propositionen, anser sig ej kunna bifalla de motionsyrkanden som ligger bakom reservationen. Detta innebär inte att utskottsmajoriteten ställer sig negativ till en turistsatsning på sträckan Kristinehamn–Lesjöfors. Vår uppfattning är också att denna del av inlandsbanan är en mycket värdefull turistattraktion. Men vi anser att detta i första hand är en regional fråga som bör lösas genom överenskommelse mellan SJ, länsbolaget och de berörda kommunerna.

Vänsterpartiet kommunisternas reservation 27 är enligt utskottsmajoriteten alltför orealistisk, och inte ens centerpartiet har vågat sig på att ställa sig bakom kravet på en återupprustning för trafik av bandelen Lesjöfors–Mora. Som allmänt känt är finns inte rälsen kvar på vissa delar av nämnda bansträcka.

Även om det skulle vara frestande att kommentera samtliga av de i

reservation 28 av centerpartiet och vänsterpartiet kommunisterna upptagna bandelarna, som de anser borde överföras till riksnätet, tvingas jag på grund av tidsbrist att avstå från detta. Utskottsmajoriteten har när det gäller de i reservationen upptagna bandelarna kommit fram till att vi delar föredragande statsråds uppfattning att inte nog starka skäl talar för ett överförande till riksnätet. Det utmärkande för dessa banor är att trafiken är begränsad och att den lokala regionala karaktären är klart uttalad. Av betydelse i detta sammanhang är också vad som framhålls i propositionen, nämligen att driftsättningen till SJ – genom att järnvägstrafiken på ett antal trafiksvaga bandelar nu kommer att bekostas av trafikhuvudmännen eller ersättas av trafik med landsvägsbussar – på några års sikt minskas med i storleksordningen 90–100 milj. kr. per år. Beloppet inkluderar beräknad andel i SJ:s gemensamma kostnader. Till betydligt lägre kostnader för samhället erbjuds berörda regioner en kollektiv trafikservice, som är bättre anpassad till de lokala och regionala resbehoven.

När det gäller reservation 30 angående frågan om återupptagande av persontrafiken vid Bålsta station vill jag framhålla att utskottsmajoriteten inte har något emot att det i fortsättningen blir tåguppehåll i Bålsta. Vi anser dock att detta inte är en fråga för riksdagen utan en fråga mellan SJ och berörd kommun. Om riksdagen skulle fatta beslut om tågstopp vid vissa stationer, skulle detta enligt vår mening bli en detaljstyrning av SJ, som skulle få olyckliga konsekvenser för SJ:s framtida möjligheter att utvecklas till ett ännu bättre trafikföretag. Samma gäller vpk-reservationen 31, som upptar frågor om handläggning av ärenden om nedläggning av icke lönsamma järnvägsstationer.

I reservation 32 återkommer centerpartiet med ett tidigare centerpartiförslag om att en särskild ledning inom SJ bör tillsättas för det ersättningsberättigade nätet. En sådan ledning skulle enligt motionärerna kunna ägna hela sin kraft åt att utveckla trafiken på dessa banor. Motionärerna har inte närmare gått in på hur en sådan organisation skulle genomföras och kunna fungera. Utskottet kan för sin del och med hänsyn jämväl till vad som förut anförts beträffande organisationsfrågornas lösning inte finna det rimligen motiverat att på de av motionärerna anförda skälen begära ett en sådan särskild ledning tillsätts och avvisar därför förslaget härom. Resultatet skulle bli en ökad byråkrati, och det anser vi inte att SJ är betjänt av.

Till sist. I reservation 33 av moderata samlingspartiet om SJ:s företagsform behandlas frågor om att ombilda SJ från ett affärsdrivande verk till aktiebolag. Utskottsmajoriteten har nu som tidigare den uppfattningen att så ej bör ske. Jag anser därför att ytterligare kommentarer till denna reservation inte är nödvändiga.

Herr talman! Som jag inledningsvis framhöll är det många skäl som talar för att 1990-talet kan bli järnvägens årtionde. Om riksdagen i dag beslutar enligt trafikutskottsmajoritetens förslag, finns det mycket goda förutsättningar för att så kommer att ske. Med detta ber jag att få yrka bifall till trafikutskottets hemställan i betänkande 1984/85:22.

Anf. 18 RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Det har sagts bl. a. av Sven-Gösta Signell att förslagen i propositionen får många positiva effekter och att de syftar till att förbättra situationen för SJ. Ja, det är väl inget tvivel om att det finns många positiva inslag.

Här har t. o. m. frågats: Hur skulle det bli om vi får ett regimskifte till hösten? Ja, det behöver ni inte vara oroliga för. Det var faktiskt så att först efter regimskiftet 1976 blev det en ändring till det bättre. Både 1979 års beslut och 1980 års beslut på det här området har ni själva åberopat som steg mot en förbättring, och på samma sätt blir det säkerligen efter höstens val, om vi får ett regimskifte, vilket jag naturligtvis förutsätter.

När det gäller bandelen Kristinehamn–Lesjöfors sade Signell möjligen fel, och jag vill bara rätta detta. Vad vi enats om med vpk och folkpartiet är att man skulle låta det anstå med prövningen av denna bandel lika länge som regeringen fastnat för att låta det anstå när det gäller inlandsbanan med bibanor. Vi tycker att eftersom det här faktiskt är en bit av den ursprungliga inlandsbanan, så kan det inte vara helt ur vägen att riksdagen säger: Vi ser tiden an lika länge som när det gäller resten av inlandsbanan. – Att vi från centerns sida krävt att inlandsbanan *omedelbart* skall införlivas med riksnätet är en annan sak. Men vi har alltså velat ge denna bandel åtminstone en liten chans.

Signell säger i fråga om inlandsbanan med bibanor att majoriteten har inte funnit *nog* starka skäl för att hänföra den till riksnätet. Nej, det kan man ju förstå. Ibland ställs frågan: Varför hänförde inte centern inlandsbanan till riksnätet, när centern var i regeringsställning? Ja, det berodde helt enkelt på att vi inte hade tid *nog*. Inom 1981 års sakkunniga på området, där Rune Johansson och Rolf Clarkson ingick, var vi inte färdiga förrän vid årsskiftet 1981-1982. Jag gjorde förtvivalde ansträngningar för att få till stånd en proposition i syfte att ta in ett antal banor i riksnätet, men tyvärr hanns det inte med före regimskiftet.

Slutligen några ord om den särskilda ledningen för det olönsamma nätet. Jag vill bara understryka vad jag redan har sagt i det sammanhanget, att det är nödvändigt att någon har som huvuduppgift att sköta denna del av SJ:s nät. Hittills har den skötts med vänster hand, den har fått dålig materiel osv. Vi anser att en tänkbar väg vore den som föredraganden själv antyder när det gäller malmbanan – att göra banan till en resultatansvarig division. Och en sådan division har givetvis också en chef.

Anf. 19 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Sven-Gösta Signell har fått till uppgift att försvara den allians mellan socialdemokrater och moderater som arbetar för nedläggning av järnvägstrafik och som jag hoppas skall brytas sönder, så att vi får stopp för fortsatt nedläggning av småbanor. Han säger att det enligt en undersökning är så litet trafik på dessa prövningsbanor. Men en annan undersökning visar att var tionde långresa börjar och slutar i anslutning till en sådan här mindre bana.

Järnvägen kan inte ha samma volym av transporter på alla delar av bannätet eller under alla tider. Det är fråga om låt mig säga ett blodomlopp, med artärer och grövre blodådror. Där kommer dessa småbanor att ta emot uppsamlingstrafik. Och se upp nu, så att inte nedläggningen av småbanorna drabbar just uppsamlingseffekten, för det finns risk för att busstrafiken inte har samma uppsamlade funktion. Jag upprepar: Se upp här, Sven-Gösta Signell och övriga socialdemokrater, så att ni inte sårar av den gren ni själva sitter på!

Andra frågor i detta sammanhang kommer att tas upp av partikolleger till mig – Björn Samuelson m. fl. – och jag lämnar därför frågorna åsido. Jag kan dock säga att beträffande bandelen Kristinehamn–Lesjöfors har vi, i likhet med vad Rune Torwald sade, beslutat föreslå att man skall avstå från en nedläggning i avvaktan på resultatet av den väldigt framgångsrika turistsatsning som skett under en säsong på inlandsbanan.

Det vore fel, tycker vi, när vi har fått sådana indikeringar på att vi kanske har att röra oss med Europas största turistattraktion om några år, nämligen denna inlandsbana som går igenom de stora vildmarksområden som är en sevärdhet i vårt land, om vi utan vidare skulle gå med på att hugga av viktiga delar av denna turistled. Det kan vi inte göra, menade vi, och vi ville därför i varje fall avstå från en nedläggning nu i avvaktan på vad som kunde ske när det gäller turismen under de säsonger som följer.

Jag tycker att vi skall vara överens om att det här var en mycket intressant frågeställning. Jag är medveten om att också socialdemokraterna hade ett dilemma när det gällde att ta ställning, och jag vill inte försvara för dem. Ändå skulle jag vilja säga att det hade varit bra, om ni hade visat litet mer kurage och sagt ifrån, att det här kan vi låta anstå i avvaktan på turistsatsningen på inlandsbanan.

Anf. 20 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s) replik:

Herr talman! Rune Torwald frågar vad vi är oroliga för att ett regimskifte skulle betyda för järnvägstrafiken. Ja, vi är verkligen oroliga. Efter dagens debatt har det ju klart framkommit att enigheten på den borgerliga sidan, som Rune Johansson klart och tydligt sade i sitt anförande, bara gäller Trafikrestauranger. I övrigt råder det en fullständig splittring. Därför är vi oroliga för hur det skall gå för SJ, om det skulle bli ett borgerligt styre här i landet.

När det gäller 1979 års trafikpolitiska beslut tror jag att det är bra att vi berör det ordentligt och tittar på vad som låg som bakgrund. Det var nämligen en socialdemokratisk motion, och den innehöll 39 att-satser. 38 av dessa att-satser blev riksdagens beslut. Detta är viktigt att komma ihåg när man diskuterar 1979 års beslut.

Sven Henricsson säger att jag har fått i uppdrag att försvara en allians mellan socialdemokrater och moderater när det gäller nedläggning av järnvägar. Det är en så felaktig bild som man över huvud taget kan ge. Vad jag och övriga som har talat för vårt parti har gjort i dag är att vi har redovisat en järnvägspolitik som är ett led i en förbättrad kollektivtrafik. Det är det det hela gäller.

Sedan säger Sven Henricsson att var tionde resenär som gör långresor börjar sin resa på de s. k. provningsbanorna. Denna lek med siffror faller ju på sin egen orimlighet, eftersom endast 0,5 % av antalet resande finns på provningsbanorna. Då hjälper det inte om alla åker vidare.

I fråga om inlandsbanan vill jag en gång till säga klart ifrån, att den icke berörs i det här sammanhanget utom beträffande delen Lesjöfors-Kristinehamn. Jag sade också i mitt inledningsanförande att vi anser att detta är en lokal fråga som bör lösas på det regionala planet.

Anf. 21 RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Först några ord om matarvärdet, eftersom jag inte hann med den saken i min förra replik. Sven-Gösta Signell sade att de bandelar som är aktuella för nedläggning bara svarar för 1 % av SJ:s totala trafik, och det är alldeles riktigt. Men det är också klarlagt att 10 % av resorna på SJ slutar eller börjar på någon av dessa provningsbanor. Det är ett faktum som många förbiser. Nu tror tydligen en del att dessa utan vidare kommer att följa med om trafiken läggs på landsväg. Men det är inte alls säkert. Erfarenheterna visar tvärtom att många i det läget väljer egen bil eller flyget. Därmed förlorar SJ dessa resor på det kvarvarande riksnätet.

Detsamma gäller godset. Det är inget tvivel om att godset, om godstransportmöjligheterna försvinner så att godset först måste transporteras med lastbilar ut till en riksnätsbana och sedan vidare till destinationsorten, hela vägen transporteras med lastbilar, till nackdel för miljön.

Sedan några ord om möjligheterna till en icke-socialistisk järnvägspolitik i höst. Det är litet märkligt att både Rune Johansson och Sven-Gösta Signell tycks utgå från att den politiken skulle synas i form av en rad reservationer. Går man igenom alla klämmor i betänkandet finner man att huvuddelen av klämmorna står ett enigt utskott bakom. Det måste väl ändå vara basen för den politik som skall föras på trafikområdet även om det blir ett regimskifte i höst. Alltså: huvuddelen av de beslut som fattas i dag fattas av ett enigt utskott. Sedan finns det markeringar, och som jag redan sade har det uttryckts vissa farhågor.

Sven-Gösta Signell sade att en rad socialdemokratiska motionskrav tillgodosågs 1979. Det var också en stor rad centerkrav som tillgodosågs vid det tillfället. På det sättet sker det ofta ändringar. Därför tycker jag att det var tråkigt att det har varit så väldigt svårt att över huvud taget få ändringar till stånd i propositionen denna gång därför att socialdemokraterna så behårt hållit på sitt och inte varit så villiga till kompromisser som vi var 1979.

Som sagt finns det nog en bra bas för en icke-socialistisk trafikpolitik vid en icke-socialistisk majoritet till hösten. Den tror jag att vi kommer att få, och det tror jag också kommer att gynna SJ:s konkurrenskraft och ekonomi.

Anf. 22 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s) replik:

Herr talman! Både Rune Torwald och Sven Henricsson talar om 1 % av de resande. Men som jag sade har redan en del överförts till riksbananätet. Det gäller nu bara 0,5 % av de resande. Det är dem vi skall tala om.

Sedan säger man att var tionde reser vidare med tåg. Vad är det som säger att en människa som inte kommer åkande med rälsbuss utan i stället med én landsvägsbuss fram till riksbanenätet inte fortsätter att åka tåg? Det är väl ingenting som säger att inte de skall fortsätta att åka tåg. Alltså är detta bara en lek med siffror inte ett realistiskt resonemang.

Sedan säger Rune Torwald att vi är rädda för att det skulle bli en icke-socialistisk järnvägspolitik efter valet i september. Det var en nyhet. Det är väl inte så att ni tänker att privatisera SJ. SJ kommer väl även i fortsättningen att vara ett samhällsägt företag. Det som är samhällsägt innebär ju en form av socialism.

När det sedan gäller järnvägspolitikens utformning om det skulle bli ett regimskifte, någonting som Rune Torwald talade om, skall vi ha klart för oss att ni är otroligt splittrade. Vilka är de som är starka i dag? Jo, enligt opinionssiffrorna är det moderaterna. Folkpartiet hänger bra med moderaterna. Det är inte mycket ni ifrån centerpartiet kan bjuda mot den starka högervind som nu blåser. Därför är vi alltså oroliga. Jag tror att skall svenska folket ha en bra järnväg i fortsättningen är det nödvändigt med en fortsatt socialdemokratisk ledning i det här landet.

Anf. 23 BERTIL JONASSON (c):

Herr talman! Får jag först, eftersom Rune Torwald inte hade möjlighet att få replik, säga till herr Signell att de farhågor som han har uttalat när han sade att en socialdemokratisk regering skulle vara det enda saliggörande för en bra järnvägstrafik är sådant som han inte behöver ångslas för. Det här är saker och ting som man kan klara minst lika bra, om inte bättre, med en icke-socialistisk regering.

Herr talman! När vi i dag beslutar om riktlinjer för järnvägspolitiken är det glädjande att konstatera att den socialdemokratiska regeringen äntligen har anslutit sig till centerns uppfattning att järnvägssträckan Torsby-Kil, den s. k. Fryksdalsbanan, nu skall tas in i riksnätet. Detta är ett resultat av centerns mångåriga arbete för att bevara banor.

Det är mer än 20 år sedan landstingets Fryksdalsbanekommitté kom till stånd efter en centermotion i Värmlands läns landsting. Vi har haft många uppvaktningar för att bevara banan och försökt arbeta för detta på allt sätt. Kommunkommittén och folket i Fryksdalen har också arbetat mycket för Fryksdalsbanans bevarande.

Jag vill gärna påstå från den här talarstolen att det knappast finns något annat område där man har ställt upp så mycket för bygden och för bevarande av en bana som fryksdalingarna i det här fallet har gjort. Det är mer än vad som har skett på andra håll i liknande sammanhang.

Vi har varit många som har motionerat här i riksdagen genom tiderna. Nu föreligger centerpartimotionen 438 och motion 1370 av Jan Hyttring och mig själv. För oss alla är dagens beslut glädjande.

Samtidigt måste jag dock beklaga att det fortfarande inte finns en riksdagsmajoritet för centerns förslag att i riksnätet också inlemma järnvägslinjerna Arvika-Mellerud, Ställdalen-Kil och Lesjöfors-Kristinehamn. Det-

ta är krav som har framförts bl. a. i vår motion 1370. För Värmland, som har en stor arbetslöshet, skulle ett positivt besked om banornas bevarande ha varit välkommet. Centerns reservation 28 tar upp de här frågorna.

Moderaterna går i reservation 23 bl. a. emot att sträckan Torsby–Kil skall tillföras riksnätet. Jag väntar med spänning på dagens votering – tänker verkligen socialdemokraterna fullfölja denna inställning?

Till sist, fru talman, vill jag säga att inlandsbanan har mycket stor betydelse för näringspolitik och turism, och det är av stort intresse att följa upp de satsningar som har gjorts här innan ytterligare beslut fattas.

I övrigt ansluter jag mig till de synpunkter som Rune Torwald har framfört och de yrkanden han har ställt.

Under detta anförande övertog förste vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 24 ELVY NILSSON (s):

Fru talman! Det här blir mitt sista inlägg från den här talarstolen, i varje fall när det gäller en trafikpolitisk debatt. Jag har därför gått tillbaka i handlingarna och därvid funnit att jag praktiskt taget varje år under de 15 år jag tillhört riksdagen i motioner och interpellationer aktualiserat olika frågor inom trafikområdet. Det har gällt allt från överföring av gods från landsväg till järnväg och styckegodshanteringen till blommor i fönstren på järnvägsstationerna. Mest har det gällt järnvägarna, och framför allt då järnvägarna i Värmland, men vi på Värmlandsbänken har också bl. a. aktualiserat vägnätets upprustning och dess betydelse ur regionalpolitisk synpunkt. Framför allt är det dock, som sagt, järnvägarna som vi har aktualiserat i motioner eller genom interpellationer och frågor.

Det är därför naturligt nog synnerligen glädjande att man just i dag tar det definitiva beslutet att min egen bana – Fryksdalsbanan, eller bandelen Torsby–Kil som den benämns i handlingarna – nu är räddad för överskådlig tid genom att den kommer att tillföras riksnätet.

Fryksdalsbanan är i sig ett talande bevis på hur ett lokalt engagemang kan påverka utvecklingen. – Enda hållbara sättet att få ha persontrafiken kvar är att visa att den behövs – det har varit mottot för den kommitté bestående av representanter för kommunerna längs banan som bildades för över 20 år sedan, när de första signalerna om banans indragning kom. Från första början var man alltså klar över att det gällde att få fryksdalingarna att använda banan och därmed visa myndigheterna att den verkligen behövdes. Även landstinget har, som Bertil Jonasson sade, engagerat sig för banan och därmed understrukt dess betydelse för hela länet.

Min insats i det här arbetet har varit – förutom att jag använt banan praktiskt taget varje vecka under de här 15 åren – att jag berättat om de insatser som gjorts för att popularisera banan. Jag har från denna talarstol berättat om en film som spelats in som visat att bandelen verkligen svarar upp mot namnet "Sveriges vackraste järnväg". Jag har berättat om affischer och brevmärken, om tågvärdinnor och utlottningar av resor, jag har berättat om

gardiner och blommor i fönstren på järnvägsstationerna, och jag har inte minst berättat om den serviceinriktade personalen. Låt mig bara ta ett exempel på något som hände för någon vecka sedan en morgon på väg ner mot Kil för vidare befordran till Stockholm.

Plötsligt hörde vi rälsbussförarens röst i högtalaren – vi har ju sådana moderniteter i de nya italienska vagnarna: Om ni tittar till vänster genom fönstret kan ni se tre ålgar som går på gärdet. Det sade han samtidigt som han saktade in vagnen, så att alla passagerarna hann se de ståtliga djuren på endast några meters avstånd. Det är sådant som förvisso inte kan hända på långfärdstågen – och inte heller på Cityexpressen.

Jag gläds alltså med fryksdalingarna i dag, då det om någon timma kommer att klubbas ett beslut här som för överskådlig tid säkerställer persontrafiken på Fryksdalsbanan. Jag kan dock inte underlåta att i likhet med Bertil Jonasson något förvånad konstatera att man från moderat håll har en reservation, där man föreslår riksdagen att avslå förslaget om att överföra såväl Fryksdalsbanan som övriga föreslagna bandelar till riksnätet. Det är dock tillfredsställande att moderaterna är ensamma och isolerade på denna punkt.

Även om vi värmlänningar alltså är mycket glada över förslaget om att Fryksdalsbanan skall komma in i riksnätet, är det ändå med ett sting av besvikelse som vi måste konstatera att vår strävan att uppskjuta nedläggningsprövningen av inlandsbanans nedre del, dvs. sträckan Kristinehamn–Lesjöfors, tills hela inlandsbanan tas upp till prövning, inte har kunnat vinna gehör. Det är dock min förhoppning att den turistsatsning som gjordes förra sommaren och som kommer att fullföljas också i sommar kommer att bli framgångsrik och måhända utvecklas till att bli en permanent sommartrafik. Denna del av länet är verkligen i stort behov av alla de positiva effekter som en utökad turism kan föra med sig.

När det gäller de övriga bandelarna i Värmland där persontrafiken är nedläggningshotad, nämligen Kil–Ställdalen och Arvika–Mellerud, är det viktigt att understryka de uttalanden och utfästelser som gjorts om upprustning av de vägar som skall trafikeras av den busstrafik som skall ersätta järnvägstrafiken. Vi förutsätter att nödvändiga upprustningar på de aktuella vägsträckorna sker innan någon övergång till busstrafik kommer att ske.

Fru talman! Jag har inget särskilt yrkande, utan jag hemställer om bifall till trafikutskottets hemställan på samtliga punkter.

Anf. 25 INGRID ANDERSSON (s):

Fru talman! Till trafikutskottets betänkande nr 22, som nu behandlas, är fogad en vpk-reservation, nr 30, i vilken det krävs tågstopp i Bålsta. Jag kommer från Bålsta, och jag känner behov av att något kommentera vpk-reservationen.

Utskottet anser att riksdagen inte bör ta ställning i den här typen av frågor utan att dessa bör avgöras av SJ tillsammans med berörda kommuner. Jag kan ha förståelse för en sådan synpunkt. Men, fru talman, krav på tågstopp i Bålsta är ingenting nytt, det har framförts alltsedan tåguppehållen drogs in på

1960-talet. Bålstaborna tycker att det är något av ödets ironi att det då Bålsta hade ca 2 000 invånare fanns utmärkta tågförbindelser med Enköping och Stockholm. I dag, då det bor ca 14 000 personer i Bålsta – de flesta av de yrkesverksamma pendlar till Stockholmsområdet – susar tågen förbi.

Sedan länstrafikreformen genomfördes har emellertid Upplands Lokaltrafik klarat att upprätta halvtimmestrafik med buss till pendeltågsstationen i Kungsängen. Det innebär visserligen byte i Kungsängen och för många ytterligare ett byte i Stockholm. Och det är svår trängsel på det hårt ansträngda pendeltåget. Så det är en arbetsam resa att göra två gånger om dagen. Sedan ett par år finns det också under rusningstrafik direktbussar till Tensta för anslutning till tunnelbananätet. Men fortfarande finns närmare 3 000 bilpendlare, och många av dessa ser tågstopp som ett åtråvärt alternativ.

Det har under många år från politikerna i Håbo kommun – i full enighet över partigränserna, det skall gärna sägas, och med stöd av länsstyrelsen – arbetats för tågstopp i Bålsta. SJ:s ledning och en rad kommunikationsministrar av olika politiska kulörer har uppvaktats, utan framgång. Det har också funnits motstånd från pendlare i Västerås och Enköping, som inte vill se sina resor förlängda av ytterligare tågstopp. SJ har för sin del pekat på bl. a. kapacitetsbrist på banan, på vagnparken och på Stockholms central.

Nu förhåller det sig också så att många Bålstapendlare inte skulle kunna utnyttja tågstopp i Bålsta. De behöver stiga av på stationer före Stockholms central. Det är inte så enkelt som man först tror att lösa kommunikationerna på ett bra sätt för bålstaborna, som har det vida Stockholmsområdet som sin huvudsakliga arbetsmarknad. Vi har ju inte råd att bygga upp flera parallella system. Men trafikfrågan har högsta prioritet.

Bålstaborna behöver säkrare och kortare arbetsresor för att få en rimlig arbetsdag med tid och kraft över för familj, föreningsliv, meningsfull fritid och för att orka bo kvar. Det är också önskvärt att minska bilismen och inflödet av bilar till Stockholm.

Nu har riksdagsledamöter och kommunalpolitiker i kommunerna längs järnvägen Örebro–Stockholm funnit en gemensam lösning på sina trafikproblem. Den lösningen finns uttryckt i motion 1984/85:2883 av Roland Sundgren, där jag är medmotionär. Motionen står i korthet för byggande av dubbelspår och en snabbtågslinje Stockholm–Örebro. Roland Sundgren kommer senare i dag att närmare utveckla detta projekt. Jag vill för min del framhålla att projektet ger möjlighet till en elegant lösning på Bålstas och även Upplands-Bros trafikproblem. Det ger nämligen möjlighet till tågstopp och en till Bro och Bålsta förlängd pendeltågstrafik, med tätare intervall och därmed större kapacitet.

Jag är medveten om att det här är ett stort projekt som tar tid att helt genomföra. Men nu byggs Stockholms central ut, och med vetskap om det goda samarbete och den starka vilja som finns i de berörda kommunerna till att arbeta vidare med projektet och den välvilliga behandling som motionen har fått i utskottet, är jag, fru talman, övertygad om att vi i dag tar ett första steg mot tågstopp och bra kommunikationer i Bålsta – under förutsättning av

en fortsatt socialdemokratisk politik, kanske jag måste tillägga.

I reservationen 30 uttrycks önskemål om tågstopp i Bålsta. Vid en eventuell votering kommer jag att stödja den. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Anf. 26 ERIK OLSSON (m):

Fru talman! I motion 1984/85:1065 tar vi motionärer upp den försämring som skett i järnvägstrafiken på Norrland. Vi är medvetna om att SJ måste tänka på lönsamheten och att man därför gjort indragningar i tågförbindelserna, men när man ändrat på tågtiderna så att vi får försämringar i tidshänseende måste vi få reagera.

Ett exempel: Det avgår ett tåg från Boden kl. 13.16 som är i Stockholm kl. 05.15. Åker jag sovvagn kan jag få ligga kvar i tåget till kl. 07.00, men åker jag sittvagn måste jag stiga av kl. 05.15. Vart skall jag ta vägen vid den tidpunkten på morgonen i Stockholm? Om tåget i stället avgick från Boden t. ex. kl. 15.30, skulle jag vara i Stockholm ca kl. 07.30. Då hade jag som resenär kunnat använda tiden före tågresan till något produktivt.

De vagnar som går från Sundsvall över Härnösand–Långsele–Boden är inte på- och avstigningsvänliga. Man har satt ett litet trappsteg på kanten av trappan, men detta kan inte resenärerna använda sig av. Det skall troligen användas av växlingspersonalen. Äldre och handikappade har mycket svårt att gå på och av dessa vagnar. Sista steget skall vara i nivå med perrongen. På bl. a. sträckan Stockholm–Göteborg har man vagnar där trappan är inbyggd, vilket ju är det bästa. Skulle man inte kunna tänka sig att *en* sådan vagn kunde få medfölja varje tåg på Norrland? Då skulle SJ visa sig handikappvänligt.

I motion 1984/85:1066 tar vi upp servicen på Norrlandstågen. Vi skriver där att SJ:s intresse för Norrlandstrafiken slutar i Sundsvall. Där slutar snabbtågstrafiken, och där slutar kaffekioskvagnarna. Varför kan man inte tänka sig att snabbtågstrafiken åtminstone tills vidare får utsträckas till Härnösand?

I tågtidtabellerna står det att det mellan Stockholm och Sundsvall serveras lagad mat, men det gör det inte. Endast kaffe, te, läsk, smörgåsar och kaffebröd serveras, och då bara så länge det räcker. Ganska ofta är sortimentet begränsat redan efter någon timme. För dem i övre Norrland som åker till och från Sundsvall finns det ingen servering. Det innebär att en resenär på sträckan Luleå–Långsele–Härnösand–Sundsvall med en restid på 10 timmar inte erbjuds någon förtäring alls. Detta har bestritts av SJ. Vi rekommenderar SJ:s personal att göra denna resa mellan Luleå och Sundsvall för att övertyga sig om hur det förhåller sig. På den sträckan bör det på varje tåg finnas kaffeautomat i någon vagn. Vet för resten alla, att när man kommer till Sundsvall och skall fortsätta resan norrut, har man knappt passerat halva Sverige?

Fru talman! Om SJ skall få fler resenärer måste SJ popularisera sig. Resenärerna måste kunna komma av och på vagnarna någorlunda smidigt, och SJ måste se till att de får förplägnad på ett bättre sätt. Om den nuvarande

entreprenören inte klarar av det finns det kanske någon annan som vill överta servicen.

Fru talman! Jag har inget yrkande. Jag hoppas bara att dessa påpekanden skall uppmärksammas av SJ.

Anf. 27 BJÖRN SAMUELSON (vpk):

Fru talman! Jag skulle kunna börja det här anförandet som en saga, för nog har det dragits en del sagor, inte minst om inlandsbanan. Jag kan tänka mig hur jag på ålderns höst sitter med mina barnbarn i knät och de ber mig berätta en saga. Då skall jag bl. a. berätta den här:

Det var en gång en moderat kommunikationsminister och partiledarkandidat som tog sig för att göra en s. k. PR-resa på en järnvägsbana som hette inlandsbanan. Den gick här i Värmland mellan Kristinehamn och Lesjöfors.

Först kom vagnen med partiledarkandidaten som efter några år också försökte bli statsminister, och sedan följde vagnen med journalister och kommunalgubbar. Resan blev en succé, och kommunikationsministern uttalade sig generöst om vikten av att rädda inlandsbanan.

Den lokala opinionen mötte upp vid hållplatserna, och den blivande partiledaren – för han blev verklig partiledare – omfamnades av den lokala opinionens företrädare. Alla som ville rädda järnvägen trodde att nu var nog saken fixad.

Men sedan gick det några år, och jag tror det var någon gång på våren eller försommaren 1985, när den här kommunikationsministern hade blivit partiledare, och riksdagen skulle bestämma om inlandsbanan. Då hade det parti som heter moderata samlingspartiet svängt när det gällde dess inställning till lokala opinioner. Då hade moderaterna glömt allt det som folk hade sagt utmed bansträckan när deras partiledare hade åkt där för bara några år sedan.

Då skrev moderata samlingspartiet så här i sin partimotion: "SJ har successivt försökt att anpassa sin verksamhet till samhällets utveckling. Detta arbete har dock försvårats av ett flertal faktorer, t. ex. den starka politiska styrningen av verksamheten och lokala opinioner som agerat mot förändringar i trafiken." Så var sagan slut.

– Men nej, morfar, protesterar mina barnbarn. Har du glömt bort varför vi är här hos dig? Det är ju för att mamma och pappa är på det där mötet i kväll om att man skall köra folk på inlandsbanan igen.

– Javisst ja, säger jag förläget, de knäckte ju inte vår kamp för inlandsbanan så lätt.

Här kan väl denna riksdagssaga vara slut för kammarens del, och jag hoppas att ingen har somnat av den. Jag är alltså övertygad om att kampen för fortsatt persontrafik och turistsatsningar på inlandsbanan inte är slut i och med denna riksdagsbehandling och de dråpslag som riktas mot bandelen Kristinehamn–Lesjöfors av socialdemokrater och moderater i förening.

Och det är ju inte särskilt märkligt att jag har den uppfattningen. Här har det gjorts turistsatsningar på inlandsbanan i form av bl. a. det s. k. inlandsbanekortet. Kristinehamn är för resenärer som kommer från Stockholm,

Nr 153

Onsdagen den
29 maj 1985

Riktlinjer för järnvägspolitiken

Malmö, Göteborg och Oslo en naturlig startpunkt för turistande på inlandsbanan. Frågan är: Varför inser inte utskottsmajoriteten detta? Varför kan inte bandelen Kristinehamn–Lesjöfors behandlas på samma sätt som andra delar av inlandsbanan och bispår? Andra delar av inlandsbanan har fått en respittid på 4–5 år. Varför kan inte bandelen Kristinehamn–Lesjöfors behandlas likvärdigt? Vilka bevekelsegrunder har utskottsmajoriteten bestående av socialdemokrater och moderater för detta ställningstagande? Vari består samhällsandan i ert beslut? Den finns inte.

Den turistsatsning som gjordes i och med det s. k. inlandsbanekortet slog mycket väl ut. Hela paketet, bestående av biljett för 14 dagar, rabatterbjudanden på anslutningsresor, boendetips etc., såldes i fjol till ett antal av ca 7 500. Det är mer än dubbelt så mycket som man hade förväntat sig från olika turistmyndigheter och andra. Det kan sägas att inlandsbaneprojektet är det mest lyckosamma turistprojektet på senare tid i Sverige. Varför skall ni stycka upp det genom att lägga ned persontrafiken på sträckan Kristinehamn–Lesjöfors?

Överslagsberäkningar visar att projektet i sin linda har ökat omsättningen i servicenäringar runt inlandsbanan med 15 milj. kr. i fjol. För 1985 och 1986 gäller att också satsningar på utlandet kommer att göras. Detta stryper ni nu.

Med stor säkerhet skulle ytterligare ett antal helårsjobb kunna skapas, om dessa satsningar gjordes på kontinenten. Det skulle skapa fler jobb än de 50 som blev följden av första årets satsningar. Vi spottar inte fram 50 helårsjobb i inlandet.

I detta läge väljer socialdemokrater och moderater i förening att lägga ned persontrafiken på bandelen Kristinehamn–Lesjöfors. Ändå utgör Kristinehamn den mest naturliga startpunkten för turister på inlandsbanan som kommer från kontinenten.

Man kan inte med bästa vilja i världen påstå att utskottsmajoriteten i denna fråga på något sätt präglas av offensivt tänkande och framtidstro.

Vi i vpk vill se inlandsbanan som en riksangelägenhet. Vi är beredda till en offensiv satsning på hela inlandsbanan. Denna klara politiska målsättning och dess konkreta mål består bl. a. i en rullande plan där vi efter förmåga restaurerar och bygger ut inlandsbanan så att den till slut skall bli en hel och sammanhängande bana. Vi är beredda till dessa utfästelser, eftersom vi anser att det är viktigt för ett politiskt parti att verka för människors möjligheter att realisera sina framtidsidéer inom olika näringar utmed inlandsbanan. Vi vill ge dem lugn och ro i deras arbete för en regional utveckling utmed inlandsbanan. Vi vill ge dem den bas i infrastrukturen som ett transportsystem innebär.

I tider då allt fler människor inser vikten av att minska ett samhälles sårbarhet vill vi i vpk fästa uppmärksamheten på den stora betydelse som ett väl fungerande transportsystem har. I tider då allt fler människor inser vikten av att kämpa för en bra miljö och för att minska utsläppen av bilavgaser och andra föroreningar, i syfte att bl. a. förhindra försurningsskador på vår skog, vill vi i vpk peka på det miljövänliga kommunikationsmedel som tåg utgör. Allt talar för att inlandsbanan skall bestå och byggas ut.

Fru talman! Jag kan inte förstå de problem som har gjorts gällande av socialdemokratiska företrädare i debatten – jag skall inte nämna några namn eftersom de har lämnat kammaren – när det gäller att belägga bandelen Lesjöfors–Mora med räls för ett så tekniskt utvecklat land som Sverige. Vi vet ju att denna sträcka i en kristid kommer att beläggas med räls – det är ingen hemlighet. Är det så mycket svårare att göra det i lugnare tider? Jag förstår inte logiken i detta resonemang.

Fru talman! Ett principiellt resonemang om järnvägen som en riksangelägenhet gäller alltså och har sin grund i ett flertal faktorer. Även för bandelarna Ställdalen–Kil och Arvika–Mellerud, som jag också har motionerat om, gäller naturligtvis miljöaspekter, näringsmöjligheter, sårbarhetsaspekter, framtidstro och ett handfast politiskt hanterande utifrån mänskliga och ekologiska behov. Här hjälper det inte, Elvy Nilsson, att hoppas och tro till intet förpliktigande att vägen skall bli bättre mellan Arvika och Årjäng.

Mot bakgrund av ett sådant principiellt resonemang vill vi från vpk:s sida att även de bandelar som jag senast nämnde skall överföras till riksnätet och räddas.

När jag lyssnar till debatten kan jag inte förstå varför debattörer först försöker minimera betydelsen av dessa prövningsbanor, att minimera betydelsen av de banor som vi har föreslagit skall överföras till riksnätet, genom att säga att de motsvarar mindre än 1 % av bannätet. Om de nu utgör en så liten del av bannätet kan det inte vara något oöverstigligt problem att satsa på dem och därigenom göra miljövinster och vinster i form av ett mångfasetterat fungerande transportsystem. Regionalpolitiken fungerar inte annars.

Jag yrkar bifall till de reservationer till betänkandet där Sven Henricssons namn finns med.

Fru talman! Jag är övertygad om att frågorna kring inlandsbanan, bandelarna Kil–Ställdalen och Arvika–Mellerud kommer att vara centrala frågor i Värmland under den valrörelse vi nu går in i och under en lång tid framöver.

Fru talman! Som tur är ger inte folk upp så lätt som majoriteten i riksdagens trafikutskott.

Anf. 28 INGVAR KARLSSON i Bengtsfors (c):

Fru talman! Så har vi tyvärr kommit till slutet på en epok i den dalsländska transporthistorien. Regeringen fattade i våras beslut om nedläggning av persontrafiken på Dal Västra Värmlands järnväg. Vi som arbetat för persontrafikens bevarande har väl egentligen ännu inte tappat modet. Vi kommer att fortsätta tills sista tåget har gått.

Jag har under två års tid tagit upp Dal Västra Värmlands järnvägs framtid här i riksdagen, men tyvärr har jag talat för döva öron. Kommunerna utefter banan har uppvaktt kommunikationsministern liksom länsstyrelsen i Älvsborgs län. Men ingenting har hjälpt.

I trafikutskottets betänkande 22 kan vi läsa på s. 56:

”Det utmärkande för banorna i denna kategori är att trafiken är begränsad

och att den lokala/regionala karaktären är klart uttalad. Omläggningarna till busstrafik har visat sig såväl samhällsekonomiskt som trafiktekniskt motiverade.”

Denna skrivning stämmer inte till alla delar in på Dal Västra Värmlands järnväg och delen Mellerud–Bengtsfors. Kommunerna var beredda att ställa upp med sin del av kostnaden. De gjorde den bedömningen att en fortsatt persontrafik på järnväg var den bästa lösningen för regionen. Däremot var läns huvudmannen för sin del inte beredd att ta över ansvaret för järnvägstrafiken, och därför föll detta alternativ. Det generösa bussbidraget underlättade troligen deras ställningstagande.

Länsstyrelsen och läns huvudmannen har därefter gjort den bedömningen att bandelen Mellerud–Bengtsfors bör överföras till riksnätet. Dels är andelen långväga resande över 50 %, dels är tåg- resp. bussalternativet i stort sett likvärdiga ur samhällskostnadssynpunkt.

Vi kan konstatera att det fordras mycket stora väginvesteringar, på 30 milj. kr. för Dalslandsdelen, som ersättning. Av erfarenhet vet vi att vägförbättringarna kommer flera år efter en eventuell nedläggning.

Vissa orter utefter banan kommer att få en mycket försämrad kollektivtrafik, bl. a. betydligt längre restider. Således kommer regionen att naggas i kanten vad beträffar trafikutbudet, vilket är negativt för regionalpolitiken.

Vikande sysselsättning, befolkningsminskning och successivt minskat underlag för offentlig och privat service har under många år varit ett stort problem i regionen. Enligt min bedömning har järnvägen spelat en stor roll vid de industrilokaliseringar som skett. En järnvägsförbindelse med både person- och godstrafik har utan tvivel ett stort värde vid nyetableringar. Utan järnvägen hade förmodligen situationen i dag varit ännu dystrare.

Bandelen passerar genom DANO-området, som i den fysiska riksplanen anges som ett område av riksintresse för det rörliga friluftslivet. Det är självfallet av helt avgörande betydelse att de turistanläggningar som finns lätt kan nås med bekväma kollektiva transportmedel. Eftersom järnväg i detta avseende är säkrare än landsväg, är det angeläget att persontrafiken finns kvar på denna bansträcka.

Vid tidigare debatter i kammaren har man talat om att läns huvudmannen skulle pröva att ta över ansvaret för banan. I dag vet vi att så inte kommer att ske. För att persontrafiken skall kunna leva vidare måste nu centerreservationen 28 bifallas, där det föreslås att Dal Västra Värmlands järnväg överförs till riksnätet.

Fru talman! Jag yrkar slutligen bifall till reservation 28.

Anf. 29 KJELL JOHANSSON (fp):

Fru talman! Järnvägsförbindelserna är viktiga för många delar av vårt land. Intresset för denna debatt ger ett osvikligt besked om den saken. Den ger ett besked om den vikt man – med rätta – tillmäter dessa frågor ute i bygderna.

Det län jag kommer ifrån, Södermanlands län, utgör härvid inget undantag. Möjligen kan man säga att bilden för Sörmlands del är något mer

sammansatt än vad den är för andra län. Genom att två av stambanorna genomkorsar länets södra del kan denna sägas vara väl försedd med järnvägstrafik i öst-västlig riktning. Problemen har under senare år i denna del närmast härrört ur SJ:s fullt legitima och förstäligena strävan att snabba upp förbindelserna mellan orter på långa avstånd.

Denna strävan har resulterat i indragningar av tågstopp som tidvis har varit ganska allvarliga för en väl fungerande närtrafik med storstadsregionen. Till en del har justeringar gjorts i tidtabellerna tillbaka till tidigare förhållanden, så att situationen kan i dag sägas vara acceptabel. Ett undantag utgör Vingåker som hamnat mer eller mindre utanför järnvägskartan. Här behövs omedelbara förbättringar.

För länets norra del – främst Eskilstuna- och Strängnäsområdet – är situationen en helt annan. Vi har hört talas om Värmlandsproblemen, och vi har hört talas om krisen i Bergslagen. Vi kommer också att få höra något ytterligare om dem när Roland Sundgren och Hugo Bergdahl kommer upp i talarstolen. I det sammanhanget kan det finnas skäl att erinra om att även Eskilstunaregionen faktiskt har upplevt en liknande krissituation och lider svårt av denna även i dag. Denna kris har naturligtvis inte varit att hänföra till bergshanteringens område. Däremot har den så säga drabbat senare delar av denna hantering, nämligen stålindustrin och verkstadsindustrin. Jag skall inte gå djupare in på verkningarna för Eskilstunaregionens del, utan jag nöjer mig med att konstatera att dessa varit mycket betydande och mycket negativa för främst områdena kring Eskilstuna.

Till att dessa verkningar har blivit så betydande har de totalt undermåliga järnvägsförbindelserna från Eskilstuna – främst till storstadsområdet, men även åt andra håll – verksamt bidragit. Egentligen är det svårt att bli trodd när man beskriver järnvägstrafiken Eskilstuna–Stockholm.

För en tid sedan skulle jag, fru talman, tala vid ett möte i Eskilstuna. Mötet började kl. 19.00. Att ta sig dit erbjöd inga problem, men att ta sig därifrån efter ett normalt kvällsmöte visade sig vara omöjligt, om man ville åka därifrån samma dag med tåg. Ville jag åka tillbaka till Stockholm, fick jag ge mig av ungefär en halvtimme efter det att mötet hade börjat. Det tyckte mötesarrangörerna var något tidigt. Efter ett visst letande hittade vi en förbindelse norr om Mälaren – via Västerås. Begagnade jag denna kunde jag stanna närmare en och en halv timme på mötet. I gengäld fick jag räkna med en restid till Stockholm på närmare tre timmar. Jag kunde vara tillbaka i Stockholm strax före midnatt. Jag säger kunde, därför att alla förstår nog att det blev bilen denna kväll.

Det har också sedan många, många år tillbaka blivit bilen för dem som har pendlat till Stockholmsområdet från Eskilstuna–Strängnäs och Mariefred. Någon tidig morgonförbindelse har det inte funnits, finns inte i dag, och kommer uppenbarligen inte att finnas under överskådlig tid – om man får döma av vad som sker beträffande järnvägstrafiken i området. Jag vill därför gärna ställa en fråga till trafikutskottets talesman här i dag, om det nu är någon närvarande: Finns det någon jämförbar ort i Mellansverige, som har så usla järnvägsförbindelser med Storstockholm som Eskilstuna? Eftersom jag

räknar med att svaret blir nej, eller kanske rent av uteblir, måste jag fråga: Vad anser trafikutskottets talesman att man skall göra åt det här?

Av hemställan i det betänkande som vi nu debatterar framgår att trafikutskottet lämnar utan åtgärd alla de förslag som framförts i olika motioner om förbättringar av den trafik som jag nyss har redogjort för. Det hjälper då föga att man har en allmänt vänlig skrivning – dock till intet förpliktigande – i betänkandet för övrigt. Det gäller faktiskt att få till stånd omedelbara förbättringar i trafikutbudet, vilket kan ske med relativt små medel.

Fru talman! Riksdagens uppgift är att bl. a. skapa sådana förhållanden på kommunikationsområdet att skilda delar av vårt land kan utvecklas på ett naturligt och riktigt sätt. Något undantag från denna princip kan givetvis inte göras för norra delen av Södermanland.

Jag yrkar därför bifall till motion 1057. I denna har jag grovt skisserat en lösning till de problem som jag har tagit upp i detta anförande. Bl. a. bör, enligt min mening, en ny bansträckning komma till utförande mellan Strängnäs och Eskilstuna, så att Strängnäs hamnar på den svenska järnvägskartan. Detta bör i likhet med motionens yrkande ges regeringen till känna.

Anf. 30 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att anslag om kvällsplenum nu har satts upp.

Anf. 31 JOHN ANDERSSON (vpk):

Fru talman! Ett järnvägsspår och ett tåg pryder omslaget på det här betänkandet från trafikutskottet. Man måste beklaga att inte utskottsmajoriteten har fullföljt tanken: att vi bör ha tåg som trafikerar våra järnvägsspår fullt ut. Nu är det i stället så, att inga tåg alls skall gå på en del spår. På en del linjer försvinner persontrafiken, och det blir något av ett mellanting mellan industrispår och godsspår.

Nu kan det ju anföras som försvar för en sådan avrustningspolitik att det inte är ekonomiskt möjligt att behålla trafiken på de bandelar som är aktuella för inskränkningar i trafiken eller för nedläggningar. Men vad man måste reagera mot är de beräkningar och bedömningar som görs när en bana prövas. Jag vill påstå att de s. k. bedömningar som görs är mycket ytliga till sin karaktär. Enligt min mening är utgångspunkten för bedömningarna inte riktiga.

Riksdagen fattade under våren 1983 ett trafikpolitiskt beslut som måste betecknas som mycket olyckligt. Då beslöts att de lokaltrafikbolag som övertog ansvaret på vissa linjer skulle erhålla statsbidrag under en tidsbestämd period. Statsbidraget skulle erhållas endast under förutsättning att trafiken sköttes med bussar. Följderna av detta beslut kommer att bli negativa.

Först och främst innebär det här på sikt att ytterligare ett ansvarsområde för kollektiv service i de folkgläsa områdena överförs från staten till regionala organ. Med all säkerhet kommer också kostnadsansvaret att utlokaliseras då den tidsbestämda statsbidragsperioden löper ut. Då kommer de här område-

nas kollektivtrafik att försämrats ännu mer.

En sådan hotad bandel är järnvägslinjen Jörn–Arvidsjaur. Efter den linjen bor en person som låtit tala om sig i frågan om järnvägsnedläggningar – jag tänker på Sara Lidman.

Hon har i en artikel i Expressen på ett träffande sätt beskrivit hur berörda myndigheter agerar när s. k. bedömningar eller prövningar sker av en järnvägslinje. Ur den artikeln vill jag citera följande.

”Som boende utmed den nedläggningshotade tvärbanan Jörn–Arvidsjaur har jag fått ta del av Transportrådets förslag till regeringen. Transportrådet har först gjort en egen utredning och tillskriver därefter länsstyrelserna i Västerbotten och Norrbotten med den bestickande frågeställningen 'Utarbeta alternativ till järnvägstrafik för personbefordran på sträckan Jörn–Arvidsjaur.' Frågan kunde ju också ha ställts så: Utarbeta förslag till hur befintlig järnväg bättre skulle kunna utnyttjas för personbefordran inom edra län och interregionalt.”

Jag tycker att detta är en mycket tänkvärd frågeställning. Man utgår ifrån att personbefordran måste bort från denna bana, och utifrån detta får de två länsmyndigheterna direktiv.

Men trots att transportrådet drog in personbefordran redan i frågan så svarade båda länsstyrelserna att denna bandel i stället borde ingå i riksnätet. Man sade också att transportrådets uppgifter delvis inte var korrekta och att både ekonomiska och sociala skäl talade för järnvägen som överlägset alternativ till den föreslagna övergången till landsvägstrafik.

Nu skall den här bandelen prövas om några år i samband med bandelen Gällivare–Arvidsjaur–Storuman. Från vårt partis sida har vi den bestämda uppfattningen att inlandsbanan med dess tvärbanor samt norra stambanan är ett sammantaget kommunikationssystem, som måste bibehållas i sin helhet.

Jag vill också med några ord beröra en motion av mig själv som behandlas i detta betänkande. Det gäller motion 1049 och järnvägssträckan Bastuträsk–Skelleftehamn. Skellefteområdet är ett industriellt centrum i Västerbotten. Där finns många industrier som är beroende av kapacitet av tunga transporter. Här behöver bara nämnas Rönnskärsverken.

Med tanke på bandelens betydelse för transporter till och från berörda industrier är en elektrifiering av banan mycket angelägen. En elektrifiering av denna bana skulle innebära en förbättring av trafikmiljön och medföra energipolitiska vinster och dessutom bli ett välkommet arbetsprojekt som är ekonomiskt motiverat. Jag vill här nämna att redan på 1950-talet var det aktuellt att elektrifiera denna bana, men av någon anledning blev det inte av. Jag har i motionen sagt att regeringen noggrant bör pröva möjligheterna att igångsätta arbetet för en elektrifiering av denna bana. Inte minst bör prövas möjligheten att genom arbetsmarknadspolitiska åtgärder starta detta projekt.

Fru talman! Jag tänkte också säga några ord om bandelen Forsmo–Hoting. När Forsmo–Hoting-banan rustades upp för timmertransporter, var förväntningarna stora om att tågtransport av virke skulle ersätta timmerflottningen längs hela sträckan. I praktiken sker emellertid tågtransport bara från

Hotings terminal. Virke som avverkas nedanför Backe-Junsele-området fraktas nu med lastbil, vilket innebär en överbelastning av vägnätet från Tågsjöberg mot kusten, ett förhållande som man är väl medveten om på vägverket i Härnösand. Det är under alla förhållanden angeläget att avlasta tunga timmertransporter från vägarna där så är möjligt. Genom att bygga en timmerterminal i Tågsjöberg skulle man kunna göra stora besparingar på vägunderhållet i och med att tunga transporter fördes över till järnvägen. Den 60-miljonersinvestering som upprustningen av Forsmo-Hotings-banan innebär skulle då på ett bättre sätt förränta sig.

Med detta, fru talman, vill jag yrka bifall till de reservationer till betänkandet som vår ledamot i utskottet har undertecknat. Jag vill slutligen uttrycka en förhoppning om att bilden av tåget och spåret på omslaget till betänkandet skall gälla alla linjer. Vi kommer även i fortsättningen att slåss för att utskottsmajoriteten inte skall få möjlighet att plocka bort flera tåg från våra järnvägar.

Anf. 32 KARIN ISRAELSSON (c):

Fru talman! I dagens järnvägsdebatt har jag kunnat notera en ljusglimt. Ett positivt inslag har varit regeringens förslag i propositionen att nu fastställa att vissa bandelar skall tillföras riksnätet. För min del har just bandelen Storuman-Hällnäs varit aktuell att motionera om under ett antal år. Genom mångas medvetna strävan att motarbete beslutet om nedläggning av denna järnvägsförbindelse har vi nu fått bekräftat att det var möjligt att påverka detta beslut. Inte minst har centerpartiet i olika organ bedrivit ett målmedvetet arbete för att bibehålla denna bandel mot socialdemokraternas och moderaternas vilja.

I olika sammanhang påminns vi politiker om den stora betydelse som goda kommunikationer har när det gäller att positivt kunna utveckla näringslivet på olika orter. Just i de inlandskommuner som i dag gränsar till inlandsbanan har genom åren aktivt visats på dessa förhållanden. En ny näring, som nu håller på att accepteras som en verklig källa för fasta arbetstillfällen och utvecklingsmöjligheter, har just turism och rekreation blivit. Tack vare tidningen Land i samarbete med olika representanter för kommunerna lyckades den negativa trenden för inlandsbanan brytas under fjolårets sommarsäsong. Jag kan intyga att servicenäringen i kommunerna såg med stor tillfredsställelse på den stora mängd människor som tillfördes orterna genom detta initiativ. Det borde ha varit en tankeställare för dem som starkast drev nedläggningsbeslutet för några år sedan. Genom aktiva positiva insatser kan alltså en utveckling vändas.

Varför dessa järnvägsförbindelser bör finnas kvar har nämnts i ett flertal av de motioner som behandlas i dagens betänkande. Det gäller som jag nämnde turismen. Det gäller skogsprodukters utveckling och export. Det gäller beredskapen och det gäller framför allt den förbindelse med omvärlden som kommuninvånarna behöver. Varje nedläggning av vad slag det vara månne skapar en negativ känsla, som i sig är oroande. Det är en av krafterna bakom den kamp som förs för att behålla även järnvägstrafik. I dag är linjen

Storuman-Hällnäs tryggad för fortsatt drift. Naturligtvis måste vi även fortsättningsvis bevaka att tidtabellerna passar resandeströmmen på rätt sätt och att förbindelse med fjärrtrafik alltid finns.

När det gäller sträckan Jörn-Arvidsjaur har vi tyvärr inte nått samma goda resultat. Det är att beklaga att inte SJ försöker utnyttja de möjligheter som finns att ge banan viss lönsamhet genom att låta de militärer som gör sin värnplikt i Arvidsjaur även åka tåg därifrån och inte buss fram till Jörn. Är SJ:s handlingsmönster manne ett led i försöken att på förhand bestämma att linjen skall bort?

Jag kan bara lova att vi i centerpartiet även fortsättningsvis kommer att bevaka denna järnvägslinje. Skälen är i detta fall desamma som jag tidigare anförde. Och jag anser att de skälen räcker gott och väl för att se positivt på lokalbefolkningens krav som även gynnar hela regionen. Det som skett i fråga om inlandsbanan bevisar ju att det går att göra positiva saker, om bara viljan finns.

Med detta vill jag, fru talman, yrka bifall till reservation 24 – en centerreservation – vid trafikutskottets betänkande nr 22.

Anf. 33 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Fru talman! Karin Israelsson säger att hon har upptäckt *ett* positivt inslag i de här nya riktlinjerna för järnvägspolitiken. Då vill jag rekommendera Karin Israelsson att ta kontakt med Rune Torwald för att av honom få undervisning om vad propositionen innehåller. För det kan väl inte vara så att Karin Israelsson talar för något annat parti än det hon representerar här i kammaren?

Anf. 34 KARIN ISRAELSSON (c) replik:

Fru talman! Det finns naturligtvis positiva inslag. Nu var mitt anförande väldigt lokalbetonat, och jag tänkte enbart på Västerbotten.

Det är möjligt att Rune Torwald kan informera om dessa positiva inslag. Men jag antar att han i sitt anförande tagit upp detta och att det därför inte behöver upprepas i kammaren.

Anf. 35 KENTH SKÅRVIK (fp):

Fru talman! I motion 1984/85:747 har jag tagit upp de stora problem som råder på västkustbanan Helsingborg-Göteborg-Strömstad i samband med dålig framförhållning vad gäller upprustning och utbyggnad av nämnda bandelar. Jag har också velat visa på förbättringar i form av pendeltrafik inom vissa delar i närheten av Göteborgsområdet.

Det har riktats stark kritik från lokförare, resenärer och dagspressen under de senaste åren mot SJ:s tåglinjer Helsingborg-Göteborg samt Göteborg-Strömstad. Jag är helt medveten om, att man under de senaste åren börjat med vissa ombyggnader och förbättringar speciellt kring Halmstadsområdet. Detta är givetvis mycket bra och hälsas med tillfredsställelse. Men om- och tillbyggnaderna går för sakta, och om inte upprustningstakten ökas kommer det att bli ytterligare eftersläpningar. Därför är det ytterst angeläget att mer

penningmedel ställs till SJ:s förfogande för snabbare ombyggnad.

Kritiken har mest gällt de enkelspår som finns efter den långa sträckningen, och dessa innebär i sin tur att inväntningstiderna längs spåret blir långa. Kritiken har också berört standarden över huvud taget, med en alltför dålig banstandard.

Bara för en dryg vecka sedan hände en s. k. solkurvsolycka norr om Uddevalla vilken kunde ha slutat ännu värre än vad som nu skedde. När en personvagn fullsatt med resenärer välter, så är det ett under att olyckan stannar vid det antal personskador som nu blev. Sådant får bara inte hända! Nästa gång är kanske både de mänskliga och de materiella skadorna ännu större. Upprustning är nödvändig!

Persontågen har det besvärligt men också godstågen har långa körtider. Den backiga och kurviga banan är en enda lång flaskhals. Endast små bitar är tvåspåriga.

SJ:s planer på en successiv utbyggnad till dubbelspår har gång på gång skjutits upp på grund av indragna penninganslag från regeringens sida. Får SJ inga pengar utöver investeringsanslaget lär det inte bli dubbelspår på mycket länge. Dubbelspår behövs. Sträckorna måste upprustas och moderniseras för att kunna erbjuda en god och snabb kommunikation. Många av Sveriges bandelar är av u-landskvalitet och i jämförelse med många europeiska länder av mycket dålig klass. Vi kan inte propagera eller plädera för att svenskarna skall använda statens järnvägar förrän de erbjuds en järnväg av god kvalitet i jämförelse med övriga Europas.

I samband med detta vill jag också ta upp frågan om ny sträckning av Köpenhamn–Oslo. Det känns naturligt att denna sträckning går över Strömstad samt vidare över Svinesund till Oslo. Jag tycker att detta borde utredas inför framtiden. Denna sträckning skulle bli ett snabbt och välkommet resealternativ för resande mellan Köpenhamn och Oslo samt för svenska resenärer med resmål mellan Strömstad och Oslo. Förslaget ligger väl i linje med Scandinavian Link-projektet, som handlar om både bra vägar och bra järnvägar.

En del andra problem skulle också kunna lösas med utbyggnad till dubbelspår. Jag tänker då på de i motionen upptagna två förslagen om pendeltrafik, dels Kungsbacka–Göteborg, dels Stenungsund–Göteborg. Bilpendlingen mellan Kungsbacka och Göteborg har på grund av stor inflyttning till Kungsbacka ökat kraftigt under den senaste tioårsperioden. Långa bilkaravaner rusar fram på motorvägen in till Mölndal och Göteborg med människor som skall till sina arbetsplatser. Avgaser är inte bra för vår miljö och måste alltså minimeras så mycket som möjligt.

Det är angeläget att lösa det stora pendlingsproblem som finns. Om bilpendlarna kunde använda SJ, skulle detta innebära ett bra resealternativ. Givetvis skulle man också samla upp resande från de gamla stationerna Anneberg, Lindome, Kålleröd och Mölndals nedre. Den pendlande bofasta befolkningen skulle härmed få en snabb förbindelse in till Göteborgs centrum. En nybildad förening för att befrämja en utbyggnad av dubbelspår och insättande av pendeltåg på den nyss nämnda sträckan har bildats i

Kungsbacka och får härmed sitt fulla stöd för fortsatta insatser för ökad pendeltrafik på järnvägen mellan Kungsbacka och Göteborg.

Även på sträckan Stenungsund–Göteborg, som har samma trafikintensitet, torde ett pendelalternativ kunna erbjudas för alla dem som arbetar i Kungälv eller Göteborg. Denna pendling gäller givetvis också befolkningen på Tjörn och Orust, där det bor många som arbetar i Göteborg.

Det är en nödvändighet för att kunna erbjuda goda kommunikationer att både väg- och järnvägsstandarden ges högre prioritet med tanke på framtidens miljö- och kommunikationsdebatt. Extra anslag måste till – detta även ur arbetsmarknadssynpunkt.

Fru talman! Jag har uppmärksammat den s. k. snälla skrivning som utskottet har presterat i sitt betänkande beträffande min motion, vilket jag givetvis tackar för. Men detta räcker inte i dag, vi måste gå till verket, vi måste utföra något. Skrivningen ger inga snabbare kommunikationer, inga snabbare och angenämare resvägar till arbetet, inga bättre kommunikationer mellan t. ex. de nordiska länderna och inga fler arbetstillfällen.

Fru talman! Jag har inga ytterligare yrkanden än om bifall till de reservationer där fp-ledamoten i utskottet finns med, men jag har genom mitt anförande velat visa på angelägenheten i motionens innehåll.

Anf. 36 ROLAND SUNDGREN (s):

Fru talman! Jag har tillsammans med partikamrater från Stockholm, Uppsala, Örebro och mitt hemlän Västmanland motionerat om en snabbtågslinje Stockholm–Västerås–Örebro. Trafikutskottet, som har att behandla projektet utifrån trafikpolitiska utgångspunkter, konstaterar att en kapacitetsökning för järnvägen Stockholm–Västerås–Örebro med en betydande minskning av restiderna skulle få väsentliga effekter i form av ökat tågresande i Mälardalenregionen. Utskottet anser därför att de investeringar som det här måste bli fråga om noga bör prövas i SJ:s fortlöpande investeringsplanering. Dessutom bör dessa investeringar aktualiseras i den beredskapsplanering för sysselsättningsfrämjande åtgärder som tagits upp i regeringsförslaget. Det är således en mycket positiv inställning hos ett enigt trafikutskott.

Visst är det här fråga om betydande investeringar såväl i järnvägens infrastruktur som i en del fasta anläggningar. Totalt kan det röra sig om ca 2 500 milj. kr. Det är dock viktigt att framhålla, att det här rör sig om investeringar med en mycket lång teknisk livslängd – säkerligen 100 år – och att byggandet kan ske i etapper. Med tanke på investeringarnas tekniska livslängd är det inget tvivel om att även om man skulle se dessa investeringar utifrån snävt företagsekonomiska synpunkter, så kommer de på sikt att bli lönsamma, även om intäkterna under en första tioårsperiod ej skulle överstiga kostnaderna trots de fördelaktigare avskrivningsregler som nu föreslås. Utöver byggandet av dubbelspår och i vissa delar nya spårsträckningar rör det sig om byggandet av broar och terminaler, som ur sysselsättningsynpunkt är av vikt i tider av byggarbetslöshet och som därmed arbetsmarknadspolitiskt och samhällsekonomiskt är värdefulla att ha i

Onsdagen den
29 maj 1985

*Riktlinjer för järn-
vägspolitiken*

beredskap, vilket också fångats upp av trafikutskottet.

Om man ser en sådan här satsning i ljuset av den framsynthet och djärvhet som beslutsfattarna i ett betydligt fattigare Sverige visade, när de startade järnvägsbyggandet och senare dess elektrifiering, och tänker på vilken betydelse detta hade för utvecklingen av vårt land, känns det inte särskilt upphetsande med förslag av detta slag, även om de är av en viss omfattning. Det innebär bara att vår generation är beredd att följa med i utvecklingen.

Energi- och miljöpolitiskt är det också viktigt att framhålla hur värdefullt det är att göra konkreta satsningar för att minska det mer än 70-procentiga biltransportberoendet i det tätbefolkade Mälardalen. En övergång till tåg betyder ett minskat oljeberoende till fördel för inhemsk energi och en bättre miljö samt mer säkra och bekväma persontransporter.

Ingrid Andersson har tidigare berört projektets betydelse för pendlingsresorna till Bålsta, Upplands-Bro, som nu måste i allt för stor utsträckning göras med bil.

Vad som kanske är det viktigaste med en sådan här förbättring av kommunikationerna i Mälarreionen är de regionalpolitiska och strukturella effekterna. Sedan början av 1970-talet har Stockholms och Uppsala läns befolkning ökat med nära 170 000 invånare, samtidigt som befolkningen i den inre Mälardalen, dvs. Västmanlands och Örebro län samt Eskilstunaregionen, minskat – och under senare år i allt större utsträckning.

För närvarande brottas Mellansverige och hela Bergslagen med stora strukturella problem, med behov av teknisk och industriell förnyelse och en ökad ekonomisk integration. En av anledningarna är att regionen trots sitt centrala läge mitt i landet har dålig tillgänglighet. Genom sitt avstånd på "halvdistan" från den expansiva Stockholmsregionen hämmas regionen av nuvarande kommunikationssystem. För kvalificerade näringslivs- och andra kontakter ger inte flyget på dessa avstånd några tidvinster och blir alltför obekvämt i förhållande till snabba tågförbindelser.

Även forskningsintensiteten är låg på "halvdistan" från orter som Stockholm och Uppsala. För den industribygd som det inre av Mälardalen och Bergslagen av tradition varit kan övergången från våra basnäringar, gruv-, stål- och träindustri, till en ny teknologiskt högtstående industri därigenom försvåras. Bristen på kvalificerade tekniker och ekonomisk produktionsservice skapar redan i dag problem. Snabbare kommunikationer skulle ge en robustare och rörligare arbetsmarknad.

Bergslagen har sagts i dag vara det mest sargade området i Sverige. En förstärkning av Mellansveriges infrastruktur med tonvikten på forskning, utbildning och inte minst transporter och kommunikationer är en helt avgörande framtidsfråga. Inga Bergslagspengar i världen kan göra större nytta än om de satsas på en snabb järnvägspulsåder från Stockholm in i det inre av Mälarreionen.

Det är också viktigt att framhålla värdet av den förstärkning som samtidigt sker av den inomregionala trafiken. Regionen innehåller stora tätorter, som Enköping, Västerås, Köping, Örebro och Eskilstuna, som med en modernt sammanbunden infrastruktur kan skapa en mycket värdefull sysselsättnings-

och utbildningsmiljö utöver den stimulans som snabbare kommunikationer med Stockholmsregionen ger.

Det är dessutom viktigt med bra anknötningar – naturligtvis med Eskilstuna, varifrån snabbtåg skall utgå varje timme. Detta tillgodoser delvis de önskemål som Kjell Johansson hade om bättre förbindelser mellan Eskilstuna och huvudkommunen, men endast delvis, det är jag medveten om, eftersom tågen inte går via Strängnäs. Det är också viktigt med bra anknötningar upp till Bergslagen, exempelvis linjen Västerås–Fagersta–Ludvika samt från Örebro in i Bergslagsområdet.

Till sist vill jag också framhålla vad denna investering kan betyda för svensk industri och våra möjligheter att konkurrera på världsmarknaden då det gäller export av rullande materiel och spåransluten teknik. Med ett demonstrationsobjekt som Mälarbanan ökar ASEA:s m. fl. industrier möjligheter att konkurrera på världsmarknaden genom att tidigt komma in på ett område som verkligen kommer att expandera i framtiden och där svensk industri redan nu gör sig gällande på marknader i alla världsdelar, inte minst i USA, Canada och Australien. Man kan ana inte oväsentliga exportförutsättningar för Sverige, som verkligen är beroende av ökad export – inte minst med tanke på vårt behov att med utländsk valuta betala tillbaka de lån vi i alltför stor utsträckning dragit på oss.

Det brukar sägas att det inte är brist på pengar som hindrar oss från att göra viktiga satsningar för vår framtid, utan brist på idéer. Här har vi ett projekt som verkligen är ett framtidsprojekt för vårt land, för sysselsättningen och för vårt näringsliv. Om man på grund av stelheten i vårt system för investeringar av detta slag måste vänta på att SJ får utrymme i sin redan hårt ansträngda investeringsbudget eller på att sysselsättningsläget blir så besvärligt att det kan motivera ett stort antal miljoner, och enbart förlitar sig till det, kan man förlora viktig tid. Vi måste i så fall skaffa fram pengar till projektet på annat sätt.

Kommunerna i Mälarregionen är beredda att göra vissa insatser, delar av näringslivet likaså. Vi har banker, investeringsbank, Bergslagspengar, löntagarfonder m. m. En samordning av alla goda krafter för ett sådant här projekt, så att det snart kan sätta i gång, är viktig inte minst ur industriell synpunkt och sysselsättningsynpunkt. Jag hoppas att den överläggning som kommunikationsdepartementet inbjudit till med representanter från departement, statens järnvägar, kommuner och näringsliv skall finna på lösningar, hur man efter närmare förstudie och förprojektering snarast kan starta med en första etapp.

Fru talman! Jag har inget yrkande utöver utskottets, men jag vill än en gång understryka det jag känner som värdefullt, att trafikutskottet har redovisat en positiv inställning till det här projektet.

Anf. 37 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Fru talman! Jag skall tala litet om AGEVE i Gävle, om den smalspåriga järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik och slutligen om Ljusdal–Hudiksvall och Älmhult–Sölvesborg.

Onsdagen den
29 maj 1985

*Riktlinjer för järn-
vägspolitiken*

Låt mig börja med vår motion 1155, yrkande 3, som begär att berörda kommuner längs den smalspåriga järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik skall få överta denna bandel för en symbolisk summa för att på den bedriva turisttrafik. Det finns ju inte många smalspåriga järnvägar kvar i vårt land, och den här nämnda smalspåriga järnvägen slingrar sig igenom en väldigt vacker del av Småland. Om man på denna järnväg skulle kunna bedriva turisttrafik, skulle det också betyda mycket för kommunerna i denna del av Småland.

Utskottsmajoriteten svarar inte på motionen, utan man hänvisar till att där järnvägstrafik har lagts ned har trafiken ersatts med buss. Men det var inte detta motionen handlade om, utan den gällde om utskottsmajoriteten har någon uppfattning om att kommunerna skulle kunna få överta den här järnvägssträckan.

Tydligen har utskottsmajoriteten inte någon uppfattning. Jag vill därför yrka bifall till reservation 29 i aktuell del.

När det sedan gäller AGEVE – AB Gävle Vagnverkstad – vill jag börja med att säga att tidningen Statsanställd nr 3 från i år, som utkom den 4 februari, hade en artikel om situationen vid AGEVE i Gävle. Ekonomichefen vid detta dotterföretag inom SJ-koncernen fick frågan: Hur är det – de anställda är oroliga för att det skall bli nedskärningar av personalstyrkan? Då svarade denne ekonomichef: Det får stå för de anställda, jag ser inte att det behöver finnas någon sådan oro – men det är klart att det blir några kärva år framöver. Den 7 februari – alltså tre dagar efteråt – lades det ett varsel om att 100 anställda skulle få avsked från AGEVE i Gävle.

Så får en företagsledning i ett statligt företag inte agera – det är oansvarigt. En företagsledning inom ett statligt företag bör ju föregå med gott exempel. Detta är dålig företagsdemokrati, må man säga.

Ungefär 100 människor kommer alltså att plockas bort från AGEVE i Gävle. Det motiveras med dålig lönsamhet. Nu finns det en mycket stark oro vid AGEVE i Gävle för att detta är början antingen till att lägga ned företaget i Gävle eller till att förbereda att privata kapitalägare tar över verksamheten. Jag hoppas att det inte blir något av de två alternativen. Det finns över huvud taget ingen anledning att privatisera vagn- och loktillverkning, som sker bl. a. vid AGEVE i Gävle. Det finns ingenting som visar på att det skulle bli billigare, och det finns heller ingen anledning att överlåta sådana väsentliga verksamheter inom trafikpolitiken till privata intressenter.

De förluster som AGEVE redovisat de senaste åren beror inte på dålig tillverkning eller brist på beställningar. Förlusterna beror snarare – ja i allra högsta grad – på att företagsledningen är inkompetent. Jag tror att det är viktigt att slå fast det från denna talarstol. Då borde åtgärden inte ha varit den att man avskedar ungefär 100 anställda utan att man avskedar företagsledningen och sätter den i omskolning. Man kunde låta de anställda ta över mer och få större bestämmanderätt.

Det finns bevis på att denna företagsledning skrivit sådana avtal med utlandet som innebär att man tvingats köpa delar för vagn- och loktillverkningen från utlandet till ett pris som vida överstiger vad det skulle ha kostat

om man tillverkade dem själv vid AGEVE i Gävle. Att man gör sådana affärer och att man handskas med skattebetalarnas medel på det här sättet borde resultera i att företagsledningen fick packa kappsäcken och ge sig därifrån. Vi menar – och jag hoppas att vi kan vara överens med socialdemokraterna om detta – att AGEVE måste bevaras som ett statligt ägt företag och att man också måste anstränga sig för att utveckla detta företag. Jag tror att det finns möjligheter att göra det.

Jag skall ta ett exempel. SJ hyr i dag många godsvagnar från Västtyskland. Man har nämligen just nu en viss överkapacitet när det gäller godsvagnar i Västtyskland. Samtidigt pekar alla internationella undersökningar som gjorts på att järnvägstrafiken kommer att öka under åren framöver – inte minst godstransporterna. Vad hamnar vi i för situation den dag västtyskarna säger att de behöver alla sina godsvagnar själva? Med detta menar jag att det finns ett stort behov av att tillverka godsvagnar i vårt eget land, och här har vi AGEVE.

Vi vet också att AGEVE har utvecklat ett rangerlok, som alltså skall användas på bangårdarna för att dra fram vagnar osv. Det är ett lok som både kostnadsmässigt och när det gäller effektivitet är mycket förmånligare än SJ:s traditionella växellok – inte minst ur bemanningssynpunkt. Här finns alltså, såvitt jag förstår, en icke obetydlig marknad för just en sådan typ av lok.

Det har också sagts att man någon gång på 1990-talet kommer att ha s. k. godspendlare, som skall köra i 130 km/tim. Det är alltså fråga om godsvagnar. Såvitt jag förstår finns det inga godsvagnar som i dag kan klara den hastigheten. Här finns alltså en marknad, och varför då inte låta AGEVE vara det företag som redan nu kan få börja utveckla de här vagnarna?

AGEVE har även utvecklat och producerar en speciell trailergodsvagn. Man kan med denna ta långtradarläp på järnväg. I stället för att de skall gå landsvägen ifrån norra Sverige och ner till södra Sverige kan man nu alltså sätta dem på en järnvägsvagn och dra dem den sträckan. Detta betyder väldigt mycket ur miljösynpunkt, ekonomiskt osv. Här finns, såvitt jag förstår, ytterligare en marknad för AGEVE.

Jag tror också att det finns större möjligheter för AGEVE när det gäller exporten. Man borde betydligt kunna öka och bredda denna, om man verkligen gick in för att satsa på att bearbeta exportmarknaden.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till reservation 36, som just berör AGEVE.

När det sedan gäller bandelen Ljusdal–Hudiksvall finns det en centerpartimotion av Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle som ingen centerpartist har yrkat bifall till, vilket är litet förvånande. Ingen centerpartist ifrån länet tänker säga ett ord om den, men jag skall göra det. Vi har också tagit upp detta i reservation 29 av Sven Henricsson, och jag börjar med att yrka bifall.

Vad man föreslår i centermotionen är att den nedlagda persontrafiken på bandelen Ljusdal–Hudiksvall skall återupptas. Detta föreslås ske genom att bandelen görs till ett försöksobjekt, så att man kan se om den kan bli lönsam i framtiden. I motionen har man givit förslag om vad ett sådant försöksprojekt

skulle kunna innehålla: upprustning av banan, nya eldrivna motorvagnar, anpassning av tidtabellen till skoltider, arbetstider och affärstider, m. m. Jag tycker att det här är en mycket god idé, som utskottet borde ha sagt något mera om.

Låt mig också helt kortfattat och till slut nämna järnvägssträckan Älmhult-Sölvesborg. Också på den sträckan har man lagt ner persontrafiken, vilket vi tycker är olyckligt och vilket vi också har motsatt oss. Vi har stöd i vår uppfattning av en folkopinion. Enligt vår mening borde man ompröva beslutet och införa persontrafiken på bandelen på nytt.

Jag yrkar bifall till reservation 29 också i denna del.

Anf. 38 HUGO BERGDAHL (fp):

Fru talman! Mitt inlägg i denna debatt utgår ifrån motion 1052 angående dels ett system med snabbtåg runt Mälaren, dels dubbelspårig järnväg på sträckan mellan Stockholm och Västerås.

Det finns en allvarlig bakgrund till vårt krav på bättre kommunikationer inom Mälarenregionen. Aktuella siffror från industridepartementet visar nämligen att Västmanland håller på att bli en avfolkningsbygd, den mest utsatta i hela landet. Inget annat län förlorar heller så många arbetstillfällen som Västmanland. Under perioden 1984–1990 kommer Västmanland enligt industridepartementets rapport att förlora ca 8 000 invånare. Under 1984 minskade invånarantalet i samtliga av Västmanlands elva kommuner. Det är en allvarlig situation som Sveriges mest industrialiserade län hamnat i. Därför måste snabba och effektiva åtgärder tillgripas för att få en vändning till stånd.

Kommunikationer i vid bemärkelse är en mycket viktig del av samhällets infrastruktur. Tillgången till goda kommunikationer är en viktig faktor för konkurrensförmågan och effektiviteten hos existerande företag och för lokaliseringen av ny verksamhet. En väl utbyggd transportapparat påverkar samhällets regionala utveckling, och goda kommunikationer är en av förutsättningarna för industrins utveckling.

Arbetsmarknaden i Västmanland är, som jag redan sagt, mycket kärv och kommer att så förbli under resten av 1980-talet. Detta kräver ett flertal särskilda åtgärder, bl. a. inom kommunikationssektorn.

Järnvägstrafiken bör i högre grad komma i blickpunkten. Snabb teknisk utveckling på järnvägsområdet har gjort det möjligt att i många länder sätta in snabbtåg mellan olika regioner och större tätorter. Även i Sverige finns en sådan utveckling, och olika idéer och uppslag bearbetas. Spårbunden trafik är energisnål och därför ur inhemsk energiproduktionssynpunkt mycket väl lämpad för våra förhållanden. Ökad användning av spårbunden trafik medverkar också till mindre trängsel på vägarna, färre olycksfall, mindre buller och avgaser.

I området runt Mälaren bor närmare 2 miljoner människor, de flesta i stora industricentra med ett väl utvecklat näringsliv och en alltmer differentierad arbetsmarknad. Detta i sin tur kräver en allt rörligare stab av medarbetare på olika nivåer. En väl fungerande kollektivtrafik skulle också bidra till bättre

balans i befolkningsutvecklingen inom Mälardalsområdet. Utvecklingen nu innebär en överhettad Stockholmsregion och en alltmer krympande arbetsmarknad inom Mälardalsregionen i övrigt, inte minst i Västmanland.

Järnvägsnätet runt Mälaren har i dag mycket låg standard, och därför borde en satsning på snabbtåg i ringlinje runt Mälaren snarast komma till stånd enligt vår uppfattning. Snabbtåg, kalla det gärna "Mälarpendel", Stockholm–Enköping–Västerås–Eskilstuna–Södertälje–Stockholm och omvänt borde kunna bli ett lockande alternativ till andra trafikmedel. En förlängning, t. ex. sträckan Kolbäck–Köping–Valskog–Eskilstuna, borde prövas. I båda fallen bör dessa tåg ha snabba förbindelser med Köping–Arboga–Örebro, alternativt Arboga–Örebro.

Denna målsättning överensstämmer i många delar med de synpunkter som förs fram i motion 2883, som Roland Sundgren här tidigare har talat för. Det som skiljer oss åt är att vi folktoparimotionärer mera målmedvetet hävdar Sörmlandsregionens betydelse i en framtida Mälarpendel.

Då den geografiska rörligheten när det gäller arbetskraft minskat i Västmanland, är det nödvändigt att underlätta utpendlingen över länsgränserna samt inpendling av för länet värdefull arbetskraft. Det är också viktigt att verka för förbättrade mellanregionala förbindelser med i första hand Stockholmsregionen och i andra hand övriga angränsande län. Ett stort antal västmanlänningar färdas dagligen med tåg till sina arbetsuppgifter inom Stockholmsregionen. En av förutsättningarna för att denna pendling skall kunna fortsätta, och helst byggas ut, är att restiden Västerås–Stockholm och omvänt nedbringas avsevärt. Om detta skall vara möjligt måste kravet på dubbelpår mellan Västerås och Stockholm förverkligas.

Att kunna erbjuda snabba förbindelser med järnväg mellan den överhettade Stockholmsregionen och Västmanland är också ett sätt att utveckla Västmanland till en mer attraktiv region när det gäller både näringslivets utbyggnad och arbetstillfällen – och som bostadsort.

Fru talman! Trafikutskottets behandling och utlåtande när det gäller vår motion 1052 känner jag tillfredsställelse över. Det är nu min förhoppning att initiativ i fråga om Mälarpendelns fortsatta planering snarast kommer till stånd från de myndigheter som har det yttersta ansvaret på detta område.

Avslutningsvis, fru talman, yrkar jag bifall till de reservationer som har undertecknats av Olle Grahn.

Anf. 39 LARS-OVE HAGBERG (vpk):

Fru talman! Ett framgångsrikt opinionsarbete av befolkningen i Västerdalarna gör med all säkerhet att persontrafiken på bandelen Borlänge–Malung kan fortsätta som hittills – och eventuellt utökas. Det är ett engagemang hos människorna i den här bygden, ett engagemang mot ett övermäktigt motstånd från halsstarriga politiker och en SJ-byråkrati, ett engagemang som ser ut att röna framgång. Det är nödvändigt för denna region – Västerdalarna – att man fortsätter med persontrafik och godstrafik för att kommunerna och människorna skall ha ett hopp för framtiden. Det är en avancerad regionalpolitisk satsning.

Riktlinjer för järnvägspolitiken

När nu persontrafiken på Västerdalsbanan troligen kommer att gå in i riksnätet har alltså första etappen vunnits. Nu gäller det att utvidga opinionsbildningen för att ha järnvägstrafiken som ett offensivt instrument i Västerdalarna.

I Malungs kommuns norra delar ligger landets södra fjällområde. Detta fjällområde ligger på nära avstånd från södra och mellersta Sverige. Det är attraktivt, och man satsar i stor omfattning på rekreation och fritidsaktiviteter. Vad som borde göras i detta område är att satsa på en fritids- och rekreationspolitik för de vanliga människorna. Det kräver naturligtvis goda förbindelser med den södra fjällvärlden, som är attraktiv både på vintern och på sommaren. I dag kommer människor till området i huvudsak med bil eller kollektiv busstrafik.

Efter det nödvändiga beslut som nu skall fattas, att persontrafiken Borlänge–Malung skall ingå i riksnätet, bör bandelen Malungfors–Särna återuppbyggas. För Särnas del motiveras detta av regionalpolitiska skäl. Det är dessutom lönsamt att bygga ut järnvägen ända till Särna. En utbyggnad till Sälen i en första etapp är bra för turismen. Även ur trafiksynpunkt är det nödvändigt att järnvägen har en direktförbindelse till fjällvärlden. Som det är nu upplever man ett totalt kaos dels i det södra fjällområdet, dels på vägarna till detta fjällområde. Det betraktas i dag som en jättemiss att man över huvud taget lade ned denna järnvägsdel. Det behövs alltså direktvagnar från södra och mellersta Sverige till det södra fjällområdet. Det är egentligen motiv nog för att återuppbygga denna järnväg. När det har skett skall man naturligtvis se till att det finns både person- och godstrafik.

Ett annat motiv för detta är naturligtvis arbetsmarknadssituationen i området. På kort sikt blir det tillgång till anläggningsarbeten, och på lång sikt skapas varaktiga arbeten av en satsning på en järnväg.

En satsning på Västerdalsbanan gör att man får, som det sades förr, en hela folkets järnväg. Det är ju inte längre så att Sveriges järnvägar är hela folkets järnvägar. Men om den politiken vore vägledande, skulle en satsning på Västerdalarna som en viktig järnvägsdel vara ett led i detta.

En hela folkets järnväg skulle betyda mycket. Vi som bor i Dalarna och försöker upprätthålla kommunikationer med landets olika delar finner att järnvägstrafiken tydligen är insatt i ett helt nytt perspektiv. Tänk bara på den service som statens järnvägar erbjuder. Vilka är det man satsar på? Även jag inser att det finns vissa ekonomiska ramar för järnvägstrafiken i landet, men det är viktigt att varje krona satsas på rätt sätt. Vilka är det då man konkurrerar med? När jag åker Dalapendeln på morgnarna kan jag konstatera att det är elegant service i första klass. Där bekostas resorna av myndigheter, bolag och organisationer. De resande får dessutom gratis frukost. De som däremot själva betalar sin resa till Stockholm får bekosta sin frukost. Med SJ:s serviceinriktning räknas det inte som att man konkurrerar med flygresandet. Om det här tillämpas fullt ut kan det komma att betyda att tågresandet för vanliga människor sätts på undantag.

Konkurrensen från exempelvis bilismen gör att människor bör uppmuntras att åka tåg i andra klass. Vad som nu händer är emellertid att de många

resenärerna, de som inte är så välbeställda, sätts in i någon form av tredje klass. Det finns de som har talat om fattigmanståg. Själv vill jag inte använda det uttrycket, men det betyder i alla fall att t. ex. studerande från Uppsala får resa i andraklasståg.

Samtidigt satsar man på ett tåg med enbart förstaklassvagnar, ett tåg som skall vara i kungliga huvudstaden före kl. 9. Vad jag vill säga är att man satsar på en elit och att denna satsning kostar oerhört mycket pengar – som jag ser det till förfång för många av de vanliga resenärerna i fråga om komfort, service och annat. Detta kommer också att drabba de anställda inom järnvägen. Service för folket, för de breda folklagren, är kanske inte "inne" i dagens ekonomiska politik och s. k. serviceinriktning.

De som är anställda vid statens järnvägar protesterar mot denna inriktning, mot t. ex. satsningen på snabbtåg. Det gör de inte därför att de är motståndare till själva snabbtåget – det är inte jag heller – utan därför att frågan är: Vem får nytta och glädje av snabbtågen och på vems bekostnad sker satsningen på snabbtåg? Det är denna serviceinriktning som jag skulle vilja vända mig mycket bestämt emot nu när vi ser tendensen i dagens ekonomiska politik och i den s. k. strategi som finns hos storfinansens, en strategi som växer in i de statliga företagen och verken och som anammats inom järnvägspolitiken. Som Sven Henricsson mycket riktigt påpekade här lyser detta igenom, och man kan läsa mellan raderna hur de statliga verken anpassar sig till storfinansens strategi. En del av detta är att servicen är till för dem som redan är välbeställda. De vanliga resenärerna känner att de är satta på undantag. För oss som är socialister och vill se någon form av jämlikhet och människors lika värde är det oerhört stötande att man så här utmanande satsar på en elit.

Att jag nämner serviceinriktningen i samband med frågan om bandelen Malungsfors–Sälen–Särna beror på att den dag då det skall skaffas fram medel till denna bandel kanske pengarna redan är ianspråktagna för en sådan här avancerad satsning på annat håll, och då finns det inga pengar till denna bandel.

Med detta, fru talman, vill jag yrka bifall till reservationen 29 och i synnerhet till p. 19 j, dvs. bifall till motionen 1055.

Anf. 40 RUNE TORWALD (c) replik:

Fru talman! Påståendet att SJ bara satsar på en elit får inte stå oemotsagt. Jag är medveten om att en del tror att snabbtågssatsningen just har den innebörden, och eftersom jag var sakkunnig i kommunikationsdepartementet under den period då denna fråga utreddes, vill jag klart säga ifrån att snabbtågen är avsedda att tjäna alla. De är inte reserverade enbart för sträckorna Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö och Göteborg–Malmö.

Snabbtågen har en sådan konstruktion att de kan gå fort genom kurvor utan att passagerarna far illa. Det är just den tekniken som gör att de är värdefulla på det svenska järnvägsnätet, som är mycket kurvrikt. Vi har inte råd att räta ut alla dessa kurvor, utan vi vill i stället med användning av ny

*Riktlinjer för järn-
vägspolitiken*

teknik och moderna vagnar, som kommer alla resenärer till del, satsa på en ny generation vagnar. Snabbtågen är ingalunda avsedda bara för en elit, för några få. Snabbtågen är till för alla, och i stort sett kan de på sikt användas på hela det svenska järnvägsnätet.

När det gäller den satsning som skett på intercitytågen, Cityexpresstågen, så innebär ju den att vi vidgat möjligheterna. Meningen är att sådana satsningar skall gå ihop ekonomiskt. Det är – det tycker i varje fall jag – inte negativt att vi försöker få fler förstaklasspassagerare till järnvägen i stället för att de tar flyget. De har valfrihet. Kan inte SJ ge dem en sådan service att de kommer fram i tid till sina uppdrag osv., så utnyttjar de inte tågen. Om dessa tåg går lämpligt och snabbt, kommer detta så småningom alla till godo. Vi är nu på väg mot en andra etapp, där vi kommer att köra på samma sätt med andraklasståg.

Jag vill ha sagt detta, för vi är i trafikutskottet helt ense. Detta är ingen partiskiljande fråga. Alla partierna är i trafikutskottet ense om satsningarna på snabbtågen och på en bättre service gentemot resenärerna. Det kan inte vara fel att SJ också konkurrerar med flyget. Flyget har ju tagit kolossalt många resenärer från SJ, och det har varit till nackdel för SJ:s ekonomi.

Anf. 41 LARS-OVE HAGBERG (vpk) replik:

Fru talman! Det är tävlan mellan flyget och järnvägstrafiken som är grunden till den dåliga jämlikheten mellan olika grupper av tågresenärer. Bristen på en övergripande trafikpolitik gör att SJ:s personal i exempelvis en region som Dalarna konkurrerar hänsynslöst med flyget – därför att 50–100 resenärer hellre tar flyget än tåget. Det gör att tågresenärerna drabbas av bristen på övergripande trafikpolitik. Det kan inte vara riktigt att det skall vara utgångspunkten!

När vi satsar på teknik, på Intercity-tåg, Dalapendlar och allt vad det heter, drabbar det någon, Rune Torwald. Det tas resurser någonstans, om vi utgår från dagens budget. Det är det som är problemet och som upplevs som ett problem.

Man får vara hur mycket expert man vill beträffande de nya snabbtågen, men jag vet ju att det har sagts att det skall gå bara förstaklassvagnar kl. 06.00 från Dalarna. De skall vara i Stockholm snabbt för att affärsmän, byråkrater och andra skall vara i rätt tid – medan de andra resenärerna får nöja sig med att vara här kl. 09.23.

Man kan då ifrågasätta vilka som får nytta av tekniken. Om hela verksamheten, hela inriktningen, skall följa den nu inslagna vägen, den SAF-strategi som jag tidigare pekade på – blir effekterna att den nya tekniken kommer att utnyttjas i huvudsak till förmån för några få.

Men jag vill peka på att många andra behov behöver fyllas. "Nu får det vara nog!" säger Statsanställdas förbundsavdelning 1009 i Stockholm. "Inställda tåg, tåg med bara hälften av vagnarna, nerkylda resenärer som väntar på försenade tåg i timtal. Personalen pressas till gränser över det omöjliga – *allt detta helt i onödan.*"

När vi inte klarar att tillfredsställa de grundläggande behoven inom

järnvägstrafiken är det något fel på fördelningen. Och vi vet, att varje gång då det ställs krav på utökad personal eller bättre trafiksäkerhet, fattas det pengar! Den fördelning och den serviceinriktning som nu prioriteras utgör en fara för den komfort och den service som bör erbjudas andraklassresenärer. Jag är, som sagt, böjd att förorda att man ger även andraklassresenärerna den goda komfort som erbjuds dagens förstaklassresenärer. Det är den filosofin jag skulle vilja att vi hade beträffande tågen. Då fick vi nöjda resenärer i det här landet oavsett om de är byråkrater eller inte.

Anf. 42 RUNE TORWALD (c) replik:

Fru talman! Lars-Ove Hagberg slår in öppna dörrar när han påstår att SJ inte skulle ha intresse för att satsa på bredden. Men situationen var sådan en tid att vi varken hade vagnmateriel eller annat i tillräcklig utsträckning. Vi hade inte heller tillräckligt bra banor. Det är en upprustning därvidlag som nu är startad och som drivs målmedvetet.

Om vi inte hade satsat på nya snabbtåg, hade vi över huvud taget inte haft någonting att sätta in som ersättning för de vagnar som nu börjar bli överåriga. Och det skulle inte vara rimligt. Vi måste ha moderna vagnar. Det levereras, Lars-Ove Hagberg, i stort sett en ny andraklassvagn varenda vecka – sovvagn eller sittvagn. Under tio års tid, från 1966 till 1976, levererades inte en enda vagn. Det är den eftersläpningen vi nu försöker ta ifatt. Successivt får den ena bandelen efter den andra byta till bättre materiel.

De 100 motorvagnarna går på E-nätet. Hade vi inte skaffat fram dem 1977, hade vi i dag – i den mån vi över huvud taget hade kunnat upprätthålla trafiken – fått köra med 40-åriga motorvagnar. Vi måste se framåt. Vi måste skaffa ny och modern materiel, och den kommer alla SJ:s resenärer till del i form av bättre komfort och säkrare tidhållning.

Anf. 43 LARS-OVE HAGBERG (vpk) replik:

Fru talman! Låt mig deklarerat vpk:s ståndpunkt i detta sammanhang. Rune Torwald säger att man nu vill satsa på järnvägen och skaffa fram materiel till den. Jag har inget emot det, utan vad det gäller är användningen av allt detta. Vad vi sagt från vpk:s sida är att vi vill ha ett lyft över hela linjen, inte bara när det gäller första klass. Sedan kan vi satsa på mera exklusiv service inom järnvägen. Men det återstår stora brister att åtgärda, och man borde genomföra ett uppbyggnadsprogram, och det är ett sådant lyft som måste genomföras i första hand.

Vad jag vidare har velat framhålla, Rune Torwald, är en serviceinriktning, som bör bli vägledande för satsningen på järnvägstrafiken. Det viktiga är vilka som skall få del av denna. Jag har här pekat på en fara. Jag gav ett konkret exempel från min hemregion på det resonemang som förs om exklusiva förstaklasståg som kommer fram i rätt tid, medan de som åker i andra klass får komma fram senare. Det resonemang som driver fram en sådan inriktning är helt förkastligt.

Det är tyvärr så att jag inte slår in några öppna dörrar. Det är stängda dörrar mellan första och andra klass, och detta blir ännu klarare genom den

nya serviceinriktningen. Skillnaden blir, som jag påpekade i mitt första inlägg, tyvärr ännu större. Kan mina inlägg här bidra till att slå in de stängda dörrarna är det bra. Jag hoppas att Rune Torwald uppfattar att jag verkar för att slå in och slå upp dessa dörrar.

Anf. 44 OLLE SVENSSON (s):

Fru talman! Jag skall inte bara fatta mig kort i det ärende som nu behandlas, utan jag skall också till det knyta synpunkter på problem inom det regionalpolitiska området. Därigenom slipper vi från sörmländsk socialdemokratisk sida förlänga debatten senare i dag om propositionen om regionalpolitiken.

I trafikutskottets betänkande betonas på s. 79 – vilket ledamöter från grannregioner norr om Mälaren redan har erinrat om – att enligt dess uppfattning är den tätbefolkade Mälarenregionen ett av de områden i Sverige där en utbyggd kapacitet och minskade restider i statens järnvägars persontrafik utan tvivel skulle kunna få betydande effekter i form av ett ökat tågresande.

Utskottet tillägger att detta förutsätter betydande investeringsinsatser från SJ:s sida och att dessa måste vägas mot angelägna satsningar även på andra håll i landet, vilket naturligtvis är riktigt. Ett betydelsefullt tillägg är att utskottet pekar på att investeringarna inom vår region är viktiga och att de kan aktualiseras i sammanhang med den beredskapsplanering för sysselsättningsfrämjande åtgärder som kommer att genomföras.

Söder om Mälaren är behovet av sådana åtgärder särskilt stort i Eskilstunaområdet. Eskilstuna har drabbats mycket hårt av det lokala näringslivets omstrukturering. Drygt 2 000 arbetstillfällen har försvunnit i industrin under de senaste fyra åren. Eskilstuna har en befolkningsminskning på ca 500 personer per år. I realiteten har under de senaste 20 åren verksamheter motsvarande tre Uddevallavarv lagts ned i Eskilstuna. De kompensande åtgärderna har varit på tok för små. Från den socialdemokratiska Sörmlandsbänken är det därför naturligt att ställa krav på ökade insatser både inom regional- och trafikpolitiken.

Betydelsen av större aktiviteter måste sättas in i ett större arbetsmarknadspolitiskt sammanhang. I takt med att svårigheterna att hitta arbete i hemorten växer måste arbetssökande eskilstunabor kunna söka sig till kringliggande arbetsmarknader såsom Stockholm, Södertälje, Västerås och Örebro.

Eskilstuna har den sämsta interregionala kollektivtrafiken mot Stockholmsregionen av samtliga större orter i Mälarenområdet. Jämfört med t. ex. Västerås är restiden med tåg till Stockholm i förhållande till avståndet 20 minuter längre från Eskilstuna. Järnvägsförbindelserna med Stockholm är i dagsläget av låg standard, om hänsyn tas till sådana faktorer som avstånd mellan orterna och deras relativa storlek. Såväl turtätheten som restiden kan inte anses vara godtagbara. Orsaken till den långa restiden är den låga standard som banan mellan Eskilstuna och Södertälje har. Maximal hastighet ligger på 90 kilometer per timme, och banprofilen i stort gör att

medelhastigheten i övrigt blir låg.

Fru talman! Jag har inget yrkande utöver bifall till utskottets förslag, men jag hoppas att mina synpunkter på behovet av upprustning av Eskilstunabanan skall kunna tillgodoses både inom den fortlöpande investeringsplanering som sker inom SJ och med tanke på investeringars betydelse för region och län i anslutning till den beredskapsplanering för sysselsättningsfrämjande åtgärder som enligt trafikutskottet kommer att genomföras.

Anf. 45 TOMMY FRANZÉN (vpk):

Fru talman! I en storstadsregion som Stockholm är det nödvändigt med en väl fungerande kollektiv trafik. Det går inte att låta marknadskrafter och bilism ta över ansvaret för kommunikationerna i den här regionen.

I Stockholms län bor mer än 1,5 miljoner invånare. De utgör ungefär en femtedel av hela Sveriges befolkning. Men ur kollektivkommunikationssynpunkt har inte hänsyn tagits till denna för svenska förhållanden tätbefolkade region.

Vi har från vpk:s sida motionerat om långtgående utbyggnad för att kompensera gångna tiders ointresse från beslutsfattarna. Det är viktigt att just den kollektiva trafiken byggs ut, bl. a. för att stoppa den enorma miljöförstöring som sker genom den nu omfattande bilismen. Men detta är också nödvändigt för att göra det möjligt för alla dem som inte har tillgång till bil att komma till och från arbetet – restiden till och från arbetet uppgår i den här regionen inte sällan till 2,5–3 timmar per dag. De som vill komma till och från ett eventuellt lantställe, till och från centralt belägna kulturaktiviteter, till och från vänner och bekanta, släkt och anhöriga – oftast är det kvinnor som inte har tillgång till bil men även unga och äldre – är hänvisade till kollektivtrafiken.

Beträffande de nyligen beslutade investeringarna i Stockholmsregionen har det i debatten anförts att dessa för Stockholms del är så höga. Det har t. o. m. sagts att Stockholm har fått en alltför stor del av investeringsmedlen. Till detta kan man möjligen dra två slutsatser: För det första är investeringarna inte för höga, de skulle behöva vara större. För det andra är investeringsmedlen för små.

De investeringar som nu görs i Stockholmsområdet, som i mångt och mycket bottnar i det avtal som gjordes upp för något år sedan, kommer ändå inte att kunna kompensera den eftersläpning som har skett i vårt område.

Man behöver även göra andra omdisponeringar. Stockholmsregionen är ju en region i obalans. Detta gäller i första hand boende och arbete. Självfallet är naturligtvis denna obalans en produkt av det system som vi har, där marknadskrafterna och inte de folkliga behoven styr lokaliseringarna. En annan anledning till obalansen är det otillräckliga kommunikationssystemet.

Enbart med en utbyggnad av den kollektiva trafiken i den södra länsdelen, framför allt den järnvägsbundna, skulle säkerligen också en bättre balans kunna uppnås. Det är också utifrån dessa utgångspunkter vi har föreslagit att man skall inrätta en ny fjärrtågsstation i Flemingsberg. Vi menar att den skulle vara ett bra alternativ till Stockholms central, all trafik skulle inte

behöva gå in dit. Många människor som har anledning att stanna kvar söder om de centrala delarna av Stockholm skulle kunna nyttja en fjärrtågsstation där. Detta, menar vi, skulle också kunna medverka till att företag för vilka det inte är särskilt angeläget att placera sig i den norra länsdelen skulle finna att det i vart fall ur kommunikationssynpunkt skulle kunna vara lika konkurrenskraftigt med en lokalisering till den södra länsdelen.

Vidare menar vi att alla de människor som bebor den södra länsdelen måste få förbättrade möjligheter till snabba och bekväma förbindelser. Därför har vi också föreslagit att man skall göra en utbyggnad av spårkapaciteten mellan Älvsjö och Västerhaninge, där det i dag är enkelspår. SJ påstår att man inte kan bygga ut trafiken för att spårkapaciteten inte ger utrymme för detta. Det enda vettiga i en samhällelig trafikpolitik vore naturligtvis att vidta åtgärder för att bygga ut resurserna för den kollektiva trafiken. Där kommer alltså dubbelspåret Älvsjö–Västerhaninge in i bilden.

Men vi menar att det också finns skäl att titta på spårkapaciteten mellan Kungsängen och Bro och mellan Kallhäll och Kungsängen för att bygga ut dubbelspår där. Också i de regionerna, där vi alltså redan i dag har bandelar, finns stora befolkningskoncentrationer som tyvärr lider av för dåliga allmänna kommunikationer.

Vi har också föreslagit att man skall öka möjligheterna för lokaltågtrafik till Nynäshamn. Vi har i det avseendet ansett det angeläget att Nynäshamnsbanan byggs ut, bl. a. med tanke på det s. k. Nynäskombinatet, även om vi inte har förordat ammoniak utan i stället metanol som biprodukt i den processen. Men utan tvivel är det viktigt att just den sydöstra länsdelen får bättre spårkapacitet och möjligheter till transporter i Nynäshamns- och Södertörnsområdet.

Vi har också sagt att de människor som bor i Södertälje–Gnesta-området bör få bättre kommunikationer genom att man ökar kapaciteten på lillpendeln mellan Södertälje och Gnesta. Vi vill att man bygger nya lillpendlar, som man valt att kalla det, mellan Södertälje och Nykvarn. Man skulle kunna ha stationer vid Hovsjö, Scaniarinken och Almnäs, som också är kända befolkningscentra. Likaså behövs en lillpendel mellan Södertälje, Järna och Vagnhärad. Det finns utan tvivel många människor som bor nere i de södra delarna av Sörmland som i dag nödgas ta bilen till Södertälje. De bör, enligt vårt förmenande, ha tillgång till en lillpendel mellan Södertälje och Vagnhärad via Järna, som ett alternativ.

Jag skulle också vilja säga några ord om de olika pendeltågsstationer som finns. En viss upprustning kommer att ske genom det s. k. pendeltågsavtalet. Men jag menar att det finns skäl att se över väsentligt fler än de stationer som där är uppräknade. Man bör framför allt också se till att skapa förutsättningar för snabbare byten mellan tåg och buss på de stationer där detta har en central funktion.

Fru talman! Jag skulle vilja ta upp frågan om Arlandependeln. Vi har alltsedan debatterna här i riksdagen om att man skulle flytta över inrikestrafiken från Bromma till Arlanda också förordat att man skulle bygga ut kommunikationerna till Arlanda och göra dem järnvägsbaserade. Det är ett

krav som vi har rest, och det var också socialdemokraternas krav när det fattades beslut att flytta inrikesflyget till Arlanda. Jag måste tyvärr konstatera att vi ännu inte har sett något resultat, varför vi också i vår motion har krävt tågtrafik mellan Stockholm och Arlanda, bl. a. för att betjäna dem som skall resa till och från flygplatsen.

Med det anförda ber jag att få yrka bifall till reservation 45.

Anf. 46 OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Fru talman! Vi har i vår reservation 30 velat lyfta fram ett krav ur den stora anonymitet som de avstyrkta yrkandena befinner sig i – det här betänkandet består ju till stor del av sådana yrkanden. Det gäller ett återupptagande av persontrafiken vid Bålsta station i södra Uppland.

Det hela hänger nära samman med det som Tommy Franzén talade om nyss, nämligen Storstockholmsområdet trafik. Det har också direkt anknytning till de krav som han talade om: dubbelspår Bro–Stockholm, Kallhäll–Stockholm, osv. Flyttar man sig något längre västerut utefter bandelen Stockholm–Enköping–Västerås, kommer man till Bålsta station. Frågan om persontrafiken vid Bålsta är gammal och har också förts fram av andra partier. Det är ganska uppseendeväckande att en personfråga kan skötas på detta sätt i ett område som det här med en väldig så att säga bortpendling, och efter arbetets slut, hempendling. Så förhåller det sig med Bålsta samhälle som hör till Uppsala län och där det inte finns särdeles många arbetstillfällen. Större delen av den yrkesverksamma befolkningen pendlar därför in till Stockholm varje dag. Bålsta är också ett samhälle som har expanderat mycket kraftigt under de senaste 10–15 åren. Det har bl. a. blivit en mycket stor inflyttning och mycket omfattande bostadsbyggande. Många unga familjer har flyttat in. Sedan tågen börjat gå Bålsta station förbi har man blivit tvungen att antingen pendla in med egna fordon – med bil på E 18 i morgonrusningen. Så småningom har man provisoriskt löst problemet genom att sätta in bussar, som anknyter till tunnelbanan i Tensta i Stockholms län.

Detta är ett ganska unikt sätt att behandla en stor och växande ort. Dessutom är det samhällsekonomiskt oerhört förkastligt. Skulle man ha låtit dessa tåg, som nu varje morgon och kväll susar förbi samhället, stanna och ta upp de många resenärer som tvivelsutan skulle utnyttja förbindelsen, skulle det vara till mycket stor fördel för statskassan, för Bålstas kommunala ekonomi och framför allt för alla de människor som Tommy Franzén talade om och som nu får tillbringa lång tid på resa i Storstockholmsområdet, dit man i detta fall måste räkna också Bålsta i Uppsala län.

Nu säger utskottet, när motionsyrkandet avstyrks i klump med en mängd andra yrkanden, att problemet egentligen inte hör hit utan att det skall lösas av SJ. Det är, heter det, verkets uppgift att ta itu med sådana saker, osv. För regering och riksdag borde det emellertid vara möjligt att, då det föreligger uppenbara brister som beträffande just det här samhället, göra påpekanden för ett statligt verk. Kunde man, som sagt, få ett tåguppehåll i Bålsta, skulle det verkligen vara värdefullt för människorna där. Jag vet inte vilka

överväganden som styr SJ:s trafikpolitik i detta och andra avseenden. Under dagens debatt har det ju lämnats många exempel. Mycket har sagts om snabbtågen som skall införas på SJ:s olika huvudbanor. Här finns då ett storstilat och långtgående projekt för bandelen Västerås-Enköping-Stockholm. Även Örebroregionen är inbegripen. Det gäller uträtningar, tunnelbyggande m. m. I det sammanhanget har man framfört att detta, om det genomfördes, t. o. m. skulle kunna lösa problemen med tåguppehåll i Bålsta – om man fick göra de ombyggnaderna skulle det vara möjligt att stanna tågen där. Det tycker jag verkligen är att gå över ån efter vatten – järnvägsspåret ligger där redan i dagens läge, och det är bara att bestämma vilka tåg morgon och kväll som lämpligen kan stanna för att betjäna de trafikanter som finns här; det är ett trafikunderlag som SJ borde ha anledning att vara intresserat av att suga upp.

Vi har drivit det här kravet tidigare, andra partier har drivit det, och vi kommer att fortsätta att driva det. Med det här vill jag yrka bifall till reservation 30.

Anf. 47 ING-MARIE HANSSON (s):

Fru talman! I samband med behandlingen av tidigare betänkanden har trafikutskottet uttalat starkt stöd för satsningar på utvecklingsarbete när det gäller produktionen av järnvägsvagnar. AGEVE i Gävle är ett av SJ helägt dotterbolag som tillverkar järnvägsvagnar. Bertil Måbrink har tidigare i debatten redogjort för att företaget nu beslutat minska personalstyrkan med 100 man. Oron för om företaget efter en så hård nedskärning över huvud taget kommer att ha kapacitet att klara av fortsatt tillverkning och ha möjligheter till utveckling är naturligtvis mycket stor bland de anställda.

Den nya organisation som föreslås i propositionen och som utskottet i betänkandet har ställt sig bakom kommer att ge SJ möjligheter till en koncernstrategi som rymmer möjligheter både att ställa hårdare krav och att operera mera direkt på företagsekonomiska villkor. Hittills har företaget inte genom framförhållning och utvecklingsarbete kunnat ta till vara möjligheterna till kompletteringsmarknader, vilket är nödvändigt för att AGEVE skall kunna utvecklas. Kommunikationsminister Curt Boström har vid en uppvaktnings uttalande uttalat att han ser AGEVE som en del av den svenska järnvägsindustrin som bör kunna utvecklas och leva vidare.

Gävle kommun och Gävleborgs län har redan tidigare en mycket pressad arbetsmarknadssituation, och det måste vara ett statligt ansvar att de omställningar och förändringar som måste ske också i sådana regioner ger möjligheter till kompletteringsinsatser och inte ytterligare försvårar en redan tidigare hård arbetsmarknadssituation.

Hur ser då behovet av järnvägsvagnar egentligen ut? SJ har inventerat hela vagnparken och funnit att endast en mindre del utnyttjas. Det finns alltså en betydande överkapacitet i antal vagnar. Men i vilket skick är då vagnparken? Är det inte snarare så att efterfrågan på nyare vagnar liksom olika specialvagnar är mycket stor? En övervägande del av vagnparken är hårt nedsliten och omodern och egentligen inte i konkurrensskick.

Hur ser vagnbeställarnas önskemål och krav ut? Kan vi ringa in dessa önskemål och specialutveckla – skräddarsy – vagnar direkt för de behoven? Litet av detta var tankarna bakom möjligheterna att öppna för leasing av vagnar från företagen. Men hittills har svenska företag såvitt jag förstår haft stora svårigheter att möta sådana specialkrav, och många order har gått till företag utanför vårt lands gränser.

Den nya konstruktionen av företagskoncernen i form av ett holdingbolag kan förhoppningsvis öppna möjligheter för snabbare och mer konstruktiva lösningar. Men då måste organisationen mycket snabbt ta itu med AGEVE:s situation. Man måste se över företagets reella förutsättningar, ta fram en behovsanalys och satsa på konstruktion, utveckling och marknadsföring. Det går inte att som hittills endast inrikta sig på en långsam strypning – här behövs frisk luft, nya idéer och faktiskt också en mycket aktiv företagsledning, om företaget skall ha en chans att utvecklas så som vi anser nödvändigt.

Anf. 48 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Fru talman! Först ett par ord av tillfredsställelse över att banan Bjärka-Säby-Västervik tillförts riksnätet. En lång och envis kamp från många parter i Östergötland, inte minst från centern, har därmed krönts med framgång.

I motion 326 av Anders Svärd och mig tar vi upp den också långa och envisa kamp som länsstyrelserna i Örebro län och Östergötlands län plus berört näringsliv och berörda kommuner har fört för att få till stånd en upprustning av godsbanan Finspång-Hjortkvarn. Runt denna bana har de industrier lokaliserats som bär upp sysselsättningen och livskraften i bygderna mellan Östergötland och Närke. Närheten till järnväg har varit av avgörande betydelse vid lokalisering, marknadsföring och investeringar. Det som nu egentligen prövas är om statsmakten skall dra undan en viktig del av den infrastruktur som har varit förutsättningen för tillkomsten av industrier och samhällen i området.

Med anledning av det som vi har anfört i motionen har vi yrkat att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för bevarande av järnvägen Finspång-Hjortkvarn samt upprustning, i första hand till normalspår och i andra hand av befintligt smalspår. Jag hemställer om bifall till yrkande c i vpk:s reservation 29.

Så till en annan sak. Försurningen av våra skogar, vår luft och vårt vatten är ett allt allvarligare hot. Det är ett faktum att utsläppen från bilarnas avgaser spelar en nyckelroll i försurningen. När det gäller utsläppen av svavel och kväveoxider från förbränningen av bl. a. olja och kol har vissa förbättringar nåtts. Utsläppen har mer än halverats sedan 1975. Det är bra men inte tillräckligt.

När det gäller utsläppen av kväveoxider från bilarnas avgaser har utvecklingen gått i rakt motsatt riktning. Här har en dramatisk ökning inträtt, självfallet som en följd av ökad bilism och därmed följande bensin- och dieselförbrukning. Fordonstrafiken svarar nu för två tredjedelar av kväveoxidutsläppen i Sverige.

Samtidigt som allt detta är fullt klarlagt säger regeringen ja till en

*Riktlinjer för järn-
vägspolitiken*

nedläggning av elektrifierade järnvägar, exempelvis Karlsborg-Skövde, Ljusdal-Hudiksvall samt Ställdalen-Kil och ersätter denna trafik med dieseldrivna bussar och lastbilar.

Jag kan inte låta dagens järnvägsdebatt sluta utan att påpeka att jag anser att detta måste vara kvalificerat ointresse för vår miljö i dag och i morgon.

Anf. 49 INGEMAR HALLENIOUS (c):

Fru talman! Från centern noterar vi med tillfredsställelse att de krav som vi under flera år har drivit på att järnvägssträckan Håkantorp-Gårdsjö överförs till riksnätet nu tillgodoses. Vi har tidigare motionerat om detta, men socialdemokrater, moderater och folkpartister har då röstat emot. Vi har haft ett starkt stöd för våra upprepade krav från länsmyndigheterna, de berörda kommunerna, näringslivet och den allmänna opinionen. Kinnekullebanan, som vi också brukar kalla denna järnvägssträcka, går genom tre län och åtta kommuner. Den knyter samman ett befolkningsområde med 140 000 invånare.

Utskottets beslut är inte enhälligt. Moderaterna har reserverat sig mot beslutet och anser att banan Håkantorp-Gårdsjö ej skall ingå i riksnätet. Det är förvånande att moderaterna inte tycks ta någon hänsyn till de starka krav som har framförts från länsorganen, kommunerna, näringslivet och den allmänna opinionen. Vill man i stället då lasta över ökade kostnader på länet och kommunerna?

Centern har i såväl parti- som länsmotioner yrkat att också banan Skövde-Karlsborg skall överföras till riksnätet. Det finns mycket starka skäl för detta.

Antalet resenärer på järnvägslinjen Karlsborg-Skövde har ökat med 130 % sedan 1977; det är nu ca 240 000 resor per år. Även antalet fjärresenärer ökade oktober 1983-oktober 1984 med drygt 26 %, från 42 000 till 53 000 resor per år. Banan, som är elektrifierad, är således varken trafiksvag eller enbart en regional angelägenhet. Järnvägslinjen har även stor betydelse såväl regionalpolitiskt som ur sysselsättningssynpunkt. Arbetsmarknadsläget i berörda kommuner är redan mycket besvärligt med en arbetslöshetsnivå som ligger betydligt över riksgenomsnittet.

Ur försvarssynpunkt är banan av stor vikt både i fredstid och vid mobilisering. K 3:s flyttning till Karlsborg 1984 kommer med säkerhet att innebära ytterligare ökad resandevolym. Dessutom är järnvägslinjen Karlsborg-Skövde av vital betydelse för turismen, inte minst genom kopplingen när det gäller Göta kanal och Tivedens nationalpark.

Den snabba ökningen av antalet resenärer och samhällsnyttan av fortsatt tågtrafik är också mycket starka skäl för att Karlsborgsbanan skall hänföras till riksnätet. Men här har vi inte fått stöd av vare sig socialdemokrater, moderater eller folkpartister.

Jag yrkar bifall till reservation 28.

Anf. 50 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s) replik:

Fru talman! Man blir förvånad när den ena centerpartisten efter den andra går upp och vill ta åt sig äran i fråga om olika banstumpar. I det här fallet, när det gäller sträckan Håkantorp–Gårdsjö, har det också funnits socialdemokratiska motioner, och såvitt jag vet har aldrig någon från länet varit motståndare till att man skulle fortsätta med trafiken på den banan. Goda förutsättningar fanns för att bandelen skulle komma över till riksbanenätet, och vi från länet är mycket glada över att så har skett.

När det gäller Karlsborgsbanan så har det med utgångspunkt från det beslut som riksdagen fattade 1979 icke varit möjligt att nu föra över denna bana till riksbanenätet. Vi från länet tycker att det är mycket tråkigt. Men persontrafiken på järnvägen upphör inte därmed, för det pågår för närvarande förhandlingar mellan SJ och länstrafiken. Vi tror från socialdemokratiskt håll att det finns mycket goda förutsättningar för att persontrafiken bibehålls, eller också kommer man fram till en annan bra kollektiv lösning då det gäller trafiken. Men detta ligger nu på länstrafiken, där man håller på och resonerar sig fram. Det är inte på något sätt så att banan skall läggas ned. Den skall upprustas, enligt det beslut som vi snart kommer att ta, eftersom godstrafiken fortsätter.

Ur försvarssynpunkt är det ingenting som säger att en försämring kommer att ske. Och jag tycker att det är ledsamt om det i debatten skulle föras in synpunkter som går ut på att så skulle bli fallet.

Anf. 51 INGEMAR HALLENIUS (c) replik:

Fru talman! Skillnaden mellan centern och övriga partier – alltså även det socialdemokratiska partiet – är, Sven-Gösta Signell, att vi inom centern inte bara från länet har drivit de här frågorna, utan vi har också haft stöd i en partimotion. Det är detta som är den stora skillnaden mellan centern och övriga partier.

Under detta anförande övertog andre vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 52 KJELL MATTSSON (c):

Herr talman! I länen inom västra Sverige har vi en intensiv debatt om väg- och järnvägsförbindelserna. Naturligtvis har vi, liksom andra län, en plan för utbyggnad av länsvägar och riksvägar, och framför allt gäller det då den i högsta grad nödvändiga ombyggnaden av Europaväg 6. Men till detta har kommit den idé som betecknats Scandinavian Link – en idé om att från Oslo till kontinenten göra en kraftig upprustning av järnvägsförbindelserna, men också ha motorväg på samma sträcka.

Därutöver har Nordiska rådet diskuterat ett investeringsprogram för järnvägar och landsvägar. Även här berörs de västsvenska investeringarna i Europaväg 6 och i en upprustning av järnvägsförbindelserna från Oslo mot kontinenten. Nordiska rådet har vid sin session i Reykjavik välsignat de planer som finns i det framtagna investeringsprogrammet.

Onsdagen den
29 maj 1985

Riktlinjer för järnvägspolitiken

Elving Andersson och jag har i motion 2566 tagit upp de här olika frågorna till diskussion, och vi har speciellt tryckt på järnvägsförbindelsen från Oslo mot kontinenten. Vi tycker att den borde vara det som man i första hand skulle satsa på och ge förtur bland de olika projekten. Tyvärr har diskussionen i Västsverige framför allt koncentrerats runt 4 mil motorväg från Stenungsund till Uddevalla. Här kan man ha många olika synpunkter, men jag skall inte gå in på den diskussionen nu; i dag är det ju järnvägspolitiken vi diskuterar.

Vi menar att det är ett intressant uppslag att få en verklig förbättring av järnvägsförbindelserna. Självfallet bör den i så fall ges formen av att Bohusbanan från Göteborg till Strömstad byggs ihop med det norska järnvägssystemet Oslo–Göteborg. Detta är en mycket viktig regionalpolitisk fråga för norra länsdelen. Alla som har studerat en karta över Sverige ser ju att norra länsdelen inte har något naturligt samband med svenskt kommunikationsnät i övrigt, och den är alltså beroende av att ha god förbindelse med det norska systemet.

Också den del av näringslivet som speciellt norra länsdelen har att satsa på – t. ex. utbyggnad för turism och konferensverksamhet – är beroende av att det tidsmässiga avståndet framför allt till Göteborg men även till Oslo förkortas. Järnvägssträckningen genom Bohuslän är dessutom mycket viktig i industriella sammanhang. Göteborg är ju ett industriellt centrum inte bara för västra Sverige utan för en betydligt större region. En sådan järnvägslinje kommer att bättre än i dag kunna betjäna också sådana industriella centra som Stenungsund med den stora petrokemiska industrin, Uddevalla med den eventuella investeringen från Volvo, Lysekil där vi har raffinaderikapaciteten och, på den norska sidan, industrikoncentrationer som Halden, Fredrikstad och Moss innan man kommer fram till den norska huvudstaden. På en sträcka av 32–33 mil har man alltså ett mycket livskraftigt näringsliv som verkligen är i behov av en upprustning av järnvägskommunikationerna.

Trafikutskottet har varit väldigt knäpphändigt i sin behandling av den här frågan på s. 78 och 79. Man refererar i stort sett till vad som har förevarit vid Nordiska rådets förhandlingar i Reykjavik, där investeringsprogrammet har diskuterats, och säger att det inte erfordras någon särskild åtgärd från riksdagens sida. Men här rör det sig om mycket stora investeringar – bara den vägsträcka på 4 mil i Bohuslän som vi nu debatterar kan komma att kosta uppemot 1 miljard kronor – och riksdagen borde självfallet utöva inverkan på var man satsar de pengar som skall tas fram genom den nordiska investeringsbanken, men det avstår den från att göra. Det hade varit viktigt att riksdagen, genom ett förslag till skrivning från trafikutskottet, hade haft någon uppfattning på den punkten; i dag gäller det ju speciellt järnvägen. Tyvärr är det inte så, och jag vet av erfarenhet att det inte är lönt att yrka bifall gentemot ett enhälligt utskott. Jag har emellertid rätt att återkomma till denna mycket viktiga fråga om att, när det nu finns intresse för investeringar i järnvägstrafiken, verkligen få till stånd denna nödvändiga anknötning mellan svenskt järnvägsnät inom Bohuslän och det norska systemet.

Herr talman! I januari i år verkställdes regeringens beslut om nedläggning av persontrafiken på banan Ljusdal–Hudiksvall. Det var ett beklagligt beslut, som visar regeringens bristande vilja och förståelse när det gäller att stärka järnvägstrafiken på mindre banor. Uppenbarligen ser regeringen järnvägstrafik på mindre banor som en föråldrad trafikform, medan man tror på landsvägstrafiken trots de många negativa konsekvenserna och kostnaderna för samhället.

Enligt min uppfattning är det inte järnvägstrafiken som är föråldrad utan regeringens syn, och socialdemokraterna dokumenterar återigen sitt bristande miljöintresse.

Faktum är att resandeunderlaget på banan hela tiden ökat genom större behov av resor till arbete, skolor, sjukhus, affärer m. m. Även behovet av att transportera gods har ökat. Detta ökande transportbehov har lett till en stark ökning av vägtrafiken med bilar, lastbilar och bussar. Detta har i sin tur lett till stora kostnader för samhället i form av vägunderhåll och kostnader för trafikolyckor. Det leder också till stora miljöproblem med buller och luftföroreningar och därav följande försurning, skogsskador och tungmetallförgiftningar.

Det är svårt att få en rättvis jämförelse mellan järnväg och landsväg. Om man skulle göra en jämförelse tror jag inte att den skulle utfalla till landsvägens fördel, utan troligare till järnvägens. Men det är svårt att göra en sådan jämförelse i dag, framför allt beträffande de svagare bandelarna. De jämförelser som görs är ofta orättvisa genom att man jämför rälsbussar från 1950-talet på räls från sekelskiftet med 1980-talets bussar på 1970-talets vägar.

Detta har vi framhållit i en motion från centerns representanter från Gävleborgs län och också föreslagit ett försök med en helhjärtad satsning på en s. k. svag bandel för att se om den kan bli en stark och lönsam sträcka i framtiden. Därvid har vi tyckt att Ljusdal–Hudiksvall-banan är ett lämpligt försöksobjekt. Banan är 61 kilometer lång, normalspårig och elektrifierad. Försökssatsningen skulle innebära att man rustade upp banan till hastigheten 90 kilometer per timme, skaffade nya eldrivna motorvagnar, fick en tidtabell som är anpassad till arbetstider, skoltider, osv. och att man fick en anpassning av anslutande busslinjer tidsmässigt och geografiskt till järnvägen.

Det behövs också en förlängning av vissa turer på linjer på befintligt spår till industriområden i Ljusdal och Hudiksvall.

En satsning på godstrafik skulle också vara viktig, eftersom de omfattande virkestransporterna i dag går på landsväg parallellt med järnvägen.

Jag skulle, herr talman, vilja yrka bifall till Sven Henricssons reservation 29 punkt h, där han har yrkat bifall till vår motion. Om vi inte i dag får gehör för vår motion, skall vi återkomma i frågan. Jag kan också informera om att det nyligen bildats en förening, Ljusdalsbanans vänner, som nu avser att organisera viss trafik på egen hand under sommaren.

Jag vill till sist, herr talman, med några ord beröra AGEVE i Gävle, där

det är aktuellt att minska styrkan med 100 man. Det skapar självfallet en stor oro bland de anställda. Det är viktigt att staten tar sitt ansvar i det svåra arbetsmarknadspolitiska läge som vi har i Gävleborgs län. Jag vill uttala den förhoppningen att verksamheten vid AGEVE skall kunna tryggas för framtiden.

Anf. 54 RUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag vill bara i all stillsamhet notera att kretsen runt Gunnel Jonäng när det gäller bandelen Ljusdal–Hudiksvall minskar år från år. Nu är hon tvingad att yrka bifall till en vpk-motion, vilket innebär att även centerpartisterna har övergett Gunnel Jonäng.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om trafikutskottets betänkande 24.)

Anf. 55 ANDRE VICE TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att debattera trafikutskottets betänkande 24 om anslag till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik.

Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik

Anf. 56 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Statsbidragen till lokal och regional kollektiv persontrafik har hittills utgått under en lång rad anslagsposter, såsom Linjetrafik, Kompletteringstrafik och Bidrag till ersättning för nedlagd persontrafik på järnväg. Inom såväl detta som flertalet andra områden har vi moderater föreslagit besparingar. Totalt inom trafiksektorn uppgår dessa till en dryg miljard. Inom de områden som vi i dag behandlar rör det sig om ca 270 milj. kr. Den vitala målsättningen för hela detta arbete är att Sverige, åtminstone långsiktigt, återigen skall komma i samhällsekonomisk balans. Det finns här all anledning att understryka att kommunsektorn som helhet har en god finansiell ställning och att förutsättningarna i varje fall inte är sämre än hos staten.

Våra besparingsförslag innebär inte någon drastisk förändring i landstingens eller kommunernas verksamhet. Hittillsvarande erfarenheter av minskade eller slopade statsbidrag till kommunsektorn visar att verksamheten fortgår i stort sätt oförändrad.

Den kommunala sektorn har genom sin tyngd en nyckelroll i det arbete som snarast måste inledas i syfte att sanera den svenska ekonomin. Det är mot den bakgrunden som vi moderater har föreslagit en lång rad åtgärder, exempelvis via minskningar av bidragen till kommunerna, för att långsiktigt komma till rätta med våra olika underskottsproblem.

Ungefär en fjärdedel av de sammanlagda kommunala utgifterna täcks i dag av statsbidrag. Detta är en situation som i längden är orimlig, med tanke på dels det stora budgetunderskottet, dels det faktum att kommuner och

landsting under senare år har byggt upp betydande finansiella resurser. Den kommunala sektorns finansieringskapital uppgick till över 30 miljarder kronor i 1983 års bokslut.

Mot bakgrund av det av mig tidigare framförda motivet för att reducera statsbidragsgivningen till kommunsektorn föreslår vi moderater avslag på regeringens förslag till ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik, utom vad avser bidragen till ersättningstrafik för nedlagd järnväg. Allt detta innebär en besparing på ca 270 milj. kr.

Jag ber mot bakgrund av detta att få yrka bifall till de moderata reservationerna 1 och 4 som är fogade till trafikutskottets betänkande 24.

Anf. 57 GÖSTA ANDERSSON (c):

Herr talman! Vi som representerar centern reagerar kraftigt mot regeringens metoder för att tvinga fram en omfattande nedläggning av vissa delar av järnvägsnätet. Det är beklagligt, tycker vi, att även moderater och folkpartister står bakom denna politik.

Det vi tycker är mest stötande är att ett ganska generöst statsbidrag ges till de trafikansvariga ute i länen om man ersätter järnvägstrafiken med buss. Man kan säga att statsmakterna använder skattemedel som ett slags lockbete för att få bort ungefär 150 mil järnvägar. Någon kan tycka att detta är ett hårt omdöme. Men sanningen är ju den – moderaterna får säga vad de vill – att i praktiken är det svårt för ekonomiskt hårt pressade landstings- och kommunalpolitiker att tacka nej till betydande statsbidrag som ges enbart om man ersätter järnvägen med busstrafik.

Det talas mycket om valfrihet i Sverige. Det låter bra. Men i fråga om att behålla järnvägar i vissa delar av landet gäller sannerligen inte några valfrihetsprinciper. I stället sätter riksdagsmajoriteten in ganska hårda styrmedel för att tvinga fram en nedläggning av en betydande del av det svenska järnvägsnätet. Man kan säga att det är piskan och inte moroten som kommit till användning.

Centerns ståndpunkt innebär att vi vill ge människorna i olika delar av landet en rejäl chans att behålla sina järnvägar. Vi menar att det även för järnvägstrafiken skall ges driftsbidrag beträffande de aktuella banorna. Mer konkret innebär vår reservation 7 att de trafikansvariga ute i länen får ett driftsbidrag på 20 kr. per tågakilometer. Med vårt förslag skapar vi möjligheter att välja mellan järnvägs- och busstrafik. Den friheten och det förtroendet borde hela riksdagen ge åtminstone till de delar av landet som har den absolut svagaste kollektivtrafiken.

Det är inte enbart persontrafiken på de nedläggningsprövade banorna som är hotad. Även den persontrafik på riksnätet som har lokal och regional karaktär går en osäker framtid till mötes. Blir de trafikansvariga ute i länen tvingade att ta över det ekonomiska ansvaret för denna trafik inträder en ny situation. Den ekonomiska belastningen kan bli så svår för landsting och kommuner att man helt enkelt tvingas säga nej till dessa nya ekonomiska åtaganden. I så fall kan en ny, omfattande indragning av persontrafik bli aktuell – och det vore olyckligt.

Onsdagen den
29 maj 1985

*Ersättning till lokal
och regional
kollektiv person-
trafik*

Enligt centerns uppfattning är det principiellt felaktigt att övervältra det ekonomiska ansvaret för denna trafik på skattebetalarna ute i kommuner och landsting. På de aktuella banorna förekommer också en betydande persontrafik som ger underlag till SJ:s fjärrtrafik. Vi menar att det vore fel att låta landsting och kommuner mer eller mindre subventionera SJ:s trafik på riksnätet. Redan med den under senare år kraftigt utbyggda busstrafiken har man ute i länen underlättat kollektivresandet på järnväg. Det är väl sannolikt att SJ kunnat dra viss nytta av denna utveckling för sin fjärrtrafik. I varje fall borde SJ ta vara på denna möjlighet.

Debatten kring kollektivtrafiken borde handla mer om de dramatiska olikheter som finns i fråga om tillgång till sådan trafik i olika delar av landet. I de större tätorterna har man på många håll tillgång till kollektivtrafik var femte minut under dagtid. Det är obestridligt en god service, och det är naturligtvis bra att denna höga standard kan upprätthållas.

I stora glesbygdsområden i olika delar av landet är verkligheten den rakt motsatta. I bästa fall har människorna tillgång till en busstur per dygn. Förutsättningarna att använda kollektivtrafiken till jobbet är begränsade för många i dessa områden. Trots denna verklighet går moderaterna ut med förslag om att i princip slopa statsbidraget till kollektivtrafiken. Vad skulle då moderaternas förslag få för konsekvenser? Av sociala skäl kan knappast landsting och kommuner slopa eller skära ned trafiken i de områden som redan har en mycket svag trafikservice med t. ex. endast en tur per dag. Förlorar man statsbidraget – som moderaterna föreslår – återstår i praktiken endast skattehöjningar. Att höja taxan för en service som redan är dålig kan inte vara rimligt. En skattehöjning i kommuner och landsting svider ju värst för de sämst ställda, de med låga inkomster. Men det är möjligt att en sådan skattehöjning inte bekymrar moderaterna.

För oss i centern är det orimligt att pruta ned ett statsbidrag, något som i praktiken går ut över de ekonomiskt svagaste regionerna som har den sämsta trafikservicen. Därför är moderaternas förslag oacceptabelt. Vi anser t. o. m. att regeringens förslag ger dålig kostnadskompensation till de trafikansvariga ute i länen. Därför har vi föreslagit en uppräknig av anslaget med 10 milj. kr.

Med det anförda vill jag yrka bifall till reservationerna 2, 6 och 7 i det aktuella betänkandet.

Anf. 58 PER STENMARCK (m) replik:

Herr talman! Jag tror att det är viktigt att komma ihåg att en minskning av statsbidragen är nödvändig mot bakgrund av den allmänna statsfinansiella situationen.

I den vallsituation som vi just nu står inför gäller det inte så mycket att välja mellan att skära ned eller inte skära ned de här statsbidragen. Valet gäller i stället om det skall ske i ordnade former och om det skall kunna göras nu eller om det skall ske oplanerat och kaotiskt någon gång i framtiden. Jag vägrar, herr talman, att tro att centern vill vara med på det senare alternativet.

Jag tog tidigare upp talet om kommunernas och landstingens ekonomiska

ställning, som ju faktiskt inte är så dålig som Gösta Andersson här menade. Gösta Andersson sade att det måste vara "principiellt felaktigt att övervältra det ekonomiska ansvaret på skattebetalarna i kommuner och landsting". Tycker centerpartiet att det är bättre att man övervältrar på kommande generationer att betala de lån som vi i dag måste ta upp för att klara finansieringen av det förslag som bl. a. centerpartiet lägger fram?

Anf. 59 GÖSTA ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Vi är nog i grund och botten inte oense i frågan om behovet av sparande i statens utgifter. Visst är det viktigt för kommande generationer att vi har en sund ekonomi i Sverige. Men frågan gäller att spara på rätt område, och man bör rimligtvis analysera vilka konsekvenserna på olika områden blir av sparandet.

Vad vi reagerar emot är förslaget att göra besparingar på just det här området, något som kommer att drabba de ekonomiskt svagaste regionerna i landet och som kommer att innebära att man kan tvingas till skattehöjningar på kommunal- och landstingsområdet – det är just dessa skatter som slår hårdast mot de sämst ställda grupperna i samhället. Det är dessa konsekvenser vi reagerar emot, inte mot att det måste finnas en ambition att få ordning på landets ekonomi. Men det kan vi få genom sparåtgärder på andra områden.

Anf. 60 PER STENMARCK (m) replik:

Herr talman! Det är bara att konstatera att vi i dag inte har någon sund ekonomi. Vi har utomordentligt stora ekonomiska problem. Gösta Andersson sade, och jag tror honom på den punkten, att vi är överens om att det gäller att spara väldigt mycket. Men så började han tala om konsekvenserna av sparandet för olika grupper, vilket också jag tror är nödvändigt att ta i beaktande.

Gösta Andersson sade att de ekonomiskt svagaste skulle komma att drabbas. Då vill jag bara säga att de ekonomiskt svagaste i samhället drabbas allra hårdast om vi som är politiskt aktiva i dag inte vågar fatta de beslut som är nödvändiga för att komma till rätta med dessa problem.

Anf. 61 GÖSTA ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Jag måste göra moderaterna uppmärksamma på hur de prioriterar resurserna i landet. Moderaterna har varit beredda att ställa upp med betydande resurser för att subventionera utbyggnaden av trafiken i Stockholmsområdet. På den punkten har man inte tvekat. De har varit beredda att subventionera trafiken där förutsättningarna är bäst för att driva den lönsamt.

Därför förvånar det mig naturligtvis en hel del att man vill slå till på områden som drabbar de ekonomiskt svagaste människorna och de regioner som har den absolut sämsta kollektivtrafiken, där den är minst utbyggd. Det är den ståndpunkten och den dåliga prioriteringen som jag reagerar emot.

Nr 153

Onsdagen den
29 maj 1985

*Ersättning till lokal
och regional
kollektiv person-
trafik*

*Ersättning till lokal
och regional
kollektiv person-
trafik*

Andre vice talmannen anmälde att Per Stenmarck anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 62 OLLE GRAHN (fp):

Herr talman! Det är i dag ansevärliga summor som på ett eller annat sätt betalas ut i ersättning till kollektiv trafik. Mycket stora belopp slussas antingen direkt från statskassan till olika kommunikationssektorer eller genom olika former av bidrag från kommuner och landsting. Vi har naturligtvis alla del i ansvaret för propåer och uppslag som var för sig, sett ur kostnadssynpunkt, verkar ganska blygsamma.

Men, herr talman, det är sällan de enskilda förslagen som är avgörande för att vi, trots gemensamma ansträngningar, får svårt att bära kostnadsbördan. Den oerhört starka offentliga expansionen under senare årtionden har emellertid klargjort för de flesta, även för politikerna, att tiden är inne för begränsning och åtstramning.

Utbyggnaden av kollektivtrafiken har exempelvis lett till ökade kommunala och statliga skattesubventioner i en storleksordning som nu borde ge oss anledning att fatta sådana beslut som innebär att alla tvingas till åtgärder som pressar tillbaka den offentliga utgiftsexpansionen.

I början av 1970-talet täcktes ca 20 % av kostnaderna för kollektivtrafiken med skatternedel. I dag är motsvarande andel i genomsnitt 50–60 %. De sammanlagda bidragen till den lokala och regionala trafiken har för år 1983 beräknats till nära 4 miljarder kronor och uppgår nu säkerligen till ännu högre belopp. Från de enskilda länshuvudmännen kommer rapporter om betydande ekonomiska underskott. Detta kan komma att leda till att huvudmännen ställer ytterligare krav på ökade statsbidrag.

I den proposition som vi nu behandlar och som utskottsmajoriteten ställt sig bakom föreslår föredragande statsrådet att ersättningen till lokal och regional kollektivtrafik skall räknas upp till nära 298 miljoner. Vi anser inte att denna ökning bör komma till stånd. Vi anser också att det är angeläget att riksdagen redan nu uttalar att fortsatta omfattande subventioner till länshuvudmännen inte kommer att utgå. Den ekonomiska sanering av vissa länstrafikbolag som av allt att döma kommer att bli nödvändig måste därför genomföras av länshuvudmännen själva. I syfte att uppnå en effektivisering av lokal- och regionaltrafiken är det angeläget att i trafikutbudet till konsumenterna vara öppen för olika transportalternativ som kan tänkas förbilliga kollektivtrafiken.

En del av de beslut riksdagen fattat kan antas ha fått icke avsedda konsekvenser. Så t. ex. innebar 1979 års beslut om ett särskilt statsbidrag för viss kollektiv trafik i samband med nedläggning av persontrafik på järnväg att bidraget, i de situationer som uppstår vid överväganden om huruvida buss- eller järnvägstrafik skall bedrivas, kom att uppfattas som en ensidig prioritering av busstrafiken. Vi har i vår motion föreslagit att detta särskilda bidrag i fortsättningen inte skall utgå. Vi har gjort denna deklaration väl medvetna om att förhandlingarna beträffande ersättningstrafik för nedläggningshotade järnvägssträckor i stort sett är avslutade. Vi tror ändå att det är

viktigt att påtala nackdelarna i ersättningsnormer av denna typ.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationerna 3 och 5 som är fogade till utskottsbetänkandet.

Anf. 63 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! I anslutning till trafikutskottets betänkande 24 har vi från vpk avgivit en reservation, nr 8, som behandlar frågan om statsbidrag till järnvägstrafik i de fall då länshuvudmannen skall fortsätta sådan trafik och regeringsbeslut fattats om att bandel inte skall tillföras riksnätet.

Men innan jag kommenterar denna reservation skulle jag vilja säga några ord om vad som nyligen tagits upp här från talarstolen, nämligen frågan om statsbidraget till länstrafiken.

Förr i tiden var ju busstrafik ofta en lönsam verksamhet. Så småningom måste samhället gå in – för att det över huvud taget skulle kunna bli någon regional och lokal trafik. Kommunerna hade länge hjälpt till för att man skulle klara viktiga transportuppgifter i varje kommun och region. Om jag är rätt underrättad så kostar nu denna verksamhet landet 7 miljarder kronor i runda tal, varav ca 4 miljarder finansieras via det allmänna. Statens andel är då det statsbidrag som det här talas om och som knappt skulle röra sig om mer än 300 milj. kr. Det stora bidraget får kommunernas skattebetalare – med den ofta som orättvis betecknade kommunalskatten; den är ju inte progressiv utan proportionell – stå för tillsammans med landstinget. Jag tycker därför att om det är några som det är synd om när det gäller satsningen av skattemedel så är det de kommunala skattebetalarna. Det har inte sagts här tidigare, och jag vill gärna få in det i protokollet – att vi skall uppmärksamma att det är de kommunala skattebetalarna som får betala stora delar av denna trafik.

Så till reservation nr 8! Nu gällande ordning innebär som bekant att länshuvudman, som efter nedlägningsprövning väljer – som det så vackert heter – busstrafik under fem år, erhåller ett extra statsbidrag motsvarande den förlust som uppkommit vid fortsatt järnvägstrafik enligt SJ:s beräkningar. Denna regel innebär självfallet att många länshuvudmän uppmuntras att satsa på busstrafik inför utsikten att i ett allmänhet ansträngt finansiellt läge kanske få 10–15 milj. kr. i extra dusör från staten om man hjälper till att dra in tågtrafiken. Kanske därav har detta statsbidrag i folkmun fått namnet ”mutbidrag”. Av gällande regler framgår att detta statsbidrag till busstrafik skulle motsvaras av det förhållandet att staten lovat svara för investeringar och s. k. förstärkt underhåll av banan. Detta är för övrigt en märklig logik.

Sedan SJ ofta under årtal låtit en bana förfalla så att tåghastigheten exempelvis måst sänkas av säkerhetsskäl, skall erforderlig upprustning av spåret, i det fall länstrafiken alltså skulle vilja ha kvar tågtrafiken, betraktas som någon sorts generositet mot entreprenören/länstrafiken. När vägverket justerar en väg så att bussen kan ta sig fram, skulle detta med samma märkliga logik vara ett bidrag till busstrafiken. Hela denna handläggningsordning och dess utgångspunkter liksom dess kalkyleringsmetoder förefaller helt enkelt vara till för att stimulera till tågtrafikens ersättande med landsvägsbussar.

Nr 153

Onsdagen den
29 maj 1985

*Ersättning till lokal
och regional
kollektiv person-
trafik*

*Ersättning till lokal
och regional
kollektiv person-
trafik*

Tidigare gällande kapitalkostnadsberäkning på nuvärdet för exempelvis motorvagnarna, kalkylering med dieseldrift på eldriftbana, beräkningar gjorda på stora tunga motorvagnar där lättare och driftsbilligare vagnar mycket väl skulle kunna klara trafiken, liksom bortseende från samhällsekonomiska kostnader och fördelar vid jämförelse tåg/busstrafik är naturligtvis ägnade att gynna vägalternativet. Det framstår därför närmast som en självklarhet att den subvention i form av extra statsbidrag som tillfaller länsbolag vid val av busstrafik också skall kunna utgå vid val av tågtrafik under fem försöksår. Härigenom skulle skapas rättvisa vid jämförelse och statsfinansiellt händes ingenting under de fem provåren, eftersom det för staten är egalt om tågtrafiken eller busstrafiken erhåller det extra statsbidraget. I synnerhet måste detta gälla i de fall järnvägen blivit upprustad för att motsvara kraven på t. ex. tung godstågtrafik. Sådana exempel finns också. Då är ju redan upprustningskostnaderna för en eventuellt marginell persontrafik intagna i de investeringar som gjorts för godstågtrafiken.

Med hänvisning till det anförda yrkar jag bifall till reservation 8. I andra hand kommer vpk att stödja centerreservationen nr 7.

Anf. 64 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Sedan den 1 juli 1983 finns i varje län en huvudman med ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Beslut om länstrafikreformen fattades 1978 på basis av en proposition som den dåvarande moderate kommunikationsministern presenterade för riksdagen. I samband härmed förändrades statsbidragsreglerna för den trafik som länshuvudmännen anordnade. Bidrag utgår i form av s. k. vägmilersättning, främst för ett visst antal dubbelturer, och kan även utgå för sådan järnvägstrafik som fyller utpräglade lokala och regionala trafikbehov.

1979 års trafikpolitiska beslut innebar när det gäller ersättning till länshuvudmännen att förutom vägmilersättningen trafikhuvudmännen även skall kunna få ett särskilt statsbidrag för ersättningstrafik, när man lägger ned persontrafiken på vissa linjer. 1983 beslöt riksdagen att utvidga länshuvudmännens ansvarsområde till att omfatta även lokal och regional persontrafik på bandelar utanför riksnätet, dvs. på de bandelar som skulle bli föremål för nedlägningsprövning enligt 1979 års trafikpolitiska beslut. I samband med nedlägningsprövning kan länshuvudmännen välja mellan att ersätta trafiken på en bandel utanför riksnätet med busstrafik eller att låta trafiken vara kvar på järnväg. Om busstrafikalternativet väljs erhåller huvudmannen statsbidrag under de första fem åren. Om han däremot väljer järnvägsalternativet får han betala en viss ersättning till SJ för driften, medan staten svarar för upprustning och investeringar i järnvägsnätet eller infrastrukturen för att använda ett finare ord.

Genom de beslut som riksdagen fattat på kollektivtrafikområdet under senare år har en positiv utveckling ägt rum. Inte minst gäller detta i våra glesbygdsområden. Genom de statsbidragsregler som införts har en relativt tillfredsställande trafikförsörjning i enlighet med 1979 års trafikpolitiska beslut kunnat säkerställas i stora delar av landet.

*Ersättning till lokal
och regional
kollektiv person-
trafik*

I årets budgetproposition föreslås att ersättningen i form av statsbidrag till den lokala och regionala kollektivtrafiken skall uppgå till 297,7 milj. kr. Den alldeles övervägande delen av statsbidraget gäller ersättning för linjetrafiken, som får ca 240 milj. kr. Bidraget till ersättningstrafiken för den nedlagda persontrafiken på järnväg beräknas till 24,3 milj. kr. Jag tycker kanske det är litet förmätet att kalla detta för muta eller lockbete.

Även om det är angeläget att kostnadsökningen inom kollektivtrafiken dämpas genom rationaliseringsåtgärder anser utskottsmajoriteten att det är viktigt att en fortsatt satsning sker på detta område. I ett ansträngt ekonomiskt läge har människor behov av att resa kollektivt. En otillfredsställande satsning på kollektivtrafiken leder därför inte i första hand till ett minskat resande utan till en ökad bilism.

De tre borgerliga partierna är totalt splittrade i sin syn på stödet till kollektivtrafiken. Moderaterna vill i princip avskaffa alla statsbidrag till linjetrafiken och föreslår i sin reservation att endast 24,3 milj. kr. av dessa 297,7 milj. kr. skall utgå i statsbidrag. Det motsvarar det belopp som samhället förbundit sig att utbetala för ersättningstrafiken för nedlagd persontrafik på provningsbanorna.

Folkpartiet traskar patrull med moderaterna och föreslår en prutning av anslaget med 70 milj. kr. Mot dessa presumtiva koalitionspartner i en eventuell borgerlig regering står centerpartiet som vill öka anslaget med 10 milj. kr. utöver vad regeringen har föreslagit.

Man kan verkligen fråga sig, herr talman, hur politiken på kollektivtrafikområdet skall se ut om dessa tre partier skall samsas. Moderaterna har ju i dag och tidigare under våren här i kammaren klart dokumenterat att man inte har något till övers för kollektivtrafik och den trafikpolitik som bygger på 1979 års trafikpolitiska principer och som syftar till en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar.

När det gäller statsbidragen till kollektivtrafiken är det främst de stora glesbygdslänen som blir lidande, eftersom bidragsreglerna är utformade för att man skall klara de högre kostnaderna på de långa avståndens trafik. Den alldeles övervägande delen av statsbidragen går nämligen till dessa områden. För dessa områden, kommuner och landsting är icke den ekonomiska situationen så ljus som moderaternas talesman här försökte göra gällande.

I en särskild reservation uttrycker centerpartiet en, som jag tycker, helt obefogad oro för glesbygdens bidrag, eftersom de nya bidragsreglerna är utformade på ett sådant sätt att de högre kostnader som är förenade med kollektivtrafiken i glesbygden beaktas. Nej, centern bör hysa oro för moderaternas och folkpartiets negativa syn på samhällets stödåtgärder. Folkpartiet säger dessutom i ett särskilt yttrande att man vill markera en politisk viljeinriktning att på sikt avsevärt minska det statliga stödet. I år nöjer man sig, som sagt, med 70 milj. kr.

Under det senaste året har länshuvudmännen efter ingående diskussioner och förhandlingar med SJ kommit fram till huruvida man skall fortsätta med *persontrafiken på järnvägen* – i tre fall blir det så – eller om man skall ersätta järnvägstrafiken med busstrafik. Man har därvid självfallet utgått från de

*Ersättning till lokal
och regional
kollektiv person-
trafik*

regler riksdagen 1983 lade fast och när det gäller bussalternativet utgått från att ett särskilt bidrag skall utgå för de första fem åren. När detta nu skall träda i kraft under sommaren och hösten – man är ju klar med detta, och i de flesta fall startar kollektivtrafiken med buss under sommaren och hösten – föreslår folkpartiet att detta särskilda bidrag inte skall utgå efter den 1 juli i år. Jag hävdar, herr talman, att ett bifall till folkpartiets reservation skulle innebära att riksdagen begår ett avtalsbrott. Här har trafikhuvudmännen efter moget övervägande fattat sina beslut, fastlagt tidtabeller och planerat för trafiken som just nu skall börja efter de premisser som riksdagen tidigare angivit. Då kommer folkpartiet och säger: Det statsbidrag ni räknade med när ni bestämde er för trafiklösningen att använda buss, får ni inte.

Herr talman! Efter folkpartiets agerande i den här frågan varnar jag alla för att träffa avtal med folkpartiet. Det gäller inte ens om riksdagen har fattat beslut i frågan. Någon hederlighet i politiken har man väl ändå, Olle Grahn, rätt att kräva även av folkpartiet.

Det finns också en centerpartireservation och en vpk-reservation som behandlar frågan om statsbidrag till viss järnvägstrafik. Centern vill införa ett bidrag till trafikhuvudmännen på 20 kr. per tågilometer för tre dubbelturer måndag–fredag och två dubbelturer lördag–söndag i de fall de övertar betalningsansvaret för driften av viss tågtrafik. Vpk betonar att villkoren för statsbidrag till trafikhuvudmännen måste vara rättvisa.

De krav som centerpartiet och vpk här har framfört är inga nya krav. Vid två tillfällen har utskottet ingående behandlat frågorna och avvisat dessa krav, och så gör majoriteten även i år. Nedläggningsprövningen är dessutom i det närmaste avslutad, och man har tagit ställning till vilken trafiklösning man funnit bäst för att tillgodose människornas krav på en god trafikförsörjning.

Jag måste ändå få reagera när Gösta Andersson säger att man har använt skattemedel som ett lockbete för att därigenom tvinga över persontrafiken från järnväg till landsväg. Sven Henricsson kallar detta för mutbidrag. Men man säger inte ett ord om att ifall man hade valt järnvägsalternativet hade en stor kostnad överlastats på samhället. På tre järnvägslinjer av de nedläggningsprövade kommer persontrafiken att bibehållas. Två av de järnvägslinjerna finns i Småland. Jag tycker åtminstone att centerns talesman, som är smålänning, hade bort känna till detta. Bara på bandelarna Nässjö–Nybro resp. Jönköping–Vaggeryd satsar samhället investeringspengar på i runda tal 55 miljoner. Även när det gäller bandelen Ystad–Tomelilla går samhället in och gör en upprustning. Självfallet har länshuvudmännen noga övervägt detta och har fattat ett beslut som utifrån trafikförsörjningssynpunkt, utifrån deras kommunalekonomiska utgångspunkter och framför allt ur samhälls-ekonomisk synpunkt är den bästa lösningen. Jag tycker därför att man från vpk:s och centerns sida i stället skall använda sina ansträngningar och sin aktivitet till att påverka moderata samlingspartiet och folkpartiet, för det är de två partierna som är det verkliga hotet mot kollektivtrafiken i detta land. Man vill avskaffa statsbidragen fullt ut – det säger man. Man har dessutom tidigare i debatten i dag dokumenterat att om moderaterna får som de vill

kommer de att minska ersättningen till E-nätet, och ytterligare nedläggningar av persontrafiken skall äga rum. Jag tycker att ni riktar era anmärkningar, herrar Henricsson och Andersson, åt fel håll.

När det gäller reglerna om bidragen till järnvägstrafiken på E-nätet i fortsättningen kanske det i det här sammanhanget också bör erinras om att SJ har fått i uppdrag av regeringen att i höst presentera förslag till utformning av ett mer prestationsanknutet driftersättningssystem för E-nätet, så att kostnadsänkningar och intäktsökningar kan tillgodoräknas SJ i form av en förbättrad ekonomi. I avvaktan på detta finner vi från majoritetens sida inte anledning att nu göra någon ändring i gällande regler.

Herr talman! Jag vill avslutningsvis bara be att få yrka bifall till alla punkter i trafikutskottets hemställan i betänkande 24.

Anf. 65 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Kurt Hugosson tog upp vissa moderata besparingsförslag.

Moderaterna har vid åtskilliga tillfällen föreslagit stora inbesparingar när det gäller sådana anslag som går till kommuner och landsting. Avsikten är naturligtvis inte att lägga ned all denna verksamhet. Det vore på många områden orimligt. Men precis lika orimligt är det – för att ta det nu aktuella exemplet – att en fjärdedel av de sammanlagda kommunala utgifterna skall täckas av statsbidrag. Kurt Hugosson borde kanske, om än bara under en kort minut, betänka det stora statliga budgetunderskottet, som hela tiden ökar, den galopperande statsskulden och det faktum att kommuner och landsting byggt upp stora finansiella resurser. Det är inte precis någon fattiglapp som vi moderater vill rycka en och annan bidragskrona ifrån. Det är emot denna bakgrund som vi har föreslagit att statsbidragsgivningen till kommunsektorn bör reduceras och att riksdagen därför bör avslå regeringens förslag om bidrag till lokal och regional persontrafik, bortsett från den rena ersättningstrafiken. Låt mig bara fråga: Hur stora skall egentligen våra underskott bli utan att Kurt Hugosson föreslår besparingar på det område som han själv arbetar inom? Och hur mycket är Kurt Hugosson beredd att skjuta över till kommande generationer att betala, innan också socialdemokraterna börjar tala i besparingstermer?

Anf. 66 GÖSTA ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag kan instämma i utskottets värderade ordförandes analys av statsbidragets betydelse för glesbygdslänet på detta område. På denna punkt delar jag hans uppfattning helt och hållet. Även den glädje han gav uttryck för beträffande den positiva utvecklingen på kollektivtrafikområdet kan jag dela. Vi är alltså överens också på den punkten.

När det gäller statsbidragets inriktning beträffande de nedläggningsprövade banorna är vi däremot inte överens. Socialdemokraterna har ingenting emot att ge ett ganska betydande statsbidrag, om länshuvudmännen går över till busstrafik. Men vilka är egentligen de bärande skälen för att inte ge samma driftsbidrag, om länshuvudmännen tycker att järnvägstrafiken är ett bättre alternativ än busstrafiken?

Onsdagen den
29 maj 1985

*Ersättning till lokal
och regional
kollektiv person-
trafik*

De som är ansvariga för trafiken ute i länen borde rimligen ges en chans att under några år skapa underlag för just regional trafik på järnvägen, om man nu tror på detta ute i länen. Den friheten att pröva nya grepp och initiativ på detta område borde vi väl ge läns huvudmännen på trafikområdet. Det är ju inte säkert att SJ har lyckats fullt ut på detta område i fråga om nya initiativ för att stärka trafikunderlaget. Det är mycket möjligt att det lokala och regionala engagemanget – och ansvaret – skulle kunna leda till att man på sina håll lyckas bättre än SJ att få till stånd en trafik på järnvägarna i olika delar av landet. Det är den möjligheten som centern vill ge. Kurt Hugosson har rätt i att läns huvudmännen har valt järnvägsalternativet beträffande tre bandelar. Hade vårt förslag till driftsbidrag fått gälla, kan man kanske utgå ifrån att det hade funnits kvar fler järnvägsalternativ.

Anf. 67. OLLE GRAHN (fp):

Herr talman! Kurt Hugosson säger att vi traskar patrull efter moderaterna i besparingshänseende. Vi har föreslagit att statsbidraget skall frysas på den nivå som det hade under innevarande budgetår. Vi menar att vi från statsmakterna i dag, i det läge vi nu har och med den enormt starka expansion som skett av de olika bidragen till den kollektiva trafiken, måste ge klart besked om hur långt vi har för avsikt att sträcka oss. Vi menar att det är dags att sätta stopp för de stora subventioner som ges till den kollektiva trafiken. Det samlade beloppet på 4 miljarder kronor ger ett klart besked om att vi har gått för långt när det gäller subventionerna till den kollektiva trafiken.

Vi har velat klargöra vår inställning till det här subventionstänkandet. Därför har vi i både motioner och reservationer givit klart besked om inriktningen, och det har jag gjort också i det särskilda yttrandet. Jag vidhåller att vi måste göra klart för kommuner och landsting att man måste begränsa sig.

Anf. 68 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Utskottets ordförande är förvånad över att folk reagerar mot det s. k. mutbidraget. När man som järnvägsintresserad diskuterar järnvägsnedläggningarna med folk får man också ta del av människornas funderingar. De säger: Hur kan det komma sig att man lämnar miljonbelopp i bidrag om Länstrafiken föredrar en landsvägsbuss? Jag har tvingats forska i det, och jag har inte kunnat komma fram till annat än att detta bidrag har till främsta syfte att stimulera till att avveckla tågtrafiken.

Utskottets ordförande säger att nedlägningsprövningen är avslutad. Det är den inte alls. Det kommer att bli prövning av återstående bandelar inom några år – jag tänker då på delar av inlandsbanan och banan Jörn–Arvidsjaur. Dessutom är det ingen som vet hur det kommer att gå i framtiden. Det finns på visst politiskt håll klara intentioner att fortsätta nedlägningsaktiviteterna när det gäller järnvägstrafiken. Jag erinrar om moderaternas motioner i anslutning till det nyligen behandlade betänkandet, där man krävde ytterligare översyn för eventuella nedläggningar.

Jag menar att det är angeläget att se upp så att vi inte får en ordning som

utesluter all aktivitet för att söka behålla järnvägstrafik och som i stället innebär en satsning på att försöka göra oss av med järnvägstrafiken även på småbanorna.

Nr 153

Onsdagen den
29 maj 1985

Anf. 69 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Per Stenmarck använde termen besparingar. Det moderaterna har föreslagit är inte besparingar – det är fråga om att övervältra kostnaderna. Då övervältrar man kostnaderna på de kommuner och landsting här i landet som har de största bekymren och den sämsta ekonomin. Om man icke kan klara det med kommunala eller landstingskommunala skattemedel blir det antingen inskränkningar i kollektivtrafiken eller höjningar av biljettavgifterna. Jag tycker att moderaterna här i dag skall tala om för svenska folket att de syftar till att försämra kollektivtrafik och turtäthet. Vill människorna ha kvar nuvarande standard, får de vara beredda att betala väsentligt mer. Det vore mycket ärligare att säga så.

Vad har moderaternas s. k. besparingar på kommunikationsområdet inskränkt sig till? Jo, dramatiska försämringar av färdtjänsten och dramatiska minskningar av statsbidragen till den olönsamma järnvägstrafiken, vilken vi har diskuterat tidigare i dag. Det skulle innebära ytterligare neddragningar av persontrafiken på våra järnvägar.

Det låter väldigt vackert när Per Stenmarck talar om att vi måste vidta kraftfulla åtgärder för att sanera landets ekonomi. Hade Per Stenmarcks partivänner inte haft ansvar för den ekonomiska politiken i sex år, hade detta land befunnit sig i en mycket bättre situation.

Till Sven Henricsson och Gösta Andersson vill jag säga att här föreligger två alternativ. Antingen väljer man statsbidrag begränsat under en femårsperiod och övergår till busstrafik. Eller också väljer man ett tågalternativ och får en kraftig upprustning av järnväg och infrastruktur. I tre fall har man valt det senare alternativet. Jag tror inte att läns huvudmännen i Jönköping, som har valt att satsa på järnvägstrafik, har gjort detta därför att de inte begriper bättre, utan jag tror att de har gjort en bedömning och utifrån de förutsättningar som gäller för trafiken på sträckorna Jönköping–Vaggeryd och Nässjö–Nybro funnit det samhällsekonomiskt vettigt att satsa på järnvägsalternativet. Andra läns huvudmän har kommit fram till att det är lämpligare från trafikförsörjningssynpunkt och samhällsekonomisk synpunkt att satsa på bussalternativet.

Olle Grahn säger att vi skall frysa statsbidraget på nuvarande nivå. Men det stämmer ju inte. Olle Grahn vill minska det med 70 milj. kr. Dessutom kräver han i ett särskilt yttrande att det skall ytterligare dramatiskt minskas. Olle Grahn, svara mig: Har man inte från folkpartiets sida fört läns huvudmännen bakom ljuset? En månad innan läns huvudmännen tar över persontrafiken, talar man om att de inte får det statsbidrag som de har räknat med från den 1 juli. Man kan inte träffa avtal om kollektivtrafikens utformning mellan stat, kommuner och landsting och säga att reglerna kommer att gälla i fem år och sedan, en månad innan organisationen skall träda i kraft, förklara: Glöm förutsättningarna för avtalet; några pengar får ni inte. Så kan man inte

*Ersättning till lokal
och regional
kollektiv person-
trafik*

*Ersättning till lokal
och regional
kollektiv person-
trafik*

agera, om man vill vara en hederlig politiker. Därför är det synd att Olle Grahn, som jag själv uppfattar som en hederlig person, har tvingats företräda denna folkpartisyn i trafikutskottet.

Anf. 70 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Nej, Kurt Hugosson, vi syftar inte till att försämra kollektivtrafiken. Vi syftar till att genom besparingar komma till rätta med en rad av de många ekonomiska problemen för att på det sättet kunna rädda kollektivtrafiken även långsiktigt. Kurt Hugosson representerar den tredje vägens politik. Det innebär att han står höjd över sådana futiliteter som budgetunderskott, statsskuld och liknande.

Jag vill än en gång understryka vad jag har sagt tidigare, nämligen att den kommunala sektorn har en överlikviditet på 30 miljarder kronor. Kurt Hugosson föredrar därför att gå in i en detaljdebatt, som går ut på att visa att våra förslag skulle innebära försämringar. Om man ger 1 milj. kr. till någonting som kanske tidigare har fått 10 milj. kr., kan det naturligtvis åtminstone kortsiktigt innebära en försämring. Men det finns alltid ett överordnat intresse, som säger att vi inte kan hur länge som helst leva över våra tillgångar och bara skjuta över räkningarna på kommande generationer.

Någon har sagt att det är svårt att föra förnuftsens talan i en oförnuftig värld. Det är inte heller så lätt att föra sparsamhetens talan i en slösaktig värld!

Egentligen tycker jag att vi borde ändra på bevisbördan härvidlag. Det är inte jag som skall stå och bevisa att vi skall spara pengar, för det tror jag faktiskt att alla i dag anser vara fullständigt självklart. Det är i stället socialdemokraterna och Kurt Hugosson som skulle bevisa att varenda bidragskrona som här föreslås är *oundgängligen* nödvändig.

Anf. 71 GÖSTA ANDERSSON (c):

Herr talman! Mycket kort: För centern är det en självklarhet att de trafikansvariga ute i länen skall ha tillgång till banor som går att trafikera, om man nu väljer järnvägsalternativet. Jag upprepar att detta för oss är en självklarhet.

Men dessutom är vår utgångspunkt – och det är där meningarna skiljer sig – att de ansvariga ute i länen inte kunnat göra valet mellan buss och järnväg på lika villkor. Vår utgångspunkt är att vi skall ge de trafikansvariga ute i länen den fulla friheten att själva bedöma huruvida järnvägsalternativet eller bussalternativet är det bästa för människorna i den bygd och den region man har att ta ansvar för.

Slutligen kräver inte vårt alternativ mer pengar än vad regeringens alternativ kräver.

Anf. 72 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Moderaternas argumentation är ganska intressant. Man säger att man inte syftar till att försämra kollektivtrafiken, när man minskar anslagen till denna trafik. Och man sade, när vi diskuterade anslaget till färdtjänsten för ett par veckor sedan, där moderaterna ville halvera

statsbidraget: Vårt syfte är inte att försämra färdtjänsten, men vi skall spara pengar.

Förstår inte herr Stenmarck att detta resonemang inte går ihop?

Dessutom är det de landsting och de kommuner som har det svårt kommunalekonomiskt som drabbas av moderaternas s. k. besparingar. Då leder ju detta till en försämrad kollektivtrafikförsörjning. Det är där socialdemokraternas och moderaternas syn fundamentalt skiljer sig.

Vi menar att det är rimligt och riktigt att satsa på kollektivtrafiken. Självfallet måste man vara observant när det gäller kostnadsutvecklingen, och det har man också varit i årets budgetproposition. Man har inte gjort den uppräknig som föreslagits – man har dämpat kostnadsutvecklingen. Men om moderaterna därifrån vill gå så långt, att de hävdar att man helt skall ta bort statliga bidrag, kan vi inte vara med.

Slutligen några ord till Gösta Andersson. Han säger att huvudmännen inte har kunnat göra valet mellan bussalternativet och järnvägsalternativet på lika villkor. Hur kommer det sig då, Gösta Andersson, att man i tre fall har valt järnvägsalternativet och i elva fall valt bussalternativet? Är det inte så att man har utgått från de förutsättningar som gäller i resp. regioner, när man har träffat valet att använda sig av buss resp. järnväg?

Det är faktiskt på det sättet att den här diskussionen under de senaste timmarna i dag har handlat om en halv procent av persontrafiken i landet. Det vi i dag kommer att fatta beslut om är en offensiv satsning på kollektivtrafikområdet. Och det är min förhoppning att moderata samlingspartiet i framtiden inte skall få någon möjlighet att påverka politiken i den riktning dess företrädare under dagens lopp har talat för. Om moderata samlingspartiet fick en sådan möjlighet skulle det innebära en dramatisk förändring av den trafikpolitik som det rått stor enighet om i riksdagen tidigare, nämligen att vi skall öka satsningen på kollektivtrafiken, till fromma för de många människorna i samhället.

Anf. 73 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Jag får återgälda Kurt Hugossons förhoppning med att säga att det är min förhoppning att socialdemokraterna i framtiden inte skall ha stora möjligheter att påverka den svenska trafikpolitiken.

Jag vill påminna Kurt Hugosson om att kostnaderna för kollektivtrafiken i dag hotar att raka i höjden i en sådan utsträckning att de kan komma att utgöra en direkt samhällsekonomisk fara. Det är i det läget som vi riskerar att få göra de neddragningar som vi säger att vi hoppas att vi inte skall behöva göra.

Det kanske är första gången en moderat står här i kammaren och säger att det egentligen var Sven Henricsson som tidigare sade ett sanningens ord. Han sade så här: Om det är några det är synd om, så är det de kommunala skattebetalarna.

Jag skulle bara vilja göra en ändring och säga: Det är synd om skattebetalarna. Det är därför vi inte vill fortsätta att höja skatten, och det är därför vi också anser det vara fullständigt nödvändigt att göra de besparingar

Nr 153

Onsdagen den
29 maj 1985

*Ersättning till lokal
och regional
kollektiv person-
trafik*

och neddragningar som vi här har föreslagit.

Men frågan är, Kurt Hugosson: Vad blir konsekvensen på litet sikt av att inte spara en enda krona på någonting? Vad blir konsekvensen av att Kurt Hugosson anser sitt område vara så speciellt och andra socialdemokrater anser sina områden vara så speciella att man just där inte kan spara någonting? Jo, det går som det hittills har gått: det går snett. Vi har sett det tydligare än någonsin under den här våren.

Vad vill egentligen Kurt Hugosson vidta för åtgärder på sitt område för att förhindra detta och för att förhindra att det blir kommande generationer som skall betala de bidrag som han i valtider så generöst sprider omkring sig?

Anf. 74 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag vill bara konstatera att konsekvenserna av moderaternas politik på kollektivtrafikområdet blir en försämrad kollektivtrafik med dramatiska kostnadshöjningar för konsumenterna. Det är den politiken vi inte vill vara med om från majoriteten i trafikutskottet.

Överläggningen var härmed avslutad.

Trafikutskottets betänkande 22

Mom. 1 b (omfattningen av det framtida ersättningsberättigade järnvägsnätet)

Utskottets hemställan bifölls med 232 röster mot 78 för reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl.

Mom. 1 e, f och g (riktlinjer för järnvägspolitiken)

Först biträdades reservation 4 av Olle Grahn med 23 röster mot 18 för reservation 3 av Sven Henricsson. 269 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter biträdades reservation 2 av Rolf Clarkson m. fl. – som ställdes mot reservation 4 av Olle Grahn – genom uppresning.

Slutligen bifölls utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Rolf Clarkson m. fl. – genom uppresning.

Mom. 2 a (ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Olle Grahn – bifölls med acklamation.

Mom. 2 b (minskning av statens totala anslags- och bidragsgivning till järnvägstrafiken, m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 2 c (avgränsning av järnvägens infrastruktur)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av Rune Torwald och Gösta Andersson – bifölls med acklamation.

Mom. 2 d (statens järnvägars statskapital)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 2 e (förräntning av nya investeringar i järnvägens infrastruktur)

Först biträdde reservation 10 av Rolf Clarkson m. fl. med 80 röster mot 49 för reservation 11 av Rune Torwald och Gösta Andersson. 181 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 10 av Rolf Clarkson m. fl. – genom uppresning.

Mom. 2 f (kapitalisering av ränta under byggnadstiden)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 2 g (finansiering av investeringar utanför statsbudgeten)

Utskottets hemställan, som ställdes mot
dels reservation 13 av Rolf Clarkson m. fl.,
dels reservation 14 av Rune Torwald och Gösta Andersson,
bifölls med acklamation.

Mom. 2 h (täckande av underskott i järnvägstrafiken)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 15 av Rune Torwald och Gösta Andersson – bifölls med acklamation.

Mom. 2 j (plan för försäljning av SJ:s fasta egendom)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 17 av Olle Grahn – bifölls med acklamation.

Sammanfattande uttalande om SJ:s kostnadsansvar

Utskottets uttalande – som ställdes mot reservation 16 av Rolf Clarkson m. fl., enligt vilken uttalandet skulle utgå – godkändes med acklamation.

Mom. 3 a (fasta regler för finansiering, statsbidrag etc. vid byggande och drift av industrispår)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 18 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

Mom. 3 c (överföring av vissa godsbanor till industrispår)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 19 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 3 e (överförande av tung trafik från landsväg till järnväg, m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 294 röster mot 17 för reservation 20 av Sven Henricsson.

Mom. 3 i (förordningen om godstransporter på olönsamma järnvägslinjer)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 21 av Rune Torwald m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 4 (den interregionala busstrafiken)

Utskottets hemställan bifölls med 218 röster mot 94 för reservation 22 av Rolf Clarkson m. fl.

Mom. 14 (utökningen av riksnätet)

Utskottets hemställan bifölls med 234 röster mot 71 för reservation 23 av Rolf Clarkson m. fl. 4 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 15 (persontrafiken på inlandsbanan samt på bandelen Arvidsjaur–Jörn)

Utskottets hemställan bifölls med 241 röster mot 69 för reservation 24 av Rune Torwald m. fl.

Mom. 16 a (bandelen Forsmo–Hoting)

Utskottets hemställan bifölls med 240 röster mot 69 för reservation 25 av Rune Torwald m. fl. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 16 b (bandelen Lesjöfors–Kristinehamn)

Utskottets hemställan bifölls med 220 röster mot 90 för reservation 26 av Rune Torwald m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 17 (trafik på bandelen Lesjöfors–Mora)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 27 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

Mom. 18 (överförande av vissa bandelar till riksnätet)

Utskottets hemställan bifölls med 239 röster mot 71 för reservation 28 av Rune Torwald m. fl.

Mom. 19 a, b, d–g, i och j (trafiken på vissa bandelar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 29 av Sven Henricsson i motsvarande del – bifölls med acklamation.

Mom. 19 c (järnvägen Finspång–Hjortkvarn)

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 46 för reservation 29 av Sven Henricsson i motsvarande del. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 19 h (järnvägen Ljusdal–Hudiksvall)

Utskottets hemställan bifölls med 279 röster mot 28 för reservation 29 av Sven Henricsson i motsvarande del. 5 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 22 d (återupptagande av persontrafiken vid Bålsta station)

Utskottets hemställan bifölls med 281 röster mot 29 för reservation 30 av Sven Henricsson.

Mom. 23 (handläggning av ärenden om nedläggning av icke lönsamma järnvägsstationer)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 31 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

Mom. 27 (särskild ledning inom SJ för det ersättningsberättigade järnvägsnätet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 32 av Rune Torwald och Gösta Andersson – bifölls med acklamation.

Mom. 28 (SJ:s företagsform)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 33 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 29 a (förnyad utredning av SJ:s organisation)

Utskottets hemställan bifölls med 287 röster mot 17 för reservation 34 av Sven Henricsson. 5 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 29 c (försäljning av vissa bolag inom SJ-koncernen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 35 av Olle Grahn – bifölls med acklamation.

Mom. 29 d (AB Gävle Vagnverkstad)

Utskottets hemställan bifölls med 291 röster mot 20 för reservation 36 av Sven Henricsson.

Mom. 29 e (utarrendering av café- och restaurangverksamhet)

Utskottets hemställan bifölls med 165 röster mot 146 för reservation 37 av Rolf Clarkson m. fl.

Mom. 31 a (anslag till Investeringar i järnvägens infrastruktur)

Först biträdde reservation 39 av Rolf Clarkson m. fl., som ställdes mot dels reservation 40 av Rune Torwald och Gösta Andersson, dels reservation 41 av Sven Henricsson, med acklamation.

Härefter bifölls utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 39 av Rolf Clarkson m. fl. – genom uppresning.

Mom. 35 (Mälarpendeln m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 1057 av Kjell Johansson – bifölls med acklamation.

Mom. 36 e – g (timmerterminal i Tågsjöberg, m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 44 av Sven Henricsson – bifölls med acklamation.

Mom. 38 b (utbyggnad av järnvägs- och bannätet i Stockholms län)

Utskottets hemställan bifölls med 290 röster mot 19 för reservation 45 av Sven Henricsson. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 40 (anslag till Ersättning till statens järnvägar vid köp av vissa tjänster)

Först biträdde reservation 46 av Rolf Clarkson m. fl. med 88 röster mot 18 för reservation 47 av Sven Henricsson. 203 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 46 av Rolf Clarkson m. fl. – genom uppresning.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Trafikutskottets betänkande 24

Mom. 1 (anslag till Ersättning till lokal och regional kollektiv persontrafik)

Först biträdde reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl., som ställdes mot
dels reservation 2 av Rune Torwald och Gösta Andersson,
dels reservation 3 av Olle Grahn,
med acklamation.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 168 röster mot 77 för reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl. 66 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 3 (omfördelning av statsbidraget till viss kollektivtrafik)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Rune Torwald och Gösta Andersson – bifölls med acklamation.

Mom. 5 (statsbidrag till viss järnvägstrafik)

Först biträdde reservation 7 av Rune Torwald och Gösta Andersson – som ställdes mot reservation 8 av Sven Henricsson – med acklamation.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 233 röster mot 65 för reservation 7 av Rune Torwald och Gösta Andersson. 10 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

6 § Föredrags

Trafikutskottets betänkande

1984/85:23 Anslag till Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar (prop.
1984/85:100 delvis)

Vad utskotten hemställt bifölls.

*Nya bosättnings-
regler i skattelag-
stiftningen, m. m.*

7 § Föredrogs

skatteutskottets betänkanden

1984/85:59 om nya bosättningsregler i skattelagstiftningen samt nya regler vid beskattning av lön vid utlandstjänstgöring (prop. 1984/85:175),
1984/85:61 om ändringar i uppbördslagen (prop. 1984/85:192) samt
1984/85:62 om beskattning av konvertibla skuldebrev och optionslån (prop. 1984/85:193).

Kammaren biföll talmannens förslag att ärendena skulle avgöras efter endast en bordläggning.

Anf. 75 ANDRE VICÉ TALMANNEN:

Skatteutskottets betänkanden 59, 61 och 62 kommer att debatteras i tur och ordning. Voteringarna äger rum i ett sammanhang efter avslutad debatt.

Först upptas alltså skatteutskottets betänkande 59 om nya bosättningsregler i skattelagstiftningen samt nya regler vid beskattningen av lön vid utlandstjänstgöring.

Nya bosättningsregler i skattelagstiftningen, m. m.

Anf. 76 GÖRAN RIEGNELL (m):

Herr talman! Svenskar som flyttar utomlands eller som arbetar utomlands är litet besvärliga människor från lagstiftarens synpunkt. De passar inte riktigt in i våra svenska lagar och förordningar. Lagarna är naturligtvis i första hand avfattade och utformade för att passa svenskar som bor och arbetar här i landet.

Utlandssvenskarna hamnar ofta mellan olika lagstiftningar, kommer i kläm och får problem. Då är det vår skyldighet att se till att det finns sådana regler att de värsta problemen kan avhjälpas.

Jag vill i detta sammanhang peka på ett särskilt yttrande som de borgerliga ledamöterna har fogat till utskottsbetänkandet när det gäller översyn av utlandssvenskars situation. Vissa förbättringar har skett på senare år, men mycket finns kvar att göra.

Regeringen har i en proposition föreslagit att man skall ändra bosättningsbegreppet. För närvarande måste den skattskyldige som flyttar utomlands under de första tre åren visa för skattemyndigheterna att han inte har någon väsentlig anknytning till Sverige och att han därför inte skall beskattas här. Efter denna treårsperiod övergår bevisbördan till skattemyndigheterna, som då har att visa att den skattskyldige har väsentlig anknytning till Sverige. Nu föreslår regeringen att man skall förlänga denna period med omvänt

*Nya bosättnings-
regler i skattelag-
stiftningen, m. m.*

bevisbörda från tre till fem år. Dessutom föreslås att bosättningsbegreppet, kriterierna för bosättning i Sverige skall utvidgas. Vi moderater och även den folkpartistiske ledamoten av skatteutskottet yrkar avslag på detta förslag.

Den nuvarande treårsregeln och den kommande femårsregel som regeringen har föreslagit är riktade mot skenbosättningar utomlands, men regeringens förslag är så utformat att det får verkningar som sträcker sig betydligt längre än vad som är motiverat för att hindra skenbosättningar. Såsom lagrådet har påpekat i ett yttrande över utkastet till proposition tar regeringen här in i bedömningen vissa omständigheter, t. ex. svenskt medborgarskap samt innehav av fritidsfastighet och andra ekonomiska intressen i Sverige som kan föreligga utan att det är fråga om skatteflykt. Den som av olika skäl väljer att lämna Sverige bör enligt vår mening rimligen ha rätt till detta utan att behöva för all framtid klippa av alla band med Sverige. Det kan inte vara i Sveriges intresse att så måste ske.

En annan förändring som regeringen föreslagit är att bevisskyldigheten, som således enligt förslaget skulle gälla i fem år för den skattskyldige, nu måste fullgöras för varje beskattningsår för sig, oavsett hur bedömningarna har utfallit för tidigare beskattningsår. Det innebär att beskattningsmyndigheten kan hävda att en tidigare utflyttad person åter är bosatt i Sverige. En skattskyldig som tidigare inte ansetts vara bosatt i Sverige kan, om någon faktor som enligt propositionen skall tas med i bedömningen har ändrats eller tillkommit, komma att betraktas såsom återinflyttad. Detta anser vi vara ett visst ingrepp i rättstryggheten.

Ett annat förslag i regeringens proposition är att man inför en sexmånadersregel för svenskar, som är bosatta i Sverige men arbetar utomlands. Man föreslår också ändringar i den tidigare ettårsregeln för samma kategori personer. Införandet av sexmånadersregeln är i och för sig ett steg framåt. Det innebär att Sverige ansluter sig till vad som gäller i många andra länder. Men tyvärr har regeringen föreslagit att skattefrihet skall föreligga enbart om den skattskyldige arbetar utomlands i minst sex månader och får sin lön från arbetsgivarens fasta driftsställe i arbetslandet. Detta är en allvarlig begränsning.

Den ettårsregeln som för närvarande gäller föreslår regeringen skall inskränkas så att enbart den som arbetar utomlands i ett år i ett och samma land skall få åtnjuta skattefrihet. Även detta är en allvarlig inskränkning. Jag skall be att få citera ett brev som skatteutskottet har fått vid en uppvaktning av ett svenskt byggnadsföretag, ABV. I brevet står bl. a. följande:

”Så snart ABV – eller andra svenska byggbolag – erhållit kontrakt på ett bygguppdrag sker produktionen från ett s. k. fast driftsställe. Svårigheten med den nya restriktionen 'i samma land' vid vistelser överstigande 12 månader är att marknadsföring och bearbetning av nya projekt i nya länder icke är baserade på fasta driftsställen.

De nya reglerna för skattebefrielse får de något motstridiga konsekvenserna att i tidsperspektivet 6 månaders utlandsvistelse kan medarbetare byta mellan olika byggprojekt (fasta driftsställen) i olika länder.

Däremot kan medarbetare som har utlandstjänstgöring över 12 månader

och som inte tjänstgör på fasta driftsställen inte byta tjänstgöring från ett land till ett annat.

För ett byggbolag räcker inte ett land som ett geografiskt område för marknadsbearbetning utan marknadsföring sker från stationering i ett land med frekventa vistelser i närliggande länder. ---.

När man övergår från marknadsföring till kalkylarbete stiger arbetsinsatsen från 1–2 personer till en arbetsgrupp på 4–10 personer. Det är angeläget att kunna rekrytera en del av medarbetarna i dessa kalkylgrupper från befintliga projekt, d. v. s. fasta driftsställen, till andra länder där företaget ännu inte har något fast driftsställe.

Ur företagets synpunkt är det viktigt att i tidiga projektskedan kunna flytta utlandsvana medarbetare från ett land till ett annat. ---.

Ändringen i den nu gällande 12-månadersregeln ger således ur ett byggföretags synpunkt kraftiga olägenheter och restriktioner i ansträngningarna att skaffa nya byggprojekt.”

Jag kan tillägga, herr talman, att de åsikter som framkommer i brevet till skatteutskottet från detta företag inom byggsektorn, som jag nyss citerade, har framförts även från andra delar av det svenska näringslivet.

Jag övergår till att slutligen beröra beskattningen av ombordanställda på fartyg.

Den av regeringen föreslagna sexmånadersregeln kommer att under tre beskattningsår vara tillämplig även för de svenskar som arbetar ombord i utflaggade fartyg i oceanfart. Sjöarbetsmarknadens parter har träffat ett s. k. internationaliseringsavtal som innebär att den svenske redaren flaggar ut sitt fartyg men har kvar den svenska personalen arbetande ombord.

Så långt är allt gott och väl, och det är ett steg framåt att detta förslag har kommit – äntligen. Men problemet uppstår när man jämför olika kategorier av ombordanställda.

Jag vill ta exemplet att styrmännen Andersson, Pettersson och Lundström bor grannar i någon svensk kuststad – låt mig säga Skärhamn. De är anställda i samma svenska rederi och har samma typ av arbetsuppgifter. Men styrman Andersson arbetar på en utflaggad båt under internationaliseringsavtalet. Styrman Pettersson arbetar på ett fartyg som är inchartrat på s. k. bare-boatkontrakt av redaren. Styrman Lundström arbetar på ett fartyg under svensk flagg, som ägs av hans arbetsgivare.

De tre fartygen går i exakt samma trafik, men har olika flagg i aktern. Dessa tre styrmän behandlas skattemässigt helt olika, trots att de har helt likartade arbetsuppgifter. Ett sådant förhållande anser vi vara orimligt. Vi menar att kriteriet för huruvida sexmånadersregeln skall komma till användning för en ombordanställd skall vara om fartyget går i oceanfart eller inte. Vilken flagg som råkar finnas i aktern av fartyget skall inte ha någon betydelse. Med regeringens förslag finns ett klart incitament för de svenska rederierna att utflagga svenska fartyg. Och det tror jag att egentligen alla i denna kammare vill undvika.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationerna 1, 2 och 3.

Anf. 77 INGEMAR HALLENIUS (c):

Herr talman! I skatteutskottets betänkande 59 behandlas bl. a. nya regler vid beskattning av lön vid utlandstjänstgöring.

Det är angeläget att man genom olika åtgärder stärker företagens internationella konkurrensförmåga. Den nya sexmånadersregeln är ett värdefullt inslag i en sådan politik.

Den utformning som sexmånaders- och ettårsregeln har fått i propositionen kommer emellertid att medföra problem och försämringar för företag som vill flytta anställda mellan olika länder. Även organisationer och konsulter m. fl. som i dag kan använda ettårsregeln skulle drabbas, detta främst beroende på att ettårsregeln i propositionen begränsas till att avse tjänstgöring i ett och samma land.

Den föreslagna sexmånadersregeln medgör tjänstgöring i flera länder. En tillämpning av regeln förutsätter dock att arbetsgivaren driver en näringsverksamhet från fast driftsställe i dessa länder. Detta kommer att begränsa rörligheten mellan länder med resp. utan fast driftsställe.

I reservation 3 hävdar vi att en viss utvidgning av den föreslagna provisoriska sexmånadersregeln för sjömän är motiverad för att regeln skall stå i bättre samklang med det s. k. internationaliseringsavtalet. Göran Riegnell har utförligt redovisat sakskalet för reservationerna 2 och 3, så jag kan nöja mig med detta korta konstaterande.

I ett särskilt yttrande finner vi det anmärkningsvärt att regeringen ännu inte har kommit med något förslag om omläggning av sjömansskatten. I proposition 1981/82:217 om vissa sjöfartsfrågor aviserades en översyn av sjömansbeskattningen. Bland de ändringar som diskuterades var att den ombordanställdes samtliga inkomster skulle läggas samman vid landbeskattningen.

Syftet med omläggningen av sjömansbeskattningen var bl. a. att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Riksskatteverket har utrett frågan och i oktober 1982 lämnat förslag till en teknisk lösning. Vi anser det anmärkningsvärt att frågan på nytt skall utredas innan riksdagen kan ta ställning. Vi avstår från att nu framställa något yrkande men förutsätter att regeringen snarast kommer med förslag i detta ärende.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 2 och 3.

Anf. 78 KJELL JOHANSSON (fp):

Herr talman! När riksdagen åter samlades efter pingstuppehållet förelåg en avisering som talade om, att det ärende vi nu diskuterar samt de två efterföljande skulle behandlas här i kammaren under morgondagen. Jag har givetvis ingenting emot att vi av praktiska skäl gör ändringar i behandlingsordningen eller att vi behandlar olika betänkanden efter endast en bordläggning, men jag måste ändå vända mig emot det sätt på vilket det här har skett. Ett minimikrav bör i så fall vara att de som skall delta i debatten aviseras tidigare än samma dags morgon om när ärendena kommer att behandlas.

I det betänkande vi nu debatterar behandlas dels ett förslag till utvidgning av bosättningsreglerna i skattelagstiftningen, dels ett förslag om att den s. k.

ettårsregeln ersätts med en sexmånadersregel. Ur fiskal synpunkt föreligger ju ett intresse av att skattskyldiga för vilka bosättning och verksamhet kan vara svår att fastställa beskattas i det land till vilket de har sin väsentliga anknytning och vars sociala och andra system de därmed belastar. Å andra sidan finns också en strävan att undvika dubbelbeskattning av internationellt verksamma personer.

Det säger sig självt att det inte är så rasande enkelt att göra en lagstiftning av detta slag generellt heltäckande. Tveksamma fall kommer alltid att uppstå, och i ett rättssamhälle är det väsentligt att den skattskyldige inte hamnar i ett orimligt underläge i förhållande till lagstiftaren och fiskus.

Folkpartiets ställningstagande till denna proposition har präglats av den grundinställning som jag inledningsvis velat skildra.

Den nuvarande treårsregeln är ju tillkommen för att förhindra skatteflykt genom skenbosättningar utomlands. I det syftet anser vi att nuvarande regler hade varit tillfredsställande. Propositionens förslag innebär ju en utvidgning. Lagrådet har anfört att denna inte bara får verkningar gentemot skenbosättningar i utlandet utan även i övrigt. Lagrådet påpekar att svårigheten att visa att man definitivt lämnat Sverige ökar.

Under behandlingen i utskottet av detta förslag har vi därför anslutit oss till yrkandet om avslag på det utökade bosättningsbegreppet. Jag yrkar därför, herr talman, bifall till reservation 1.

Om vårt ställningstagande då det gäller bosättningsbegreppet präglas av tesen hellre fria än fälla, torde ett liknande resonemang kunna anbringas på vårt ställningstagande till beskattningen av de svenskar som arbetar i utlandet. Även här är det ju fråga om avvägning av olika intressen. Å ena sidan har vi möjligheten för svensk industri att så effektivt som möjligt verka i utlandet. Å den andra sidan finns intresset att medverka till en lagstiftning som innebär att svenskar som är verksamma i utlandet fullgör sin skattskyldighet.

Från folkpartiets sida menar vi här att det är viktigt att inte försämra svenska företagskonkurrens- och rekryteringsmöjligheter då det gäller arbetskraft. Vi ställer oss därför bakom kravet att nuvarande ettårsregel bibehålls oförändrad. Beträffande förslaget till ny sexmånaders regel ställer vi oss bakom kravet att skattefrihet även skall kunna medges i de fall då de skatteskyldiga genom intyg eller på annat sätt gör troligt att beskattning sker i det land vederbörande tjänstgör. Även detta innebär en mindre utvidgning i förhållande till propositionen. Det går i rätt riktning menar vi från folkpartiets sida.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservation 2.

Efter Göran Riegnells pedagogiska utredning om sjömännen Anderssons, Petterssons och Lundströms olika beskattning beroende på vilken flagg de seglar under finns inte mycket att tillägga då det gäller reservation 3. Jag nöjer med mig att yrka bifall till denna reservation.

Till sist, herr talman, några ord om det särskilda yttrande som behandlar utlandssvenskars situation. Utöver vad som framhålls i detta särskilda yttrande framgår av Karl Erik Erikssons och av Karin Ahrlands motioner att

*Nya bosättnings-
regler i skattelag-
stiftningen, m. m.*

det finns en del oformligheter i beskattningen av svenskar i utlandet. Det är därför väldigt viktigt att en allmän översyn över deras situation kommer till stånd.

Anf. 79 LARS HEDFORS (s):

Herr talman! Först en liten kommentar till Kjell Johanssons inledning om ärendehan- dlingen. Det är faktiskt så, Kjell Johansson, att detta ärende aviserades till behandling i kammaren den 22 maj, alltså i förra veckan. Sedan kan man alltid diskutera om det verkligen är nödvändigt att representanter för tre borgerliga partier går upp och försvarar precis samma reservation.

Sedan till själva sakfrågan. Att exporten är mycket viktig för ett lands ekonomi tror jag att de flesta håller med mig om. Det är bl. a. den insikten som gjort att vi socialdemokrater under den gångna riksdagsperioden inte sparat någon som helst möda för att ge vår exportindustri så stort svängrum som möjligt. Det är en politik som har varit bra för vårt land och lett till ett förhållandevis snabbt tillfrisknande i den svenska ekonomin.

Föreliggande proposition om ändrade bosättningsregler och nya regler vid beskattning av lön vid utlandstjänstgöring är ett viktigt led i denna framgångsrika politik. Det gäller då främst förslaget om att ersätta den s. k. ettårsregeln med en sexmånadersregel. Hittills har det varit så att en person som är bosatt i Sverige men haft sin anställning utomlands kunnat slippa att betala skatt i Sverige. En grundläggande förutsättning för detta har emellertid varit att anställningen och vistelsen i det främmande landet varat minst ett år.

Förslaget innebär att det i fortsättningen – om vissa villkor uppfylls – skall räcka med sex månader i anställningslandet för att skattebefrielse i Sverige skall uppnås. Självfallet måste vederbörande – precis som hittills – betala skatt i det främmande landet. Men eftersom Sverige är ett land med ett internationellt sett högt skatteuttag på arbetsinkomster, så innebär det här förhållande en icke obetydlig förmån för den anställde. Det leder i sin tur till att det blir lättare för bl. a. exportföretagen att rekrytera personal till utlandstjänstgöring. Det innebär emellertid också – och det är inte det minst viktiga – att företagen får lägre lönekostnader, vilket stärker deras internationella konkurrensförmåga.

Detta är den ena sidan av saken. Den andra sidan är att den internationalisering som skett av näringslivet och den till följd härav ökade rörligheten bland näringslivets personal lett till att det i dag är möjligt att under ganska lång tid hålla sin definitiva bosättning svävande, och det är något som mindre nogräknade personer i allt större utsträckning utnyttjat för att slippa betala skatt i *något* land.

Därför har regeringen också – på initiativ av kommissionen mot ekonomisk brottslighet – lagt fram förslag som syftar till att förbättra kontrollen på det här området. Jag tänker då främst på förslaget att utvidga det skatterättsliga bosättningsbegreppet till att i princip omfatta *alla* fysiska personer som tidigare har haft sitt egentliga bo och hemvist i Sverige och som

under beskattningsåret har väsentlig anknytning till vårt land. Vidare föreslås en förlängning av den tid under vilken den som flyttar från Sverige till utlandet skall visa att han eller hon inte har väsentlig anknytning till Sverige, från tre till fem år.

Som jag tidigare nämnde finns det vissa villkor förknippade med den föreslagna sexmånadersregeln. Också här är det en fråga om att förbättra kontrollen. Det gäller att så långt möjligt undvika regler som kan leda till att den skattskyldige undgår skatt både i Sverige och i den stat där arbetet utförs. Villkoren för att sexmånadersregeln skall tillämpas är därför att det rör sig om en anställning hos en arbetsgivare som driver rörelse från fast driftsställe i det land där arbetet utförs och att den anställdes inkomst belastar driftsstället som omkostnad.

Det finns emellertid fall där någon rörelse inte bedrivs i det andra landet men där det ändå är önskvärt att medge skattebefrielse. Det gäller t. ex. arbete hos ideellt verkande organisationer och hos institutioner som bedriver undervisning och forskning. Det kan också gälla från Sverige utsända konsulter. För att medge skattefrihet i Sverige också för dessa kategorier föreslås i propositionen en alternativ regel, en s. k. ettårsregel. Villkoret i denna regel är att arbetet skall ha pågått i minst ett år i ett och samma land.

Propositionen innehåller också, som tidigare talare har nämnt, ett förslag om en särskild sexmånadersregel för sjöfolk. Den som är anställd av svensk arbetsgivare, bosatt här i riket och tjänstgör ombord på utländskt fartyg befrias enligt denna regel från inkomstbeskattning i Sverige. Avsikten är alltså att en svensk redare skall kunna använda svensk besättning på svenskägt fartyg som är registrerat utomlands, med tillämpning av denna sexmånadersregel. Undantagna är enligt sjömansskattelagen de rena s. k. bare-boat-villkoren.

Samtliga regeringsförslag syftar, som jag nämnde inledningsvis, till att skapa gynnsamma förhållanden för exportnäringarna, samtidigt som man så långt möjligt söker gardera sig för att dessa gynnsamma förhållanden leder till missbruk. Det är en utomordentlig besvärlig balansgång, som regeringen klarat med stor skicklighet – något som också lett till många positiva omdömen, inte minst från det svenska näringslivet.

Detta har dock inte kunnat avhålla oppositionen från kritik och sterilt nejsägeri i form av ett antal rätt långa och omständliga reservationer. Jag skall avslutningsvis kommentera dem något.

I reservation 1 av moderater och folkpartister kritiseras det ändrade bosättningsbegreppet och den nya femårsregeln. Det är ingen ny kritik. Den återkommer nästan alltid när vi socialdemokrater försöker utvidga kampen mot skatteflykt och ekonomisk brottslighet. Den debatten behöver vi därför kanske inte ta nu. På en punkt vill jag emellertid bestämt protestera mot formuleringen i reservationen. Man försöker faktiskt få det att framstå som om enbart innehavet av en fritidsbostad – det upprepade Göran Riegnell här från talarstolen – skulle utgöra en grund för bosättning i Sverige. Det är inget annat än en ren och skär förfälskning av propositionens förslag. Det rör sig nämligen om fritidsbostad för åretruntbruk – och det är en helt annan sak.

*Nya bosättnings-
regler i skattelag-
stiftningen, m. m.*

Till yttermera visso utgör inte enbart innehavet av en sådan bostad en grund för bedömningen av anknytningen till Sverige. Anknytningen skall bedömas med utgångspunkt i de sammantagna omständigheterna i det enskilda fallet, och det är ganska många omständigheter som man skall ta hänsyn till.

I reservation 2 kräver alla tre borgerliga partier en nära nog villkorlös tillämpning av sexmånaders- och ettårsregeln. Det skulle, som jag tidigare nämnt, avsevärt försvåra kontrollen, och det skulle kunna leda till att inkomst helt undandras beskattning.

I reservation 3 krävs att sexmånadersregeln för sjöfolk utvidgas till att gälla också anställda på bare-boat-chartrade och svenskflaggade fartyg. Då vill jag bara erinra om att nuvarande ettårsregel inte omfattar dessa kategorier. Med hänsyn till att sexmånadersregeln är provisorisk och att den framtida sjömansbeskattningen just nu utreds, finns det enligt utskottets mening ingen som helst anledning att ytterligare utvidga skattefriheten för sjömän.

Jag ber att få yrka avslag på denna och övriga reservationer samt bifall till utskottets hemställan.

Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas kl. 19.30.

8 § Anmäldes och bordlades

Proposition

1984/85:210 Förslag till lag om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har hämtats

9 § Anmäldes och bordlades

Motionerna

1984/85:3233 av *Ulf Adelsohn m. fl.*

1984/85:3234 av *Bengt Westerberg m. fl.*

1984/85:3235 av *Ingrid Sundberg*

1984/85:3236 av *Karin Söder m. fl.*

Förskola för alla barn (prop. 1984/85:209)

1984/85:3237 av *Nic Grönvall*

1984/85:3238 av *Bengt Westerberg m. fl.*

1984/85:3239 av *Ulf Adelsohn m. fl.*

1984/85:3240 av *Lennart Pettersson*

1984/85:3241 av *Lars Werner m. fl.*

1984/85:3242 av *Karin Söder m. fl.*

Vissa ekonomisk-politiska åtgärder, m. m. (prop. 1984/85:217)

10 § Anmäldes och bordlades

Finansutskottets betänkanden

1984/85:32 Redovisning av statsförvaltningens ADB-användning m. m. och datadelegationen (prop. 1984/85:100 delvis)

1984/85:33 Anslag till oförutsedda utgifter för budgetåret 1985/86 (prop. 1984/85:100 delvis)

Skatteutskottets betänkanden

- 1984/85:63 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden
1984/85:64 Beskattningen av statens bostadsfinansieringsaktiebolag m. m.
(prop. 1984/85:150 delvis)
1984/85:65 Skatt på annonser och reklam (prop. 1984/85:206)
1984/85:66 Godkännande av protokoll mellan Sverige och Finland om
ersättning för bortfall av kommunalskatt i vissa fall, m. m. (prop.
1984/85:205)

Försvarsutskottets betänkanden

- 1984/85:11 Ledningen av totalförsvarets civila delar (prop. 1984/85:160)
1984/85:12 Ledningen av befolkningsskyddet och räddningstjänsten (prop.
1984/85:161)
1984/85:13 Försörjningsberedskap på naturgasområdet (prop. 1984/85:172)
1984/85:14 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Kulturutskottets betänkande

- 1984/85:25 Ersättning till viss person

Jordbruksutskottets betänkande

- 1984/85:37 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Näringsutskottets betänkande

- 1984/85:33 Utrikeshandel (prop. 1984/85:100 delvis och prop. 1984/85:140)

11 § Meddelande om fråga

Meddelades att följande fråga framställdes

den 29 maj

1984/85:621 av *Birgitta Hambraeus* (c) till statsrådet Birgitta Dahl om ökad satsning på vindkraftverk:

Vindkraften är en inhemsk, förnybar energikälla som är ekonomiskt konkurrenskraftig och tekniskt färdig att börja ersätta kärnkraften. Den hittillsvarande satsningen från statens sida har varit lyckosam. Regeringens proposition 1984/85:120 noterar framgångarna och är positiv till en fortsatt vindkraftssatsning i Sverige, men man överlämnar åt kraftbolagen att beställa vindkraftverken.

Vid det statliga bolaget Götaverken Energy Systems i Göteborg ligger nu den första inhemskt tillverkade vindrotorn i jätteformat färdig. Någon beställare har inte synts till, och intresset från berörda statliga myndigheter har varit ljust. Man hade möjlighet till order från USA för 850 milj. kr., men fick tacka nej därför att industridepartementet inte lämnade garanti för eventuella fördröjningar etc.

Nr 153

Onsdagen den
29 maj 1985

*Meddelande om
fråga*

Nr 153

Onsdagen den
29 maj 1985

*Meddelande om
fråga*

Den i särklass största kraftintressenten i Sverige är statens vattenfallsverk. Regeringen har nyligen tillsatt ny generaldirektör för verket och har självfallet möjlighet att påverka verkets policy. De vackra orden om vindkraften måste omsättas i handling, om regeringen vill vara trovärdig.

Med anledning av det anförda hemställer jag att till energiministern få ställa följande fråga:

Ämnar energiministern verka för att vattenfallsverket beställer ett eller flera stora vindkraftverk i Sverige så att produktionskapaciteten kan upprätthållas?

12 § Kammaren åtskildes kl. 17.59.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert