

Fredagen den 6 maj

Kl. 09.00

1 § Justerades protokollet för den 28 april.

2 § Företogs till avgörande socialutskottets betänkanden 1987/88:18 och 19 samt näringsutskottets betänkande 1987/88:25 (beträffande debatten i dessa ärenden, se prot. 115).

Socialutskottets betänkande 18

Mom. 2 (en utvärdering av socialtjänstlagen m. m.)

Först biträdades reservation 1 av Blenda Littmarck m. fl. – som ställdes mot reservation 2 av Daniel Tarschys och Per Arne Aglert – med acklamation.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 202 röster mot 60 för reservation 1 av Blenda Littmarck m. fl. 15 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 3 (en utredning om omsorgslagens överklaganderegler)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Blenda Littmarck m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 5 (barn i missbrukarfamiljer)

Utskottets hemställan bifölls med 144 röster mot 136 för reservation 4 av Daniel Tarschys m. fl.

Mom. 6 (alkoholforskning m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Daniel Tarschys m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 8 (barns villkor)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Daniel Tarschys och Per Arne Aglert – bifölls med acklamation.

Mom. 10 (skolmiljön)

Utskottets hemställan bifölls med 240 röster mot 41 för reservation 7 av Daniel Tarschys och Per Arne Aglert.

Mom. 11 (miljöpåverkan på barns hälsa)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av Ulla Tillander och Rosa Östh – bifölls med acklamation.

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Ulla Tillander och Rosa Östh – bifölls med acklamation.

Mom. 13 (anslag för gerontologisk forskning)

Utskottets hemställan bifölls med 261 röster mot 18 för reservation 10 av Lars-Ove Hagberg.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Socialutskottets betänkande 19

Mom. 2 (rökfri barnomsorg och skola)

Utskottets hemställan bifölls med 214 röster mot 62 för reservation 1 av Daniel Tarschys m. fl. 5 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 3 (mål för arbetet mot tobaksbruket)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Daniel Tarschys och Ingrid Ronne-Björkqvist – bifölls med acklamation.

Mom. 4 (åtgärdsprogram för minskat tobaksbruk m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 146 röster mot 133 för reservation 3 av Daniel Tarschys m. fl. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 6 (åtgärder mot snus)

Utskottets hemställan bifölls med 214 röster mot 62 för reservation 4 av Daniel Tarschys m. fl. 5 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 8 (kostens betydelse i vården)

Utskottets hemställan bifölls med 246 röster mot 35 för reservation 5 av Ulla Tillander och Rosa Östh. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 9 (anslag till Hushållningssällskapens förbund)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Ulla Tillander och Rosa Östh – bifölls med acklamation.

Mom. 10 (socialt åtgärdsprogram för att undvika aborter)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Göte Jonsson – bifölls med acklamation.

Mom. 11 (utbyggnad av preventivmedelsrådgivningen)

Utskottets hemställan bifölls med 258 röster mot 17 för reservation 8 av Margó Ingvardsson.

Mom. 12 (kostnadsfria preventivmedel)

Utskottets hemställan bifölls med 266 röster mot 16 för reservation 9 av Margó Ingvardsson.

Mom. 15 (specialdestinerat statsbidrag)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 10 av Margó Ingvardsson – bifölls med acklamation.

Prot. 1987/88:116
6 maj 1988

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Näringsutskottets betänkande 25

Mom. 1 (näringspolitikens inriktning)

Först biträdde reservation 1 av andre vice talman Christer Eirefelt m. fl. med 104 röster mot 34 för reservation 2 av Per-Ola Eriksson och Elving Andersson. 142 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 147 röster mot 101 för reservation 1 av andre vice talman Christer Eirefelt m. fl. 34 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 2 (företagsbeskattningens näringspolitiska effekter)

Utskottets hemställan bifölls med 146 röster mot 135 för reservation 3 av andre vice talman Christer Eirefelt m. fl.

Mom. 3 (offentligt bedriven kommersiell verksamhet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av andre vice talman Christer Eirefelt m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 4 (småföretagspolitiken)

Utskottets hemställan bifölls med 146 röster mot 136 för reservation 5 av andre vice talman Christer Eirefelt m. fl.

Mom. 5 (småföretagens betydelse för den regionala utvecklingen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Per-Ola Eriksson och Elving Andersson – bifölls med acklamation.

Mom. 6 (särskilt regelsystem för småföretag)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av andre vice talman Christer Eirefelt och Lars De Geer – bifölls med acklamation.

Mom. 7 (start och drift av små och medelstora företag)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av andre vice talman Christer Eirefelt m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 8 (invandrares möjligheter att starta företag)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av andre vice talman Christer Eirefelt m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 9 (lokala samhällsmyndigheter m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 10 av Per-Ola Eriksson och Elving Andersson – bifölls med acklamation.

Mom. 10 (avregleringsarbetets organisation)

Utskottets hemställan bifölls med 148 röster mot 131 för reservation 11 av andre vice talman Christer Eirefelt m. fl.

Mom. 11 (fri etablering)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Ivar Franzén m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 12 (kompetensvillkor för företagare)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering – som ställdes mot utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 13 av andre vice talman Christer Eirefelt m. fl. anförda motiveringen – bifölls med acklamation.

Mom. 13 (Industrifonden)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 14 av Hadar Cars m. fl., *dels* reservation 15 av Ivar Franzén och Per-Ola Eriksson – bifölls med acklamation.

Mom. 14 (Småföretagsfonden)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 16 av andre vice talman Christer Eirefelt m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 15 (kravet på personlig borgen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 17 av andre vice talman Christer Eirefelt m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 16 (lansering av nya produkter)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering – som ställdes mot utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 18 av andre vice talman Christer Eirefelt m. fl. anförda motiveringen – bifölls med acklamation.

Mom. 20 (stöd till ungdomskooperativ)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 19 av Per-Ola Eriksson och Elving Andersson – bifölls med acklamation.

Mom. 21 (forskning om kooperativ verksamhet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 20 av Per-Ola Eriksson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 23 (hantverksyrken och hantverksskunnande)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 21 av Erik Hovhammar m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 24 (institut för instrumenthantverk)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 22 av Erik Hovhammar m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 25 (nordiskt hantverkscentrum)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 23 av Erik Hovhammar m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 27 (detaljhandeln)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 24 av Erik Hovhammar m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 28 (utredning om dagligvaruhandeln)

Hemställan

Utskottets hemställan – som ställdes mot hemställan i reservation 26 av Ivar Franzén och Per-Ola Eriksson – bifölls med acklamation.

Motivering

Utskottets motivering – som ställdes mot den i reservation 25 av Erik Hovhammar m. fl. anförda motiveringen – godkändes med acklamation.

Mom. 29 (affärstidsreglering)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 27 av Erik Hovhammar m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 30 (kommunala varuförsörjningsplaner)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering – som ställdes mot utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 28 av Erik Hovhammar m. fl. anförda motiveringen – bifölls med acklamation.

Mom. 32 (teknisk utveckling)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 29 av Erik Hovhammar m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 33 (teknisk utveckling och regional balans)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 30 av Erik Hovhammar m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 34 (statligt stöd till teknikcentra)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 31 av Erik Hovhammar m. fl., *dels* reservation 32 av Ivar Franzén och Per-Ola Eriksson – bifölls med acklamation.

Mom. 35 (utveckling av alternativ högteknologi)

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 18 för reservation 33 av Jörn Svensson.

Mom. 37 (småskalig teknikutveckling)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 34 av Ivar Franzén och Per-Ola Eriksson – bifölls med acklamation.

Mom. 38 (utveckling av skogs- och lantbruksmaskiner)

Utskottets hemställan bifölls med 258 röster mot 17 för reservation 35 av Jörn Svensson.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

3 § Föredrogs

trafikutskottets betänkande

1987/88:19 om en framtidsinriktad järnvägspolitik m. m. (prop. 1987/88:50 bil. 1 och 1987/88:100 bil. 8).

En framtidsinriktad järnvägspolitik m. m.

Anf. 1 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Både 1979 års trafikpolitiska beslut och alla de följande besluten om järnvägspolitiken i landet har haft en sak gemensam: otillräckligt lappande i försöken att rädda en eroderande järnvägstrafik från total ekonomisk kollaps. Vi har beslutat om strukturplaner, järnvägsnedläggningar, nedsättning av startkapital och förräntningskrav – allt med ett gemensamt: fruktan att se transportpolitiken i ett realistiskt ljus. Järnvägsnostalgi och ett ökande miljöintresse har ställt sig i vägen för realistiska bedömningar och gör så än i dag.

Vi moderater är de enda som sett järnvägens problem och som har varnat för den långsamma förblödning som SJ har utsatts för. Om man vill knäcka entusiasmen och självförtroendet hos de tiotusentals SJ-anställda, finns det ingen bättre metod än att ständigt kräva bättre lönsamhet och att pytsa ut otillräckligt med pengar till allt möjligt som det inte går att få bättre lönsamhet på. SJ har måst spara mer och mer och därmed gått sämre och sämre, gett sämre och sämre service och på så sätt råkat in i en ond cirkel, som det krävs riktigt radikala åtgärder för att bryta.

Vi har från moderat sida haft möjlighet att inifrån SJ ta del av bekymren med järnvägstrafiken. Vi har också till allra största delen biträtt de omfattande förslag till radikal omvandling av statens järnvägar som årets trafikpolitiska proposition innebär.

Vi har tidigare sagt ja till den offensiva satsning som de framtida höghastighetstågen innebär och med vilkas hjälp de tre stora befolkningscentra i landet skall knytas ihop.

Vi är också positiva till sådana satsningar som Mäljarbanan ger exempel på och Arlandapendeln, som är ett fint uttryck för hur två konkurrerande transportsystem som flyget och järnvägen kan dra fördel av varandra i trafikförsörjningen.

Vi är övertygade om att järnvägen, rätt behandlad, har en betydelsefull roll att spela i framtidens kommunikationer. Att i den andan vara med om att införa den s. k. vägmodellen för järnvägen har fallit sig naturligt för oss.

Med inrättandet av det nya banverket har principen om att staten skall stå för infrastrukturen även för järnvägstrafiken också ekonomiskt konkretise-

rats. Här kan samhällsekonomiska bedömningar göras på ett objektivt sätt, även om sådana bedömningar alltid innehåller osäkra prognoser och effekter. För det nya affärs-SJ kan däremot satsningar göras efter rent företagsekonomiska kalkyler, vilka till skillnad från de samhällsekonomiska bygger på mera matematiskt exakt underlag.

Vägmodellen är naturligtvis förutsättningen för att omstruktureringen av SJ till ett om inte särskilt vinstgivande så i varje fall inte förlustbringande företag på transportmarknaden skall lyckas. Den omstruktureringen kommer enligt beräkningar att ta en tid av tre till fyra år. Den innebär omfattande rationaliseringar hand i hand med stora organisatoriska förändringar. Sådant brukar ske under stort gnissel och vecklagan. Jag hoppas att riksdagen under dessa fyra år kan visa den återhållsamhet i inblandningen som är nödvändig för det lyckade utfallet av operationen. Mina erfarenheter av riksdagsledamöternas självpåtagna kompetens som järnvägsexperter ger anledning till farhågor därvidlag. Det vore sorgligt om dessa farhågor besannades och SJ fortsatte som hittills i en ond cirkel av besparingar, försämrad service och därmed krympande marknadsandel. Det kan ju inte vara tal om att SJ nu skall vinna eller försvinna men trots allt förtvina i en ständig förlustspiral. SJ måste finna sin berättigade, företagsekonomiskt sunda sektor av transportmarknaden.

Om förutsättningarna för SJ:s framtid, bl. a. i de nämnda offensiva satsningarna, är goda så är det överraskande och beklagliga beslutet om banverkets utflyttning ett stort bakslag. Ur trafikpolitisk synpunkt är utflyttningsbeslutet enbart skadligt. Det är inte fråga om Borlänge eller någon annan ort utan om den uppenbara faran för att SJ:s omstrukturering försenas, fördyras och kanske till slut förloras. När betänkandet om banverkets utlokalisering kommer upp till avgörande i kammaren senare i maj skall vi ytterligare utveckla vårt fördomande av denna illavarslande åtgärd.

Vi måste emellertid se framåt. Och framtiden inger, herr talman, oro för hur utfallet av den nuvarande stora omstruktureringen skall kunna ske. Det tog lång tid att få en ny generaldirektör. Det var en lång process, där regeringen flamlade. Den åstadkom osäkerhet och konsultstyrning. Nu är vi inne i en period när den nya ledningen måste ägna mycken tid åt informationsinhämtning och därvid samtidigt, självklart, själv rekrytera nya chefer för olika nivåer. Det är stor risk för att förvirring och osäkerhet råder bland personalen och att denna tappar entusiasm.

Vi har tidigare vid kammarens ställningstagande till betänkandet om trafikpolitikens mål och medel haft reservation om nödvändigheten av bolagisering av t. ex. statens järnvägar i dess nya skepnad. Vi har därför ingen reservation om samma sak i dag, men vi tror att den slutliga lösningen för SJ, om järnvägen skall finna sin berättigade plats på den svenska transportmarknaden, just utgör bolagisering.

Med den osäkerhet som nu råder om statens järnvägars framtid frågar vi oss om det krismedvetande som emanerade från SJ:s koncernstyrelse för ett par år sedan rent av var för tidigt väckt och att man sedan har fattat besluten i för stor brådska. Vi är oroliga för utgången av den pågående omstruktureringen. Vi känner det som att SJ är ett kommunikationsföretag med

kommunikationsproblem både utåt och inåt. Vi skall emellertid från moderat sida på alla sätt bistå vid omstruktureringen av SJ men varnar för en alltför långt utdragen process. Om den skall ske med personalens positiva medverkan, måste den göras snabbt och bestämt.

Vi har ett antal reservationer till dagens betänkande, och jag yrkar nu, herr talman, bifall till reservationerna 4, 11, 13, 17, 18, 24, 25, 41, 45, 46, 47, 48 och 50. Vi kommer, som vi i allmänhet gör, att begära rösträkning endast på ett fåtal, nämligen reservationerna 4 och 13. Jag kommer nu att behandla de reservationer som det finns anledning att särskilt försvara.

Reservation 11 gäller avtalet till stöd för den regionala trafiken. Vi anser att regeringen har träffat ett alltför långvarigt avtal, nämligen på tio år. En avtalsperiod om fem år är enligt vår mening tillräckligt lång för riksdagens uppbindenhet. Vi tycker också att dessa anslag under tiden skall skäras ned efter viss plan, så att man till slut blir självförsörjande ute i regionerna och kommunerna.

I reservation 13 hävdar vi nödvändigheten av att privata företag skall kunna erbjudas ett trafikutbud som, om det är likvärdigt med trafikhuvudmannens men billigare, skall ge dem trafikeringsrätten.

I reservation nr 17 säger vi att den prissättning på kombitrafiken som regeringen föreslår i sin proposition inte bör ske på basis av landsvägstrafikens kostnader, utan självfallet med hänsyn till de egna kostnaderna.

Vi framför i reservation nr 18 att riksdagen inte bör uttala sig om omfattningen av den framtida kombitrafiken, utan låta denna utvecklas på marknadsens egna villkor.

I reservation 41 hävdas att järnvägstrafiken måste ha som mål, även om detta mål är svåruppnåeligt, att täcka sina egna kostnader, alltså även kostnaderna för järnvägens infrastruktur.

Anf. 2 HUGO BERGDAHL (fp):

Herr talman! Jag beklagar att kommunikationsministern av någon anledning inte kan vara närvarande när vi i dag skall diskutera den största och mest omfattande frågan på årtionden när det gäller svensk transportpolitik. Det hade varit bra om kommunikationsministern hade kunnat vara med här och ta del av de inlägg som görs i denna fråga.

Jag vill först konstatera att den trafikpolitiska debatten i Sverige har under de senaste åren varit både omfattande och intensiv. Inte minst har järnvägspolitiken varit ett hett debattämne.

Förutsättningarna för en bra utveckling av vårt samhälle är utan tvivel goda kommunikationer. I en välfärdsstat som vår är det närmast en självklarhet att människor och gods kan förflyttas snabbt och effektivt från en landsdel till en annan.

På förslag av den dåvarande folkpartiregeringen fattade riksdagen 1979 beslut om en ny trafikpolitik. Om huvuddragen i denna politik förelåg stor enighet. Den trafikpolitik som den nuvarande regeringen för fram bygger vidare på de beslut som fattades just 1979.

Trots 50 reservationer kan sammanfattningsvis sägas att det även denna gång råder någorlunda samstämmighet om järnvägspolitiken mellan de i riksdagen representerade politiska partierna.

Av alla trafikfrågor är järnvägen och dess omorganisation den för närvarande mest omdebatterade. Vi står inför ett mycket viktigt beslut när järnvägens framtid nu skall avgöras.

Vi konstaterar att organisationsmässigt är en uppdelning i ett affärsverk med ansvar för tågtrafiken och ett banverk med ansvar för infrastrukturen en av de viktigaste frågorna. Utlokaliseringen av banverket från Stockholm till Borlänge kommer enligt vår bestämda uppfattning att leda till ett olyckligt resultat. Frågan tas upp till behandling i kammaren vid ett senare tillfälle, men vi vill redan nu från vårt håll understryka att en utlokalisering av banverket innebär både tekniskt och från säkerhetsarbetssynpunkt en mycket negativ utveckling. Folkpartiet kommer således att säga nej till utlokaliseringen, och jag hoppas att de partier som i utskottet har ställt sig bakom en sådan utveckling besinnar sitt ansvar när frågan kommer till kammaren för avgörande.

Järnvägen har sina fördelar på främst fyra områden:

- Järnvägen är ett oslagbart masstransportmedel såväl när det gäller persontrafik som när det gäller godstransporter.
- Järnvägen är ett mycket miljövänligt transportsätt, vilket är inte minst viktigt. Inga andra moderna persontransporter kan konkurrera med tågen i detta avseende.
- Järnvägen är ett energisnålt transportsätt.
- Järnvägen är slutligen ett trafiksäkert transportsätt. ATC-systemet gör den svenska järnvägen till den minst olycksdrabbade i jämförelse med många andra länders järnvägar.

Målen för trafikpolitiken är enligt utskottsbetänkandet att erbjuda individer och näringsliv i hela Sverige en effektiv, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Folkpartiet instämmer i denna målbeskrivning. En trafikpolitik skall dessutom erbjuda valfrihet för individen. Det är en mycket viktig målsättning för oss liberaler när vi diskuterar trafikpolitiken.

I dessa mål bör också ligga en strävan att skapa samordning mellan trafiklagen. En individ skall utan stora anslutningsproblem och orimliga väntetider kunna ta sig från i stort sett vilken ort som helst till en annan ort i vårt land.

Detta ställer krav på goda markkommunikationer och ordentliga parkeringsmöjligheter vid bl. a. järnvägsstationer samt flexibilitet i utbudet av kombinerade transporttjänster. Jag tror att vi på detta område har mycket att göra för att utveckla den svenska transportpolitiken, inte bara när det gäller godstransporter utan framför allt när det gäller persontransporter.

Lika viktigt som ytterligare ekonomiska medel till SJ är att SJ får en organisation och en struktur som underlättar för företaget att möta tidens krav. I klartext innebär detta att driftsdelen borde utformas som ett aktiebolag, med den större flexibilitet och självständighet som denna form ger. Det är kanske inte omöjligt att få verksamheten effektiv och lönsam i affärsverksform, men det skulle definitivt gå lättare och ha större utsikter att lyckas om man valde bolagsform. Detta är en uppfattning som vi tidigare har redovisat vid flera tillfällen.

Aktiebolagsformen ger ökad frihet att disponera resurserna, men inskrä-

per också ansvaret att utnyttja dem på bästa sätt. Därigenom skapas förutsättningar att bedriva verksamheten på samma villkor som konkurrerande företag. Jag vet att aktiebolagsformen har tagits upp i annat sammanhang, och jag vill därför inte nu säga mycket mer i denna fråga. Det är mycket viktigt för oss folkpartister att få detta mål realiserat. Jag hoppas att de andra partierna här i kammaren är beredda att ställa sig bakom denna utveckling. Moderaterna gör det redan. Vad gör det stora partiet i framtiden?

Herr talman! När det gäller investeringar anser vi från folkpartiets sida att järnvägens fördelar i förhållande till övriga trafikslag ger en god vägledning beträffande de projekt som SJ i första hand bör satsa på, nämligen upprustning och nybyggnad i folktäta områden och på sträckor där snabbtåg kan bli ett alternativ till flyget. Vi i folkpartiet har sedan början av 1970-talet hävdat att snabbtåg på medeldistanser kan bli ett konkurrenskraftigt alternativ. Vi hävdar detta lika bestämt i dag. Vi noterar med tillfredsställelse att denna tanke nu håller på att förverkligas. Vi har varit pådrivande i denna utveckling, och vi kommer att fortsätta med denna politik.

Med de förutsättningar som nämnts då det gäller var järnvägsinvesteringar kan bli lönsamma framträder vissa projekt framför andra. Befolkningsunderlaget runt Mälaren är stort, och förbättrade kommunikationer skulle avlasta den expansiva Stockholmsregionen. Man skulle kunna förbättra pendlingsmöjligheterna till och från näraliggande städer. Det handlar inte bara om vissa orter, utan detta gäller hela den mellansvenska regionen, långt upp i Bergslagen. Den samordnade lösningen av trafiken runt Mälaren med Mälärbanan och Svealandsbanan bör därför snarast påbörjas.

Utskottet anser i likhet med regeringen att hela trafiken kring Mälaren bör studeras ytterligare. I det här fallet finns det en i stort sett enig uppslutning från utskottets sida. Det här är ett omfattande projekt, och det får inte bli ett hastverk i fråga om planeringen.

Vi anser från folkpartiets sida – och det har vi framhållit i vår motion – att projekteringen måste komma i gång snarast. Det finns ett mycket omfattande utredningsarbete både när det gäller Mälärbanan och när det gäller Svealandsbanan och även beträffande Bergslagspendeln. Vi anser att detta utredningsmaterial bör användas i det fortsatta arbetet och att utredningsmaterialet, väl använt, kan påskynda utvecklingen.

I enlighet med en beslutsordning som utskottet tidigare ställt sig bakom ankommer det i första hand på banverket att avgöra frågan om en utbyggnad av spåren kring Mälaren. Det är ändock banverket som har det yttersta ansvaret för de avgörande insatserna för att detta skall kunna förverkligas inom en snar framtid.

Utskottet har inget att invända mot att andra intressenter, såväl allmänna som privata, deltar i finansieringen. Det är mig veterligt första gången som socialdemokraterna i en utskottsskrivning accepterar att privata intressen på detta sätt deltar i finansieringen på transportsidan, åtminstone på järnvägens område. Från folkpartiets sida hälsar vi med stor tillfredsställelse att regeringspartiet i dag accepterar en sådan utveckling inför framtiden.

Tidpunkten när dessa projekt, som gäller Svealandsbanan, Mälärbanan och Bergslagspendeln, kan genomföras beror dels på den medelsram som

banverket disponerar, dels på det ekonomiska engagemang som andra intressenter är beredda att åta sig.

Trafikeringsrätten har varit en fråga som flitigt diskuterats i utskottet. Det gäller järnvägsdriften på vissa sträckor. Vi har i en reservation tillsammans med moderaterna hävdad att det är positivt om privata företag i ökad utsträckning kan engageras i driften av järnvägstrafik. Vi anser att om ett privat företag kan erbjuda motsvarande trafikutbud som läns huvudmannen men till lägre kostnad för samhället, bör detta företag ges trafikeringsrätten på den aktuella sträckan. Jag tror att det i framtiden kommer att finnas flera sträckor i Sverige där det kan bli aktuellt med sådan konkurrens och denna form av erbjudande. Vi skulle från folkpartiets sida hälsa en sådan utveckling med stor tillfredsställelse.

Jag vill direkt ställa frågan till utskottsmajoritetens talesman: Hur ser socialdemokraterna på en sådan utveckling att trafikeringsrätten kan komma att hamna hos andra instanser än samhällets?

Herr talman! Den s. k. Arlandabanan har diskuterats mycket ingående under den senaste veckan. SJ-ledningen har på ett klart sätt angivit vad man tycker. Från folkpartiets sida hävdar vi bestämt att Arlandabanan bör privatfinansieras. Möjligheterna att få Arlandabanan lönsam är så pass stora att vi inte tror att det finns några hinder att privatfinansiera den delen. Det skulle dessutom ge utrymme för andra bandelar. För varje miljon av skattemedel som vi kan frigöra från sådana investeringar till andra ändamål måste vi ange att det är en lycklig utveckling.

Herr talman! Övriga projekt som vi anser helt eller delvis bör rymmas inom tioårsperspektivet och inom de 10 miljarderna är framför allt Bergslagspendeln, som jag har berört tidigare, Göteborg–Mellerud–Kornsjö, västkustbanan Nord, västkustbanan Syd, kust-till-kust-banan och snabbtåg Sundsvall–Stockholm. Även där vill jag ställa frågan till utskottets talesman: Kan en privat finansiering från socialdemokratiska utgångspunkter vara en lösning för att så snart som möjligt fullfölja de här målsättningarna, som ju delvis har redovisats från regeringens sida?

Folkpartiet har vid flera tillfällen motionerat om inrättandet av s. k. trafikcentra, och vi noterar nu med glädje att regeringen tagit fasta på denna idé. Detta öppnar möjligheter att skapa rationella trafikcentra i många större tätorter. Kommuner, SJ och näringsliv kan samverka och bygga nya trafikcentra med plats för tåg, buss och taxi. I många fall kan de kombineras med affärsrörelser och andra serviceinrättningar, vilket kan bidra till finansieringen.

Herr talman! Avslutningsvis yrkar jag bifall till reservation 13 och reservation 40.

Anf. 3 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! Föreliggande betänkande handlar enligt rubriken om en framtidsinriktad järnvägspolitik. Mycket av vad som sägs i propositionen och i betänkandet är centern med på, särskilt i de stycken som centern fått gehör för sina synpunkter. Vi tycker därför det är bra att man nu delar upp SJ:s nuvarande verksamhet i ett SJ som sysslar med själva tågverksamheten och ett banverk som har att bygga och underhålla själva banorna. Att staten skall

stå för infrastrukturen är viktigt. Den måste nämligen bedömas ur samhälls-ekonomisk synpunkt och inte ur företagsekonomisk synpunkt.

Enligt centerns uppfattning kan vi med rejäla satsningar på järnvägen få ett Sverige i bättre balans och med en betydligt bättre miljö. De tilltagande luftföroreningarna måste tas på allvar, och ett bra sätt är att föra över mera såväl person- som godstrafik på järnväg.

Ett effektivt och välskött SJ kommer att få en tuff framtida uppgift när det gäller att klara av detta tillsammans med länsbolagen ute i landet. Hur det hela skall lyckas beror mycket på vilka förutsättningar man får.

Enligt centerns uppfattningar är de satsningar som majoriteten vill göra i infrastrukturen inte tillräckliga. Det föreligger stor risk för att de 10 miljarder som majoriteten vill satsa är förbrukade mycket snart. I stort kommer kanske bara vissa investeringar runt Stockholm att lägga beslag på huvuddelen av dessa pengar. Vi har från centerns sida föreslagit att satsningen fram till år 2000 bör uppgå till 20–25 miljarder kronor. I huvudsak skulle det närmast räckta till de objekt som finns upptagna i propositionen och i trafikutskottets betänkande. Vi har från centerns sida inte tagit ställning till de enskilda projekten men tror att de flesta är realistiska och anser det önskvärt att de kommer till utförande snarast möjligt. Det behövs emellertid ytterligare bedömningar.

Herr talman! Om vi vill ha ett Sverige i bättre balans måste de flesta av de uppräknade projekten komma till och det är staten som har ansvaret för infrastrukturen. Exempelvis kan en ostkustbana få stor betydelse för Norrlandskusten och därmed för hela Norrland. Självfallet måste här utöver även satsningar ske på den nuvarande stambanan. Att Bergslagspendeln har stor betydelse för Bergslagen behöver jag inte orda om. Det sägs ofta att det är svårt att åka på tvären i Sverige. Att den s. k. kust-till-kust-banan mellan Göteborg, Kalmar och Karlskrona får stor betydelse och är ett viktigt objekt borde vi därför kunna enas om. Götalandsbanan är ett annat projekt som vi fått oss presenterat i trafikutskottet. Jag tror den banan kan få stor betydelse och att vi kommer att få nytta av två förbindelser på räls mellan Stockholm och Göteborg om vi skall få utrymme för snabbtåg och gods m. m.

Snabbtågen ses av en del med oro. Jag tror ändå att det är viktigt att vi satsar på snabbtågen. Många sträckor i vårt land skulle med snabbare tåg kunna ge detta färdmedel en chans att vara ett bra alternativ till flyget. Utländska exempel visar hur riktiga järnvägssatsningar kan ge bra resultat. Göteborg, Borås, Jönköping, Linköping, Norrköping, Karlstad, Gävle och Sundsvall är exempel på orter där snabbtåg till Stockholm säkerligen kunde vara ett bra alternativ till flyget. Det vore oerhört bra ur miljösynpunkt. Självfallet får detta inte innebära att – det är nog därför människor är oroliga – det på de aktuella sträckorna bara skulle gå snabbtåg som startade vid ena ändstationen och stannade vid den andra. En hela folkets järnväg måste ha tåg som stannar även mellan ändstationerna. Detta måste ett effektivt SJ se upp med och ta sig an. Visserligen finns det motioner till riksdagen som talar om tåguppehåll och liknande, med detta är egentligen ingen riksdagsfråga, även om jag har förståelse för att man tar upp de frågorna här, utan det får SJ klara av.

Herr talman! Vi i centern är av den uppfattningen att majoriteten alltför

mycket vill smita undan ett större ansvar vad gäller järnvägen. Det visar man dels genom frånvaron av tillräckliga satsningar på infrastrukturen i form av pengar, dels genom att man vill överlåta alltför mycket till länsbolagen. Bl. a. inser man ju inte riksangelägenheten när det gäller såväl Bohusbanan som bandelen Boden–Iaparanda. Att låta delar av inlandsbanan ingå i länsbolagen är enligt centerns uppfattning också felaktigt. Vi tycker att staten skall ta ansvar för inlandsbanan hela vägen från Kristinehamn till Gällivare. På den punkten har vi alltså reserverat oss.

Vidare är det ett dåligt sätt att försöka locka länsbolagen med att man kan få bidrag till busstrafik, om man avstår från tågtrafik. På samma sätt är det med investeringarna. Vi kan inte gå med på att länsjärnvägarna får vara med och konkurrera med länsvägarna om pengarna. Särskilda medel måste via banverket avsättas för detta ändamål enligt centerns uppfattning.

Ur miljösynpunkt är det viktigt att mera gods transporteras på järnväg. Kommunerna måste ha ett ord med i laget när det gäller godset. Ambitionen vad gäller kombitrafiken anser vi från centerns sida bara alltför blygsam. Men det hänger kanske samman med att vi vill satsa mer på infrastrukturen. Dessa saker hör naturligtvis ihop. Ju mer man satsar på att rusta upp och bygga nya banor, desto bättre möjligheter får SJ att bedriva en bra person- och godstrafik. Det är ett faktum som inte går att bortförklara, eller hur Rune Johansson?

Snabba och effektiva godståg kan bli ett konkurrenskraftigt alternativ till lastbilen – speciellt på de längre sträckorna.

Herr talman! Ur miljösynpunkt är det viktigt att järnvägen får spela en allt större roll. Även på de korta sträckorna kan järnvägen ha stor betydelse ur miljösynpunkt. Jag tänker då framför allt på våra storstadsområden. Det är viktigt att den spårburna trafiken får spela en större roll såväl i Stockholmsregionen som i Göteborgsregionen. Arlandapendeln, Mälarbanan och pendeltågen i Stockholmsområdet liksom i Göteborgsregionen måste framöver spela en större roll än de gör i dag. För att möjliggöra detta måste det i första hand ankomma på staten att medverka till att de spår som redan finns bättre kan utnyttjas och att man kompletterar eller bygger ut. Ett bra exempel i detta sammanhang är situationen i Göteborgsregionen, som jag av naturliga skäl känner till och som jag därför något vill kommentera. Fem järnvägsspår leder i dag in till Göteborgs centrum, där centralstationen är belägen.

Västkustbanan Göteborg–Malmö måste snarast få sitt dubbelspår – annars finns det en risk att det hela fördröjs beroende på anslagsbrist. Om Boråsbanan finns det också motioner som behandlas i detta betänkande. Boråsbanan ingår i kust-till-kust-banan samt i Götalandsbanan. Det är en viktig förbindelse, både lokalt och regionalt. Västra stambanan är bra och har dubbelspår i dag. Men man väntar på sina snabbtåg. Banan Göteborg–Mellerud–Oslo behöver rustas upp. Flera motioner handlar om en utbyggd lokaltrafik i Göteborgsregionen. Samtliga här nämnda banor föreslås tillhöra stomlinjenätet.

Den femte banan, Bohusbanan, föreslås i propositionen bli länsjärnväg. Men Göteborgsregionens Lokaltrafik AB, länshuvudmannen i Göteborgs och Bohus län, Göteborgs kommun, landstinget m. fl. har tillskrivit trafikutskottet och hemställt att Bohusbanan skall få tillhöra stomlinjenätet.

Samtliga partier står bakom denna framställning. Man har även väckt motioner med samma innehåll till årets riksmöte.

Kommunikationsministern – som inte finns i kammaren just nu – är från Göteborg och han är väl förtrogen med såväl trafiken som de tilltagande miljöproblemen. Ändå har han inte valt den förnuftiga linjen att låta banan tillhöra stomlinjenätet. Så en fråga till Rune Johansson: Kan detta möjligen bero på att Rune Johansson, som är från Åmål, har påverkat Hulterström i denna fråga och att han i utskottet har fått sina partivänner att inte bry sig om alla framställningar? Om så är fallet beklagar jag detta djupt. Dessutom menar jag att alla som tror att det endast kan vara *en* järnvägsförbindelse mellan Oslo och Göteborg tar fel. Vi kommer att behöva båda banorna. Med en utökad godstrafik, en starkt förbättrad persontrafik, införandet av snabbtåg samt lokaltrafik i Göteborgsregionen måste det finnas resurser. Det måste alltså finnas två banor.

I den huvudrapport som har presenterats om Scandinavian Link talas det inte bara om motorvägsprojektet utan också om en satsning på järnvägen, dvs. Bohusbanan. En fråga till socialdemokraterna: Hur rimmar det med förstamajtalen om att socialdemokraterna skulle vara det verkliga miljöpartiet? Ni har startat med att bygga motorvägen Stora Höga-Ljungskile. Men ni är inte beredda att ta ansvar för Bohusbanan, utan den vill ni göra till en länsjärnväg.

Vi i centern är av den uppfattningen att Bohusbanan skall tillhöra stomlinjenätet. Det är en bana som har stor betydelse ur rikssynpunkt. Dessutom avlastar den E 6-an. Därför har den betydelse ur nordisk synpunkt. På samma sätt betraktar vi bandelen Boden-Haparanda. Detta har vi uttryckt i reservation 6. Jag vill göra kammarens ledamöter uppmärksamma på att denna reservation innehåller två moment. Vid voteringen tas dessa var för sig – Bohusbanan och banan Boden-Haparanda tas alltså upp var för sig.

Ni socialdemokrater från Västsverige har åstadkommit ett gemensamt miljöprogram. Enligt tidningen Arbetet skulle så att säga moroten komma till användning för att man skall få en satsning på pendeltåg och kollektivtrafik. Det var dock ingen särskilt aptitlig morot. Vad ni hade att locka med var att Bohusbanan skulle placeras utanför stomlinjenätet. Den som tror att man i Göteborgsregionen och länet i övrigt skulle ändra den åsikt som man så klart har gett uttryck för, tar fel. Den som presenterade programmet var, enligt tidningen, riksdagsman Inga-Britt Andersson. Mig veterligt finns det ingen med det namnet här i riksdagen. Jag kan dock förstå om man ändrar litet på namnet. Man hade ju så dåliga saker att erbjuda. Nej, alla som är intresserade av kollektivtrafik och miljö kan visa detta i den omröstning som så småningom kommer att ske här i kammaren.

Herr talman! Det finns mycket att säga i alla de frågor som berörs i föreliggande betänkande. Men jag tänker inte förlänga debatten genom att ta upp alla dessa, utan jag yrkar endast bifall till de reservationer som har undertecknats av centerns representanter i trafikutskottet. I dessa redovisas våra motiveringar klart.

Avslutningsvis vill jag änyo framhålla att det allra viktigaste med dagens beslut i denna kammare är att ge SJ och länsbolagen rejäla förutsättningar

när det gäller att bedriva person- och godstrafik i framtiden. Det betyder att vi också ger både människor och företag ute i landet bättre förutsättningar att utvecklas. Samtidigt innebär detta att vi starkt kan förbättra vår miljö. Men för att vi skall kunna förverkliga dessa goda saker måste vi satsa rejält på infrastrukturen. Vi i centern är beredda att göra detta.

Vi beklagar djupt att man från regeringshåll ser så snålt på dessa satsningar. Tyvärr kan man inte säga att 1 miljard per år är stora pengar. Det gäller ju att komma ifatt bilismen. Vi måste komma ihåg att det inte är 50-talets syn som gäller i dag. På den tiden var det tågen som gick fort. Bilarna gick saktare, på sämre vägar. Nu har vi motorvägar eller andra, ofta bra, riksvägar där bilen går med 110 km/tim. Den konkurrensen måste den spårbundna trafiken ta upp.

Snabbhet, "tidhållighet" och komfort måste bli målsättningen för SJ. Det är den bästa morot som vi kan erbjuda medborgarna. Men för att detta skall kunna ske måste staten satsa rejält på infrastrukturen. Vi i centern är beredda att stödja ett sådant arbete. I våra reservationer har vi anvisat vägar härför. Vi vet att sådana här satsningar ger förutsättningar för ett Sverige i bättre balans och ett Sverige med mindre luftföroreningar. Därför är det också självklart för oss i centern att i dag, liksom tidigare, ställa upp för järnvägen och kollektivtrafiken i vårt land.

Anf. 4 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! På väg hit till kammaren höll jag på att kollidera med interna postvagnen. Överst i postkorgen låg senaste numret av tidningen Statsanställd. Jag är alltid mycket nyfiken på vad som skrivs i den tidningen. Där brukar man nämligen behandla trafikfrågor – och oftast på ett bra sätt. Jag hann bara se en skymt av ledarrubriken. Om jag uppfattade den riktigt, stod det: Gammal moderatfråga blir framtidsfråga. Den rubriken tycker jag skulle kunna gälla för denna debatt. En sak kan jag nog hålla med Hugo Bergdahl, folkpartiet, om: den här debatten är kanske den viktigaste under åtminstone det senaste årtiondet. Det gäller ju den framtida järnvägspolitiken. Ändå har kommunikationsministern inte behagat infinna sig. Jag beklagar detta och är upprörd över att han så sällan finns här i kammaren när vi diskuterar trafikfrågor.

Herr talman! Det är nu ett år sedan dåvarande SJ-generalen Furbäck gick ut med propagandabudskapet att SJ var i akut kris. På en presskonferens lanserade han nyliberala tankar som vuxit fram genom det privata konsultföretaget Indevos märkliga kompanjonskap med SJ. Furbäck drog en lans för vad han kallade en revolution i företagskultur, dvs. just det som kommer att drabba oss när riksdagen är färdig med behandlingen av trafikutskottets betänkande om 90-talets järnvägspolitik – såvida inte en smärre revolution sker här inne i kammaren under dagens lopp.

Beteckningen "en framtidsinriktad järnvägspolitik" är falsk varubeteckning på en rad förslag som borde ha kallats Historien om kapitalismen och Statens järnvägar.

Innan riksdagen ens hade hunnit diskutera Furbäck's märkliga revolution avpollerades helt sonika den gamla SJ-styrelsen, några f. d. styrelseledamöter sitter i trafikutskottet, och flyttades över till det nyinrättade banverket.

Det nya SJ fick däremot en annan uppsättning i sin styrelse, värdig ett privatföretag, med en lång rad direktörer från det privata näringslivet. Regeringen, som i riksdagens talarstol högtidligt lovat mig och andra öppen insyn i förarbetet på trafikpropositionen gick över gränsen när det gäller egenmäktigt förfarande. Det var då jag beslutade att lämna den s. k. referensgruppen för SJ-frågor.

Herr talman! Låt mig läsa upp några minnesvärda rader ur en DN-artikel den 18 april 1987, för nästan exakt ett år sedan:

”SJ:s förlust i år uppgår plötsligt till ofattbara 2,2 miljarder eftersom ledningen väljer att räkna in kostnaderna för framtida investeringar i järnvägsnätet. – Okej, så när som på någon järnväg i USA är det väl ingen annan järnväg i världen som räknar med att självfinansiera verksamheten. Men om vi skall hanteras efter renodlade företagsekonomiska principer måste resultatet förbättras med 2 miljarder – – –.”

Det sade alltså herr Furbäck. Det var klara besked.

På kommunikationsdepartementet finns det bl. a. en utredning, den s. k. KAA-rapporten, som talar ett helt annat språk om statens järnvägar. Den har några år på nacken, men den står sig än. Den visar att järnvägen i Sverige utifrån en samhällsekonomisk beräkning varit otroligt ”lönsam”, jämförelsevis. I SJ:s egna byrålådor och i riksdagsledamöternas bokhyllor finns material som visar att statens järnvägar skulle ha gått med 2–3 miljarder i vinst 1986 om man haft samma förmåner som landsvägstrafiken hade under samma tid.

Den gamla SJ-ledningen har, liksom dess styrelse, varit alltför lågmäld, minst sagt, i sina krav på staten. Men bland SJ:s många anställda, yrkesstolta kvinnor och män, har det hela tiden funnits kunskap om att lönsamheten i jämförelse med andra länders statsbanor varit extremt hög. Det hindrar inte alls att där också funnits kritik mot ledningens ointresse för möjliga effektivitetsvinster. Medan förslagen från underordnade anställda duggat tätt, har vissa chefer varit mycket passiva.

I de nyliberala tongångar som nu fått genomslag skylls passiviteten på att SJ varit för litet affärsinriktat och att det varit för lätt att få loss pengar från staten. Ingenting kan vara mer felaktigt! Riksdagens majoritet har ju struntat i att ge de anslag som har behövts till re- och nyinvesteringar. Detta har vpk påtalat här i talarstolen år ut och år in vid varje tillfälle som järnvägen har diskuterats.

Att vissa SJ-chefen dessutom har visat sig komplett odugliga när det gäller att ta till vara personalens kunskaper och förslag har klart förvärrat läget, men det är en annan historia – en historia som präglat de privata företagen sedan kapitalismens begynnelse. Därför liknar det nu en ödets ironi att regeringen och de borgerliga låtsas tro att det är med ännu mer kapitalism SJ skall styras in i framtiden.

Den faktiska förlusten för SJ under förra året var, bortsett från investeringar i infrastruktur och efter finansnetto, ca 200 milj. kr. Det är intressant att jämföra med de extravaganser regering och riksdagsmajoritet unnat sig, eller rättare sagt pådyvlat de svenska skattebetalarna, genom att satsa på den lilla biten motorväg i Bohuslän som Gyllenhammar beställde och håller på att få av Kjell-Olof Feldt och som skall ingå i ScanLink. Kalaset kommer att gå på över 1 miljard kronor, vilket enligt vägverkets beräkningar betyder en

samhällsekonomisk förlust på 421 milj. kr. Det är underligt att så få kommer på tanken att tala om det centrala vägverkets snara sönderfall och akuta kris, eller hur?

Jag vill återvända till frågan om SJ:s förlust under förra året. Vi kan konstatera att det var en grov lögn att påstå att den var på 2,2 miljarder. Den var inte ens 200 miljoner, eftersom det fanns dotterbolag som gav ett kraftigt överskott. Det handlar i själva verket om en ren vinst 1987, trots ojämlikheten med vägväsendet.

Rune Johansson! Det vore mycket intressant att nu, när riksdagen skall fatta dessa stora beslut, få en liten kommentar av trafikuskottets föredragande, som också har suttit i SJ:s styrelse och har arbetat inom SJ osv. Jag tror att det finns de som är intresserade av att åtminstone läsa protokollen så småningom.

Om vi leker med tanken att de anställdas förslag till förändringar vunnit gehör på ett tidigt stadium, blir det alltså helt realistiskt att tänka sig hela folkets järnväg som ett fantastiskt mönsterföretag, innan de nya kvastarna gjorde sitt intåg på arenan.

Herr talman! Så här bör i ärlighetens namn en redovisning av läget på järnvägsfronten se ut. Då faller också lögnerna om förlusten ihop som ett korthus. Därför blir det särskilt intressant att se litet närmare på det stora engagemang som de anställda som kommer att tillhöra banverket har visat. Alla, utan undantag, som har skrivit, ringt eller besökt oss och som haft en mycket negativ syn på utlokaliseringen har betonat att det mest vansinniga i hela affären är själva tudelningen av SJ. Vid det här laget känner de också till att det enbart, under hela den tid planerna varit offentligt kända, varit vpk av alla riksdagspartier som stått på SJ-folkets sida.

Vi tycker nämligen inte att det är "ute med tåg", som en viss professor här i landet nu hävdar – tvärtom tror vi på järnvägens utvecklingsmöjligheter som bas i hela transportsystemet i Sverige. Vi har inte velat spränga SJ i bitar, men det beror inte på att vi missunnar Borlänge att få ta del av utvecklingsbara verksamheter utan på att vi anser att det är ett allvarligt misstag att inte hålla samman järnvägen. Denna vår uppfattning har dessutom mött respekt t. o. m. hos Borlänge kommunledning, som jag har haft kontakt med flera gånger.

I ett av de senaste av alla de ambitiösa brev som jag fått från personalen vid SJ:s banavdelning, och som jag tror att andra ledamöter också har fått, heter det bl. a.:

"Misstaget var uppdelningen av SJ i två skilda verk. Förslaget om denna uppdelning kom från en konsult, och avsikten med den var helt enkelt att lura väljarna och skattebetalarna till att tro att järnvägsdriften i Sverige är billigare än vad den verkligen är. För detta ändamål ville den dåvarande SJ-ledningen dela upp verksamheten i två delar – en skatte- och avgiftsfinansierad infrastrukturdel (Banverket), som tar på sig den kostnadskrävande delen, samt en affärsmässigt driven del, Trafik-SJ, som skenbart skulle gå med vinst, ordnad på så sätt att de avgifter denna del ska betala till Banverket för nyttjandet av banorna skulle vara lägre än de verkliga kostnaderna. – – –

I själva verket var alla tänkande människor inom SJ medvetna om att uppdelningen i det stora hela inte skulle göra järnvägstrafiken mindre

kostnadskrävande, utan snarare tvärtom. Många funktioner som nu sköts av en gemensam organisationsenhet – – kommer i fortsättningen att skötas av separata avdelningar, vid var sitt verk. Och de nya administrativa procedurerna för transaktioner mellan verken kommer att sysselsätta ytterligare personer.

De stora reella kostnaderna – de för banunderhåll och andra tunga verksamheter – kan kanske döljas men inte ändras av att man ändrar bokföringsprinciperna.”

Så säger Eva Lindberg, Solna, en av de 300 vid banavdelningen. Till henne, och hennes kolleger vill jag säga något som ni redan vet, men som jag gärna vill få med i riksdagsprotokollet: Vpk delar helt er uppfattning. Men till historien hör att den socialdemokratiska regeringen och kommunikationsdepartementet redan för ett år sedan fick med sig alla tre borgerliga riksdagspartierna på sprängningen av SJ. Det skedde efter Furbäcks och Indevos lögnaktiga propagandaoffensiv mot järnvägen. Diskussionerna ägde rum i den referensgrupp som jag sedan lämnade. De moderater som nu gråter krokodiltårar för att banavdelningens personal skall utlokaliseras, är alltså inte mycket att hålla i handen när det nykonstruerade banverket inrättas.

Jag vill också avfärda myter, som spridits om de anställda vid banavdelningen. Det är helt fel att beskylla dem för att ha agerat enbart utifrån ett egenintresse. Snarare har de trampat på alltför ömma tår, när de uppvaktat riksdagsledamöter från övriga partier, tår som tillhör dem som antingen vill växla in järnvägstrafiken på de nyliberala spåren, eller som inte förstått vad hela affären handlar om. Ingen har i dag ett grepp om vad omstruktureringen kommer att kosta samhället en gång. Ingen ordentlig utredning om detta har gjorts. De direktiv som regeringen gett till den s. k. organisationskommittén har nonchalerats. Det fåtal undersökningar som hittills har sett dagens ljus lämnar mycket kvar att göra. Jag har också påtalat detta när vi på sammanträden i trafikutskottet har diskuterat de här frågorna.

Helt klart är att regeringen med det spår den har växlat in på i politiken, det som kallas det gamla moderatspåret, är helt inne på att gynna den tunga landsvägstrafiken och bilismens utveckling. Det är inte svårt att läsa ut detta ur trafikpropositionen. Vi tycker att det är otroligt viktigt att påminna om detta när debatterna ständigt styckas sönder, som har skett i debatten om den här stora trafikpropositionen. Vi skall nu diskutera enbart järnvägen. Men vi menar att man alltid måste sätta in de här frågorna i ett större sammanhang. Debatten om Sverige och EG samt om Sverige, EG och transporter har redan avförts från riksdagens dagordning. Jag vill påminna om att regeringen även i de frågorna har gått flera steg åt höger. Den litar mer på Gyllenhammar och exportföretagen än på de förutsättningar ett oberoende Sverige skulle ha.

Riksdagens majoritet har trumfat igenom en linje som i praktiken också kan komma att göra det mycket svårt att driva en förnuftig trafikpolitik. Vi i vpk tillhör inte dem som tror på vare sig det visionära, som jag tycker, skräckinjagande Prometheusprojektet Scan-Link eller ”intelligenta fordon på intelligenta vägar”.

Vpk anser att järnvägstrafiken skall finansieras helt av staten, som i

jämförelse med kommunerna har helt andra möjligheter till inkomster och beskattning. Vpk har därför sagt nej till regeringens förslag att generellt lägga över ansvaret för persontrafiken på länens järnvägar till länshuvudmännen. Vi tycker att indelningen i stornät och s. k. länsjärnvägar är ett stelbent system. Vi vill inte att man generellt beslutar detta. Däremot tror vi att det finns regioner, t. ex. storstadsregioner, där ett samarbete mycket väl kan ordnas, men inte genom det beslut som riksdagen nu kommer att fatta. Jag yrkar bifall till vpk-reservationen nr 5, som handlar om detta. Trafikhuvudmännens administrativa resurser tycker vi också måste förstärkas kraftigt, därför vill jag också yrka bifall till reservation nr 14.

Jag har redan sagt att landsvägstransporter i dag gynnas på järnvägens bekostnad. Sett till samhällsnyttan borde det vara tvärtom. Järnvägen har under decennier betalat för avskrivning på återanskaffningsvärden och haft orimligt höga kostnader för infrastrukturen. Därför har också järnvägens naturliga transportuppgifter till stor del tagits över av lastbilarna, de miljöförstörande fordonen. Regeringens förslag att slopa SJ:s förpliktelse att upplåta järnvägsstationer för godstrafik är helt tokigt. Det kommer ju att ytterligare sätta fart på lastbilstrafiken. Vpk kräver i stället att driftersättningen till SJ:s godstrafik skall finnas kvar. Jag ber att få yrka bifall till reservation nr 15.

Runt om i landet sker det märkliga ting med SJ:s förutsättningar att frakta gods. På många orter och vid många industrier river man upp industrispår, vilket självklart leder till att lastbilstransporterna ökar. Många industrier har protesterat mot detta, medan det vid en industri som jag känner till, Grycksbo i Dalarna, skett i största samförstånd med SJ. Där bygger man över de gamla industrispåren med en väg. Nu kommer alltså lastbilar att köra direkt från Grycksbo in till Borlänge. Det skall vara fint, kan man tro, för där skall ett nytt kombicentrum byggas. Men det betyder att lastbilstrafiken ökar. Det kan se snyggt ut i statistiken för Borlänge, men det stämmer illa med den fina plan regeringen har utlovat om att det skall bli mycket mer kombitrafik i landet och färre lastbilar på vägarna.

Ibland slås jag faktiskt av den konspiratoriska tanken att löftena om en kraftig utbyggnad av kombitrafiken enbart är ett spel för galleriet. Hur skall jag annars tolka regeringens anpassning till EG och lastbilstillverkarnas krav på en lagstiftning som tillåter ännu högre maxvikter för de tunga ekipagen än i dag? Jag vet att herr Högsander – den chef för SJ:s gods som har avgått – ansåg att detta var ett av de största svek som socialdemokraterna har begått mot järnvägen i landet. Jag har själv hört honom säga detta. Vidare skulle jag vilja veta vad Rune Johansson och socialdemokraterna har att säga om just det faktum att han avgick med hänvisning till detta svek. Det är EG-ekipagen som skall rulla här. Det är de stora skogsindustrierna som har beställt denna lagändring.

Ett ypperligt exempel på hur industripolitik, utvecklingen på transportområdet och frågan om de transnationella bolagens makt ser ut är malmtransporterna. Malmen har stått för 40 % av allt gods på järnväg. Men malmen tillhör de basnäringar som krymper. Det gör däremot inte verkstadsindustrin, som i dag enligt uppgift skickar mer än 80 % av sina varor med långtradare, även på långa sträckor. Lastbilen har av tradition också ansetts

vara bäst vid tunga transporter. Men det är inte alls någon sanning som måste vara evig. I stället skall det till vettiga satsningar på järnvägsteknik, tycker jag. Varför skall just landsvägstrafiken ha monopol på "just in time" och materialadministrativa idéer.

Herr talman! Jag vill passa på nu, trots att jag kommer att göra fler inlägg, att yrka bifall till samtliga vpk-reservationer. Det finns en ändring i en reservation som har skrivits tillsammans med centern. Eftersom det har blivit ett fel där, ber jag att få ta upp den i mitt nästa inlägg.

Jag vill sluta med att säga att det inte får vara så i vårt land, när miljörörelsen och miljökunnandet har ökat så enormt, att det bara är de stora penningmatadorerna som skall stå för visionerna. När det gäller trafikpolitiken vet vi att ingenting är så gynnsamt för miljön, för en resurshushållning, för en hållbar utveckling, för att rädda skogen, vattnet och luften som riktigt rejäla satsningar på järnvägen. Därför, herr talman, har vpk också föreslagit 40 friska miljarder till järnvägssatsningar fram till år 2000. Det är något som de andra partierna inte har mäktat.

Anf. 5 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag brukar stillatigande finna mig i de motsägelsefulla inslag i talekonsten som Viola Claesson gör sig skyldig till, men det hon nu sade inför kammaren, och inför publik, är ett sådant hyckleri att det inte kan få stå oemotsagt.

Jag tar upp frågan om banverket. Vi gick från moderat sida med på att inrätta ett banverk därför att vi dels tycker att det är principiellt riktigt att staten står för infrastrukturer i landet, dels tycker att det var ett öppet och snyggt sätt att ge statens järnvägar 1 miljard kronor mer om året än vad man förut gett på ett sätt som var dolt för skattebetalarna, nämligen genom att man skrev ner statskapital och sänkte förräntningskrav.

Hade vi vetat att banverket skulle ryckas ut ur SJ:s organisation även geografiskt och flyttas till Borlänge eller till någon annan ort och därigenom skada den viktiga omstrukturering av SJ som skall trygga dess framtida utveckling, hade vi inte gått med på detta. Man sade ingenting under partiförhandlingarna om att något sådant skulle ske, och jag är fortfarande övertygad om att kommunikationsministern blev så att säga tagen på sängen i detta sammanhang och plötsligt fick finna sig i en regionalpolitisk åtgärd från de övriga i regeringen.

Hyckleriet blommade särskilt väl när Viola Claesson själv sade sig vara emot banverkets etablering men i den slutliga omgången i utskottet likväl gick med på att banverket skulle flyttas till Borlänge. Om Viola Claesson hade varit principfast i sin hållning mot banverkets upprättande, skulle hon väl inte heller ha gått med på förflyttningen av det. Denna flyttning skadar ju dessutom statens järnvägar – det företag som hon så vill måna om.

Herr talman! Det andra som jag reagerar mot är att Viola Claesson har ett företagsekonomiskt synsätt som är främmande för alla andra. Om ett järnvägsföretag visar mindre förlust än andra järnvägsföretag, så är det ett vinstgivande företag. Det är väl att inte Viola Claesson är konsult inom företagsamheten i näringslivet, då hade allting gått åt pipan!

Anf. 6 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Herr talman! Nu får man vara med om att moderaten Rolf Clarkson går upp och försvarar regeringspolitiken utom i en fråga, och det handlar om utlokaliseringen. Jag vill kort och gott säga till Rolf Clarkson och andra som är med och driver igenom uppsplittringen av SJ i två delar: Hade ni inte för ett år sedan kommit överens med socialdemokraterna om att spränga SJ, hade vi aldrig behövt diskutera en utlokalisering över huvud taget. Jag ägnade faktiskt ganska många minuter av mitt anförande åt detta.

Däremot har vpk sagt att vi inte kan låtas som om det över huvud taget inte skall tas ett beslut om var detta nya banverk skall ligga. Därför har vi velat vara med och ta ansvar för att det hela skulle kunna fungera. Löftena var faktiskt givna, som en utlokaliseringsfråga och en regionalpolitisk fråga, till människorna i Bergslagen och Borlänge. Det är inte vårt fel att sprängningen skedde utan det är bl. a. Rolf Clarksons.

Om företagsekonomi skulle jag vilja säga till Rolf Clarkson att även om jag inte har den minsta formella utbildning därvidlag kan jag ändå så pass mycket att jag vågar mig på de ideologiska och ekonomisk-politiska resonemangen, som det är så fruktansvärt svårt att få till stånd en diskussion om i kammaren mot en massiv, alltmer högerviden majoritet i riksdagen. Jag beklagar det, men inte främst för min egen skull utan därför att det drabbar svenska folket. De nyliberala idéerna är inte bara farliga. I sina företagsekonomiska resonemang och kalkyler låtas man inte om att det finns någonting som heter samhällsnytta.

Det finns inget annat företag i världen som kan jämföras med SJ – dvs. något statligt järnvägsföretag som har delats upp. Eller kan Rolf Clarkson komma med ett enda exempel? Den avgående SJ-chefen Furbäck kunde det inte. Han sade att det möjligen kunde finnas något liknande i USA. Detta är en vansinnig idé. Däremot ligger det till så att av Västeuropas länder är det endast Schweiz som betalar mindre till järnvägen i landet än vad den svenska staten gör. Alltså är SJ samhällsekonomiskt det näst lönsammaste företaget på området i Västeuropa. Jag kan läsa upp siffror senare.

Anf. 7 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Om det sistnämnda är endast att säga att Viola Claesson forfarande finner att förluster, bara de är mindre än andra företags förluster, är vinster. Det är så inkonsekvent som man över huvud taget kan tänka sig.

När det gäller banverkets etablerande var det faktiskt SJ:s koncernstyrelse som i enig trupp rådde statsmakten att göra denna uppdelning. Viola Claesson vill väl inte insinuera att den styrelse som fanns i företaget ville skada detta, utan vad koncernstyrelsen, som Rune Johansson och jag då tillhörde, ville var att rädda järnvägstrafiken i landet. Det gjorde vi genom denna uppsplätning av SJ:s organisation i en infrastrukturell del och en affärstrafikdel.

Jag kan också tala om för Viola Claesson att det finns uppdelade järnvägsföretag på andra ställen. Försök hålla litet kontakt med verkligheten! Det finns sådana företag i Nya Zeeland, där de har funnits länge, och i Japan förekommer en omfattande privatisering av järnvägsföretag. Inom dessa privatiserade järnvägsföretag förbereder man uppdelningar av samma

slag som den nu aktuella, så det är inte något orimligt. Dessutom är det ett intressant experiment som vi nu ger oss in på. Det kan under alla förhållanden inte vara till skada. Detta är ett nytt grepp, och det måste ge SJ:s trafikanställda – tiotusentals personer – nya förhoppningar om en trevlig arbetsplats och om ett bra företag att arbeta i.

Anf. 8 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Herr talman! Nu börjar jag förstå hur det hela hänger ihop. Rolf Clarkson har visserligen suttit i den gamla SJ-styrelsen som helt resolut bara avpolletterades. Jag vill verkligen inte göra några personangrepp – lika litet som Oswald Söderqvist – trots att jag känner mig nästan provocerad till det. Men jag skall alltså inte göra några sådana angrepp. Det märkliga i sammanhanget är att även om Rolf Clarkson har suttit i den styrelse som han nu beskriver som mycket ansvarsfull, så har han sagt ja till SJ:s äskanden i styrelsen och varit med om att underteckna dem varje år. Men när frågan har kommit upp här i riksdagen har han sagt nej till samma äskanden, och SJ har inte fått de pengar som begärts för reinvesteringar och investeringar. Rolf Clarkson har sagt nej precis som socialdemokraterna och representanterna för de andra partierna. Eller är det möjligen bara med socialdemokraterna som han ingått ett brödraskap, precis som han gör här i kammaren?

Så till ekonomin, Rolf Clarkson. Vi ser faktiskt på frågan om förluster och vinster på olika sätt. Man kan också diskutera i olika termer. Man kan tala om vad som är samhällsekonomiskt lönsamt och vad som är lönsamt för ett privatkapitalistiskt företag. Så t. ex. skulle Volvo kunna påstå – och gör det väl också ibland – att företaget åsamkas förluster trots att det finns 25 miljarder i kassakistan, om företaget skall behöva satsa på en miljöåtgärd som kanske kan rädda människoliv på Hisingen. Vad är vinst och vad är förlust!

Talmannen anmälde att Rolf Clarkson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 9 RUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag yrkar bifall till trafikutskottets hemställan i betänkande nr 19.

SJ har under en lång följd av år varit det ständiga problembarnet i trafikpolitiken. Återkommande statliga ingripanden har endast temporärt löst de ekonomiska problemen. Inom några år har resultatkurvan, oavsett Viola Claessons uppfattning, rasat brant nedåt igen, och de avgörande strukturproblemen har kvarstått. Det beror i första hand på två saker.

Först och främst har man inom SJ inte vidtagit tillräckliga åtgärder för att av egen kraft överleva långsiktigt. Det betyder inte att det som gjorts har varit förgäves. Tvärtom; det som gjorts av den nuvarande regeringen – jag tänker då framför allt på 1983 års finansiella rekonstruktion och 1985 års järnvägspolitiska beslut – har varit mycket betydelsefulla steg i rätt riktning. Utan de besluten hade vi inte stått där vi står i dag. Det är min uppfattning att det här har varit fråga om en mognadsprocess inom järnvägen.

Jag är övertygad om att vi nu 1988, med de förslag som finns i den

trafikpolitiska propositionen, kan ge järnvägen de långsiktiga förutsättningar som behövs för att järnvägstrafiken skall utvecklas enligt kundernas önskemål och under rimliga ekonomiska villkor. Jag tror att vi kan vänta oss mycket stora och för trafikanterna positiva förändringar inom ganska så kort tid.

Kombinationen av de rätta trafikpolitiska förutsättningarna och ett professionellt agerande från SJ:s sida gör att jag tror mycket starkt på SJ. Det nya banverket kommer att få huvudansvaret för infrastrukturen och dess fortsatta utbyggnad. Investeringarna skall, till skillnad från hittills, bedömas på samhällsekonomiska grunder, vilket sedan länge sker på vägsidan. Det är för tidigt att säga något om vad det kan innebära, men man skall nog inte utesluta att en hel del för samhället viktiga investeringar kan komma att prioriteras starkare än i dag.

Det gäller t. ex. spår på västkustbanan, som måste till för att vi skall få ett kapacitetsstarkt järnvägssystem på 1990-talet. Även andra strategiska investeringar kan bli aktuella, t. ex. en utbyggnad av spårsystemet i Mälardalen. Sammantaget föreslår regeringen 10 miljarder under tio år i ökade resurser för att rusta upp spårsystemet ordentligt. Även ett spår till Arlanda kan så småningom bli verklighet, men det förutsätter att inblandade intressenter är med och betalar.

Det är klart – det har sagts tidigare i dag – att uppdelningen av SJ i två verk medför en del övergångsproblem – något annat vore underligt. Men jag är övertygad om att de går att lösa.

Man får i sammanhanget inte glömma att det avgörande för uppdelningen – nu skall Viola Claesson lyssna! – är att SJ självt aldrig skulle kunna förränta de investeringar i bannätet som kommer att bli nödvändiga om järnvägen skall bli konkurrenskraftig på 1990-talet. Det har helt enkelt varit nödvändigt att på det här sättet låta banverket sköta infrastrukturen samhällsekonomiskt och SJ sköta driften företagsekonomiskt. En uppdelning har varit nödvändig! Jag hoppas att Viola Claesson tänker efter och försöker att förstå det beslutet. Sammanblandningen mellan samhällsekonomi och företagsekonomi i det gamla SJ har faktiskt i många fall varit anledningen till att vi inte kommit till rätta med problemen tidigare.

En viktig del av den nya vägtrafikmodellen är den lokala och regionala persontrafiken på järnväg, som nu för första gången får ta över ansvaret för trafiken på järnvägarna. Nu kan man faktiskt anpassa trafiklösningarna till egna förutsättningar utan central inblandning. För att underlätta det får trafikhuvudmännen gratis ta över motorvagnar från SJ.

Samtidigt satsas en stor del av det nya engånganslaget på förslag och utveckling på kollektivtrafikområdet. Ungefär 100 miljoner satsas på att ta fram en ny och lätt motorvagn, som passar särskilt bra för den typen av trafik. Jag är övertygad om att man i flera fall kommer att möta ett både aktivt och positivt engagemang från trafikhuvudmännens sida för att behålla och vidareutveckla järnvägstrafiken ute i länen.

Samtidigt skall man vara på det klara med att länsjärnvägarnas framtid i stor utsträckning beror på hur godstrafiken på de banorna utvecklas. Det beror inte bara på SJ och näringslivet i berörda regioner utan också på i vilken utsträckning man i resp. län vill satsa pengar på att rusta upp banorna. Det

blir enligt den nya trafikpolitiken länsstyrelserna som inom ramen för det nya länstrafikanlaget har att välja mellan investeringar i länsvägar, i länsjärnvägar och i kollektivtrafikanläggningar. Här är det fråga om mycket stora pengar. Det är redan andra året 970 milj. kr., vilket som jag ser det ger järnvägen en stor chans.

I motsats till Rune Thorén har jag redan från en del håll ute i landet hört beklaganden över att man hamnat i stomnätet och inte i länsjärnvägsnätet; man bedömer att investeringsmöjligheterna där är större än om man hamnar i en liten bana i stomnätet.

Herr talman! Eftersom jag då är inne på godstrafiken vill jag med glädje konstatera att alla här i kammaren är överens om den mycket kraftiga satsning som nu föreslås ske på kombitrafiken. Jag tror att målsättningen på 10 miljoner ton fram till sekelskiftet är möjlig att klara på egna meriter.

Jag skulle kanske ha rekommenderat Rune Thorén att läsa Lars Asklunds utredning angående underlaget för kombitrafik. Jag har inte så stor förståelse för er reservation som går ut på att vi redan 1995 skall ha 10 miljoner ton. Problemet nu är hur man skall kunna attrahera inrikesgodset – det är där den stora potentialen finns. Hittills har man inriktat sig på kontinenttrafiken.

Enligt vad jag har förstått har såväl SJ som åkerikedjan och speditörerna uppfattat de politiska signalerna att kombitrafiken måste utvecklas för att man skall åstadkomma en bättre miljö, ökad trafiksäkerhet och minskat vägslitage. Nu får man chansen att leva upp till det. Jag är övertygad om att det här blir ett av de mest strategiska affärsområdena inom SJ under 1990-talet.

Herr talman! När man ser det stora antalet reservationer – 50 stycken – kan man lätt få intrycket att oenigheten är mycket större än den egentligen är. Även om ett par av debattörerna här i kammaren försökt blåsa upp motsättningarna är det faktiskt så, som bl. a. Rune Thorén sade, att utskottet när det gäller alla de övergripande frågorna är enigt med undantag för kommunisterna, som säger nej till praktiskt taget allt.

Ungefär hälften av alla reservationer gäller insatser i enskilda projekt eller åtgärder som SJ självt har att besluta om. Riksdagen har som princip att inte ta ställning i sådana frågor, och riksdagen vidhåller den uppfattningen. Jag avser därför att inte närmare kommentera de reservationer i vilka det tas upp enskilda projekt.

Noterbart är också att man inte ens den när gången har lyckats åstadkomma en enda gemensam borgerlig reservation. Det visar hur splittrad bilden är. Men man ställer ändå upp på de stora riktlinjerna rakt över.

Ett av de partier som allra tidigast drev kravet om en vägtrafikmodell var vpk. Nu är det vpk som ställt sig utanför. Vpk har tydligen inte begripit att man inte kan driva ett företag med två olika ekonomiska system.

När det sedan gäller anslagen är det svårt att ange hur stor satsningen i regeringens förslag är, men jag är helt övertygad om att den ekonomiska satsning som regeringen nu gör på järnvägen innebär den största satsning som regeringen någonsin har gjort. Den är svår att få ett grepp om, beroende på att det är ett helt nytt system. Detta framgår kanske också av det faktum att det är en total enighet vad gäller anslagsfrågorna i riksdagen. Det är bara moderaterna som ställer sig på sidan, som vanligt. Jag har under tidigare år

haft sifferexerciser med Rolf Clarkson, där jag kanske har rekommenderat era skrivare att ta några kurser i matematik. Jag skall inte göra det i år. Jag skall bara notera att moderaternas anslagsförslag innebär en minskning med i runda tal 600 milj. kr. till järnvägsverksamheten. Det är inte svårt att räkna ut effekten, om moderaterna skulle få gehör för sina förslag till anslag.

En stor riksdagsmajoritet har däremot ställt sig bakom tanken att samhället skall ha ett ansvar för järnvägen, även där den inte är företagsekonomiskt lönsam, på det interregionala nätet. Det är en mycket stor riksdagsmajoritet som står bakom uppfattningen att samhället skall köpa tjänster av regionalpolitiska skäl. Det har vi nu också fortsatt med.

Herr talman! När det slutligen gäller avgiftssystemet, som ingen har tagit upp, skall jag villigt tillstå att trots att utskottet har tagit bort avgiftsklass-III kan det vid tillämpningen eventuellt bli vissa snedsitsar. Utskottet skriver därför också att regeringen bör vidta de korrigeringar som kan vara erforderliga när vi har fått litet erfarenhet.

Av den anledningen begriper jag inte hur man i detta läge har lyckats åstadkomma tre olika reservationer på det här avsnittet. Låt oss i stället vänta och se och skaffa oss litet mera erfarenhet av hur avgiftssystemet slår, innan riksdagen hoppar in och korrigerar någonting som man inte har erfarenhet av och som inte ens har trätt i kraft. Jag vädjar om att vi skall ha detta i åtanke.

Herr talman! Jag har här kortfattat och utan att gå in i detalj på det komplicerade materialet försökt att ge en någorlunda heltäckande bild av hur utskottsmajoriten ser på järnvägspolitiken och dess framtid inför 1990-talet. Jag tror nämligen inte att debatten vinner på att vi vecklar in oss i en mängd teknikaliteter. Jag anser också att det är så stor enighet bakom detta betänkande att även debattklimatet skulle vinna på om man kunde hålla sig på en någorlunda lugn och sansad nivå.

Med det anförda yrkar jag än en gång bifall till utskottets hemställan.

Anf. 10 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Det Rune Johansson sade om den massiva gemenskapen mellan partierna när det gäller inställningen till SJ:s verksamhet är riktig. Även från moderat sida vill vi ha en livskraftig järnvägstrafik i landet. Det betyder att vi således är med på att SJ delas upp i ett affärsverk och ett banverk. Vi är också med på att man nu etablerar ett stomjärnvägsnät och att man har ett länsjärnvägsnät. Det är således viktigt.

Vår strävan, och vad vi ser fram emot, är emellertid att vi skall få ett så vitalt och väl etablerat SJ-åkeri i landet att det åtminstone kan gå ihop. Det är således den gemensamma nämnaren för oss. Det är där vi skiljer oss från framför allt vpk, som inte ser några som helst kostnadshinder för sina strävanden.

Det är riktigt att vi vill göra de besparingar på uppemot 600 miljoner som Rune Johansson beklagar sig över. Man får emellertid inte glömma bort att vi anger alternativa finansieringsformer. I stället för att låta skattebetalarna stå för huvuddelen av pengarna, vill vi att man skall finansiera det hela genom att SJ säljer ut vad som finns i tillgångar. Detta skall lämpligen ske etappvis och i lugn och harmonisk ordning, så att man gör affärerna på ett bra och riktigt sätt. Man skall också få låna till offensiva satsningar, osv. De skillnader som

då återstår, Rune Johansson, är av mer kosmetisk karaktär och ingår i vårt övergripande besparingssystem.

Anf. 11 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Herr talman! Jag kan instämma i Rune Johanssons konstaterande att det råder stor enighet om huvudriktlinjerna. Jag beklagar än en gång att vi inte kunde komma överens när det gällde banverkets utlokalisering. Det är den enda allvarliga fläcken på denna mantel. Det kommer nog att bidra till att utvecklingen på SJ:s sida när det gäller den tekniska delen och när det gäller säkerhetsarbetet kommer att förseñas och allvarligt påverkas av denna lokalisering. Vi har emellertid anledning att återkomma till denna fråga. Jag tror dock att det är viktigt att göra det konstaterandet att vi genom olyckliga omständigheter har hamnat i ett motsatsförhållande.

Frågan om finansieringsformerna och om man skall använda andra finansieringsformer än skattemedel, talade Rune Johansson inte mycket om. Det kan jag inte förstå. I utskottets skrivning finns det ändå en antydning om att socialdemokraterna är beredda att när det gäller projektet kring Mälaren acceptera att även andra intressenter än staten skall vara med och finansiera. Varför anger då inte Rune Johansson en riktlinje här som säger någonting om de kommande alternativen? För att bara ta ett exempel så tänker jag på snabbtågsförbindelsen från Stockholm till Sundsvall. Det skulle vara hälsosamt och bra om Rune Johansson kunde deklarerat socialdemokraternas uppfattning när det gäller finansieringen på det här området. Kan vi förvänta oss att socialdemokraterna accepterar andra intressenter än samhället, t. ex. privatfinansiering?

Jag beklagar att Rune Johansson helt i förbigående och mycket ointresserat talade om Arlandabanan. Han sade att investeringar i det här fallet kan bli aktuella inom en överblickbar framtid. Bl. a. SJ-ledningen och SAS-ledningen har på ett mycket bestämt sätt deklarerat sin uppfattning när det gäller Arlandabanan. Varför delger man då inte också från socialdemokratiskt håll sin syn på dessa frågor? Varför nalkas man dessa frågor så misstänksamt? Här är ett tillfälle där man genom andra finansieringsformer skulle kunna hjälpa SJ att göra sina insatser i andra delar av landet.

Anf. 12 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Banverket får vi tillfälle att diskutera vid ett senare tillfälle. Det är bättre att ta den debatten då.

Rune Johansson säger att det är folk som beklagar att de kommer att tillhöra stomlinjenätet. Ja, jag tror att Rune Johansson har rätt. Han säger vidare att vårt förslag till kombitrafik är för högt och att regeringens förslag är vad man orkar klara av. Jag tror också att Rune Johansson har rätt i det. Hur kan jag säga så? Jo, med de socialdemokratiska förutsättningar som Rune Johansson har är det rätt.

Det är därför som vi från centerpartiet säger att det inte räcker med en miljard om året. Man måste göra satsningar på infrastrukturen. Om vi inte gör det kommer vi i stället ha museijärnvägar år 2020. Vi måste göra satsningar, så att SJ och länsbolagen har en chans när det gäller både godstrafiken och persontrafiken.

Med våra förutsättningar är vår målsättning när det gäller kombitrafiken riktig. Detsamma gäller frågan om stomlinjenätet. Nej, Rune Johansson, det räcker inte bara med att vilja, man måste också kunna.

Anf. 13 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Herr talman! Det är beklagligt att Rune Johansson trasslar till begreppen för sig när han skall diskutera ekonomi. Han ger vpk en halv eloge för att vi envist genom åren har hävdade att vägtrafikmodellen vore bra för den svenska trafiken. Men så undrar han varför vi inte nu är nöjda. Jag har försökt förklara det ett par gånger i den här debatten. Denna vägtrafikmodell är en karikatyr av det som vpk har velat ha. Det verkar tyvärr som om socialdemokraterna inte förstår det. Undra på att det är en massiv gemenskap mellan de fyra borgerliga partierna.

Jag skulle vilja ta upp en sak som Rune Johansson borde försvara på ett mer rejält sätt. Om han tror att det är farligt att både ta samhällsekonomiska hänsyn och ha mer privatekonomiska lönsamhetskriterier och han anser att vi skall ha mer av kapitalism och mindre av samhällsekonomi, då borde han ha svårt att förklara hur det hela skall fungera i fortsättningen. Nu har man gått in för den rena kapitalismen. Det betyder i klartext att SJ kan gå till regeringen och fråga när man vill avyttra fast egendom eller dotterbolag. Riksdagen kommer att bli helt ställd åt sidan i detta fall; man kommer i fortsättningen inte att behöva fråga riksdagen. Detta är en mycket stor förändring.

Vpk motsätter sig på det bestämdaste detta förslag. SJ är och skall enligt vpk:s uppfattning vara hela svenska folkets järnväg. Det kommer SJ inte längre att vara – det kommer att bli precis som vilket kapitalistiskt företag som helst.

Varför, Rune Johansson, vill man vägra riksdagen – de folkvalda – att i fortsättningen säga någonting när nu denna utförsäljning skall börja? Varför, Rune Johansson, är det så att vissa konsortier och andra står i kö för att köpa upp företaget? Det beror naturligtvis på att socialdemokraterna gett löften i den vägen.

Jag blev anklagad för att ha sagt nej till allting. Med den inriktning av politiken som här föreslås och med den privatisering som pågår har vi blivit tvingade att säga nej. Vi säger ja till Bohusbanan och bandelen Boden–Haparanda. Vi säger ja till bandelen Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn, till Västerdalsbanan och Fryksdalsbanan. Vi säger ja till en förstärkning av trafikhuvudmännens resurser. Vi säger ja till malmbanan och till en utökning av inlandsbanans omfattning. Vi vill upprusta inlandsbanan, och vi vill ha Arlandapendeln osv., Rune Johansson.

Anf. 14 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Det blir inte lätt att klara fyra motdebattörer på tre minuter.

Det är, Viola Claesson, knappast möjligt att med framgång driva ett företag som har två ekonomiska styrsystem – man skall dels vara ekonomiskt lönsam, dels ta ett samhällsekonomiskt ansvar. Med denna uppdelning avlastas affärs-SJ ungefär en miljard kronor. Det hade inte varit möjligt med en annan organisation.

Viola Claesson talar om kapitalism. Vad vet Viola Claesson om hur det är att jobba i ett företag som varje år måste gå till Sveriges riksdag och begära pengar för att täcka underskott? Det känns inte bra. Det känns bättre att jobba i ett företag som är effektivt och framgångsrikt. I det avseendet har jag alla anställda i SJ med mig.

Till Hugo Bergdahl vill jag säga att det är självklart att om det inte går att träffa avtal mellan länshuvudmännen och SJ eller annan intressent om järnvägstrafiken inom länsbolagen, går budet till någon annan trafikutövare. Jag har också sagt att vi kommer att söka okonventionella ekonomiska lösningar på de stora projekten. Det kan inte vara obekant vad som sagts om trafiken runt Mälaren, om Arlandabanan osv. Det är säkerligen precis det svar som Hugo Bergdahl vill ha.

Rune Thoréns ståndpunkt är ganska otrolig. I år är enligt Rune Thorén en miljard om året i nya friska pengar ingenting – det är växel pengar. Men hur mycket föreslog ni i fjol till nyinvesteringar i SJ, Rune Thorén? Ni hade inte en tanke på några sådana anslag. Men när socialdemokraterna säger att vi orkar med tio miljarder på tio år, föreslår ni plötsligt 20 eller 25 miljarder. Var fanns ni på plan i fjol? Sent skall syndaren vakna!

Det finns säkerligen behov av och intresse för en sådan satsning, men vem skall betala? Jo, finansieringen skall ske genom utförsäljning av statlig verksamhet under tio år och inkomsterna därav skall öronmärkas. Det är ett nytt sätt att driva politik här i kammaren.

Jag skall ägna nästa replik åt moderaterna. Får jag nu till slut bara säga att dubbelspelet hos vpk slog mig när jag läste reservationerna. I reservation 5 skriver man: "I konsekvens med detta synsätt motsätter sig utskottet den stelbenta ansvarsindelning av järnvägstrafiken i stomnät och s. k. länsjärnvägar som regeringen föreslår." I reservation 10 heter det:

"Den föreslagna uppdelningen av järnvägsnätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar bör äga giltighet under lång tid – – –."

Det gäller att vara helgarderad!

Anf. 15 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! I propositionen och betänkandet finns, Rune Johansson, en förteckning som upptar 29,5 miljarder i kostnader för olika projekt. Jag trodde faktiskt att vi var överens om att vi borde satsa på dessa projekt. Vad vi gör i år och som vi nu är överens om – vi hade förslag härom även i vår motion förra året – är att dela upp verksamheten i banverket och affärs-SJ. Precis som Rune Johansson säger är det på infrastrukturen vi skall satsa och inte skyffla in mer pengar i SJ. Nu har vi fått den modellen. Nu säger vi att vi måste satsa 20 à 25 miljarder. Då påstår Rune Johansson att det är en form av överbud. Jag trodde faktiskt att vi var överens på den här punkten.

När det gäller frågan om att sälja statliga bolag, trodde jag inte – sedan jag i dessa dagar följt massmedia – att socialdemokraterna var oense med oss på den punkten. Vi har alltså visat hur man skall täcka in de ytterligare miljarder vi föreslår.

Anf. 16 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Herr talman! Att privata företag eller andra privata intressenter i större omfattning skulle få komma med i bilden när det gäller trafikeringsrätten och

utbyggnad av järnvägsnätet tycks vara en besvärlig och irriterande fråga för Rune Johansson. När jag lyssnade på honom fick jag uppfattningen att socialdemokraterna anser att när kommunala intressenter eller kommunala bolag inte är intresserade i fråga om länsjärnvägarna, då får budet gå till privata intressenter. Borde det inte vara så, Rune Johansson, att alla som är intresserade av att göra investeringar får vara med under samma förutsättningar och på lika villkor?

Jag vill till slut fråga om Rune Johansson delar den principiella ståndpunkt som SJ:s ledning intog för drygt en vecka sedan när det gäller trafikeringsrätten och finansieringen av Arlandabanan.

Anf. 17 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag begärde ordet bara för att korrigera Rune Johansson. Han sade moderaterna när han påtalade den tankeförvirring som finns i vissa reservationer. Han syftade naturligtvis på vänsterpartiet kommunisterna.

Anf. 18 VIOLA CLAESSON (vpk) replik:

Herr talman! Vad herrarna har kul ihop om småsaker! När jag var uppe i talarstolen tidigare försökte jag tala om att det var ett misstag begånget. Jag har undertecknat en motsägelsefull reservation, nr 10. Så enkelt, Rune Johansson, är det. Det är synd att vi skall behöva ödsla tid på att tala om sådant, för debatten är viktigare än så.

Rune Johansson vet hurudant det är att arbeta i ett företag som tvingas gå till riksdagen varje år för att tigga om pengar. Jag hoppas verkligen att det sitter kamrater från Statsanställdas förbund uppe på läktaren och lyssnar eller på annat sätt har möjlighet att ta del av Rune Johanssons inlägg här. Jag måste säga att det var det mest magstarka jag har hört. Har Rune Johansson inte en tanke på att det faktiskt fungerar så i det här kapitalistiska Sverige att de stora exportbolagen – Saab-Scania men framför allt Gyllenhammars Volvo – aldrig någonsin behövt komma till riksdagen eller departementen för att tigga om pengar? Tvärtom har de fått mångmiljardbelopp. De har fått ett löfte av Feldt att de får en motorväg för miljardkostnader, medan de som arbetar inom SJ och svenska folket som vill ha en bättre järnväg har fått tigga om pengar, därför att Rune Johansson inte har kunnat ställa upp och säga ja till den begäran om pengar som statens järnvägar har framställt under årens lopp.

Gå nu upp, Rune Johansson, och tala om hur det kan komma sig att man först sitter på två stolar och sedan tycker synd om dem som har tvingats komma hit och tigga om pengar, medan de verkligen stora kapitalisterna aldrig behöver tigga socialdemokraterna om någon miljard i det här landet!

Anf. 19 RONE JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Där kom Scandinavian Link och Gyllenhammar sent omsider – jag har suttit och väntat på det.

Får jag ta upp en sak som jag inte hunnit med tidigare. Det gäller vpk:s och centerns agerande i fråga om länsbolagen. Jag undrar vad de egentligen menar. Det intressanta är att vpk först inte godkänner uppdelningen i ett stamnät och ett länsjärnvägsnät. Samtidigt vill man föra över trafik till ett

järnvägsnät som man inte godkänner. Jag har litet svårt att se logiken i det hela.

Centern å sin sida talar vackert om decentralisering. Men centern har inte förtroende för att länsbolagen själva kan avgöra vilken typ av kollektivtrafik man skall ha ute i länen. Det skall riksdagen besluta om. Det är centerns tal om decentralisering.

Beträffande finansieringen måste jag säga att centern inte tidigare år har varit speciellt på alerten när det gäller att föreslå nyinvesteringar i infrastrukturen. Men nu vill centern öronmärka insatser i tio år. Centern kanske vill sälja ut en bit av Vattenfall för ett par miljarder varje år tio år framåt. Vi får alltså ha något slags vattenkraftens skogsbruksplaner för att klara problemet. Jag vet inte hur det skall gå till, men jag tycker att det är principiellt felaktigt att staten för lång tid binder sig genom en öronmärkning av utgifterna för en enda verksamhet.

Rolf Clarkson och jag har genom åren haft våra ideologiska debatter. Jag skulle egentligen bara kunna hänvisa till tidigare års protokoll – vi kommer aldrig närmare varandra.

Det är ett par frågor där vi av rent ideologiska skäl skiljer oss åt. Jag förstår inte riktigt varför moderaterna kräver en företagsekonomisk investeringsplanering inom SJ-koncernen. Det är synd att frågan inte togs upp tidigare. Det betyder att ni i praktiken säger nej till banverket. Jag kan inte dra någon annan slutsats av detta.

Sedan till moderaternas resonemang om att släppa in privata vagnar på järnvägen. Det är en fråga där vi skulle kunna föra en lång diskussion. Jag skall bara säga att det skulle öppna möjligheter till en del järnvägsverksamheter som i alla fall vi inte är intresserade av. Vi har en tågplan som bara SJ självt är kapabelt att klara av. Det går inte att släppa in privata intressen, charterresor osv.

Med detta, herr talman, yrkar jag än en gång bifall till utskottets hemställan.

Talmanen anmälde att Viola Claesson, Rolf Clarkson, Rune Thorén och Hugo Bergdahl anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 20 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Herr talman! I ett år har man på kommunikationsdepartementet arbetat med den trafikpolitiska propositionen. Drygt 100 personer har varit sysselsatta med den. Intresset för SJ-frågorna visar sig i ett otal motioner och i ett femtiotal reservationer. Men i dag, när allt detta diskuteras, finns inte kommunikationsministern här. Att säga att detta är beklagligt är kanske ett understatement.

På järnvägar forslas både människor och gods. I regeringens trafikpolitiska proposition talas mycket och positivt om kombitrafik. Det är bra, även om centern har högre ambitioner i det fallet. Men det som hänt under de gångna åren är att SJ har strypt tillförseln till huvudbanorna genom nedläggning av vagnslasttrafik, nedläggning av industrispår och mindre godsbanor. I flera fall skyller man på att vederbörande industriföretag valt landsvägstransport.

Men det är klart att om servicen blir för dålig och underhållet obefintligt kommer kunderna till slut till en punkt då de inte längre anser sig kunna använda järnvägen. På det sättet tvingas landsvägarna att ta emot skrymmande, tunga långväga laster som borde ha gått på järnväg med tåg.

SJ har sagt till dessa industrikunder att om ni kör till den eller den stationen så tar SJ emot godset där. Men hur många av dessa kunder vill ta kostnaden och besväret i samband med omlastning? Resultatet blir alltför ofta fortsatt onödig landsvägstransport.

Enligt vad jag har hört är det nya SJ Gods inne på att tvinga jämtlänningarna att köra ut godset till kusten. En terminal i Östersund torde vara en självklarhet, som vi ser det. Jag anser det vara fullkomligt idiotiskt att SJ inte kan ta emot gods från inlandet på tåg redan från början.

I Östergötland har vi en gods bana som används av en industri. Järnvägen är av olika skäl det transportalternativ som industrin kan använda för sina transporter till Norge och Tyskland. Läggs denna bana ner förlorar kommunens största industri en stor del av sitt kundunderlag. Många sådana exempel skulle kunna lämnas från olika delar av landet. Med tanke på sådana situationer vill centern att samråd skall ske mellan kommunerna, så att kommunerna klart får säga ifrån vad de tycker om att SJ vill lägga ner en gods bana, vilket SJ tyvärr alltför ofta vill. Privata framgångsrika företag satsar hårt på marknadsföring. Alltför många intressanta företag har aldrig blivit kontaktade av SJ. Marknadsföring och kundservice måste bli melodin för det framtida SJ Gods.

Jag har velat ta upp frågorna om industrispår, godsbanor och vagnslastrafik i dag när vi beslutar om SJ:s framtid. Målet för centerns trafikpolitik är ett Sverige i bättre balans, så som Rune Thorén sade. Det nya SJ Gods bör därför se de här frågorna i ett längre perspektiv än påföljande dags ekonomi.

Det nya SJ Gods bör se till även de kunders intresse som har sin verksamhet ute i bygderna en bit från de stora terminalerna. Vi skall komma ihåg att många industrier runt om i vårt land lagt sig där de ligger just på grund av att det fanns en järnväg.

Med detta yrkar jag bifall till reservation 16.

Anf. 21 NILS CARLSHAMRE (m):

Herr talman! Under mina nu rätt många år i riksdagen har jag bara en enda gång varit med om att en sammanhållen grupp riksdagsledamöter – jag tänker på Bohusbänken i kammaren – har varit engagerad i ett organiserat, aktivt utredningsarbete utanför riksdagen.

Bohusledamöterna i riksdagen har ett antal år deltagit i ett arbete syftande till att rusta upp och modernisera Bohusbanan. Det är en liten bana, som en gång blev fel byggd och som sedermera har varit eftersatt i fråga om underhåll och behövlig modernisering och därför aldrig har blivit vad den kunde ha blivit. 28 km till över gränsen till Norge vid Svinesund och anknötning till det norska järnvägsnätet – och vi skulle ha haft en förbindelse mellan Köpenhamn och Oslo som självfallet mer än någon annan järnväg skulle ha förtjänat att kallas Västra stambanan.

Järnvägen skulle ha gått mellan två huvudstäder, passerat Sveriges andra stad, löpt genom en region med 1,5 miljoner invånare, genom två tätbefolka-

de landskap i Sverige, genom de mest tätbefolkade och ekonomiskt mest aktiva delarna av två grannländer. Finns det någonstans i Europa en trakt som borde ha kunnat bära en riktig järnväg, nog är det den. På grund av historiska tillfälligheter i samband med unionskris och annat och på grund av felbedömningar blev detta aldrig gjort. Men det är inte för sent.

Jag säger att vi har varit med i ett stort utredningsarbete, och det har vi varit tillsammans med kommuner, landsting och SJ. Det statliga transportrådet har varit inblandat. Alla som kan tänkas veta och förstå något om detta har varit med. Och alla tycks ha samma uppfattning som transportrådet, nämligen att en väl utbyggd Bohusbana har utomordentliga marknadsförutsättningar och borde kunna bli lönsam.

Detta är för oss också väldigt mycket av en miljöfråga. Det står stor strid om en liten bit motorväg söder om Uddevalla. Jag vågar ibland inte riktigt tänka på vilka strider vi skall få uppleva, innan vi får en dräglig väg ända upp till Svinesund. Den är stora delar av året Sveriges mest trafikerade väg. Den bär 700 stora långtradare per dygn, och det är den inte byggd för på långa vägar när.

Miljö, trafiksäkerhet – allt kräver ett annat transportsystem. Jag tror för min del inte att det med all vägbyggnad i världen är möjligt att lösa de problemen utan att lägga en stor del av transportansvaret på järnvägen. Det måste bli en annan järnväg än den vi har.

Vi har inga fantastiska drömmar. Det finns ju en förbindelse mellan Göteborg och Oslo genom Dalsland. Den vill vi inte lägga ner. Vi vill använda den som det ena spåret i en sorts dubbelspår, där det är långt mellan skenorna, mellan Göteborg och Oslo och få en modern, snabb persontrafikbana i första hand uppefter hela västkusten.

Det här är inte en by- eller regionalpolitisk fantasi, utan det är någonting väl underbyggt, grundligt utrett och ekonomiskt och transporttekniskt fullt möjligt. Vi är inte ensamma om att tro på detta. Självklart kostar det pengar, men i en tid när väl ändå de flesta av oss har börjat ana en offensiv framtid för järnvägarna och inte bara en sorts uppehållande försvar i riktning mot en framtida tillvaro för dem som någon sorts museijärnvägar har vi väldigt svårt att se, att det skulle kunna finnas någonstans där en offensiv satsning på järnvägsförbindelser skulle ha större utsikter att lyckas än utmed västkusten med de enorma förutsättningar som finns där. Jag sade att Bohusbanan, som är en fortsättning norrut av västkustbanan, från början egentligen borde ha varit en stambana. Då borde den nu åtminstone kunna få bli en stombana.

Vi har föreslagit i en gemensam motion från alla ledamöterna från Bohusbanken, representerande alla partier, att Bohusbanan skall tillföras stomnätet och rustas upp och byggas ut på det sätt som jag här kort har antytt. Det kommer att ta sin tid, men det är en satsning som kommer att löna sig. Och detta är icke – inte ens i första hand – en regional fråga. Här handlar det om nationell trafik och internationell trafik på den allra högsta nivån, där jag är helt övertygad om att vi inte kommer att klara oss utan järnvägen. I den järnvägen är Bohusbanan en oundgänglig del.

Å alla Bohusledamöters vägnar ber jag att få yrka bifall till motionen T37. Såvitt jag kan se berör det utskottets hemställan i momenten 9 och 53.

Anf. 22 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Jag förstår mycket väl Nils Carlshamres engagemang i den här järnvägen. Jag vill bara tillägga att de två alternativa förbindelserna med Oslo kommer att prövas utifrån samhällsekonomiska utgångspunkter och värderingar. Man kommer att pröva för- och nackdelar hos de två alternativen. SJ har också sagt att det i det här läget är viktigt att Norges Statsbaner är med och lägger sin syn på saken.

Anf. 23 NILS CARLSHAMRE (m) replik:

Herr talman! Jag är glad för det. Sista tåget går inte i dag, inte ens på Bohusbanan. Vi vet väl att t. o. m. om vi mot all förmodan inte i dag skulle lyckas att få Bohusbanan hänförd till stornätet, finns det senare möjligheter. Det finns öppningar i propositionen, det finns öppningar i utskottsbetänkandet. Och vi kommer inte att tystna. Vi har haft tålamod sedan 1909, när man tyvärr slutade att bygga Bohusbana i Strömstad, och vi lär väl få ha tålamod en del år till. Det skulle för övrigt ha förvånat mig, om inte ett så självklart projekt skulle bli föremål för prövning. Vi har ju litet gemensamma intressen, för både Bohuslän och Dalsland är berörda.

Anf. 24 KJELL JOHANSSON (fp):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande om en framtidsinriktad järnvägspolitik är i väsentliga avseenden ett bra aktstycke. Det indikerar ett trendbrott i svensk transportpolitik, och det är också min förhoppning att vi nu skall kunna motse ett sådant trendbrott.

För Sveriges framtid som en modern industrination är det absolut nödvändigt med en kraftig upprustning av ett järnvägsnät som tillåtits förfalla alltför mycket.

Samtidigt får man ha i minnet att en framtidsanalys, följd av en genomgripande upprustning även av vägsystemet, är av nöden. I själva verket krävs en ingående samordning av dessa båda trafikslag.

Inom Europas industrinationer pågår också en sådan upprustning. I våra mest betydande konkurrentländer har man insett vikten av goda kommunikationer, dragit konsekvenserna av detta och inlett en upprustning.

Tyvärr är vi alltså på efterkälken. Så mycket viktigare är det nu att målmedvetna satsningar genomförs. Alltför länge har den långsiktiga transportpolitiken behandlats här i kammaren på ett så grönköpingsmässigt sätt att en viss riksdagsstenograf kunnat slicka sig om mustaschen.

Min förhoppning är alltså, herr talman, att dagens beslut skall markera inledningen till ett arbete med att på rationella grunder och med analytiska metoder starta uppbyggnaden av det framtida järnvägsnätet, baserat på 2000-talets krav och behov. Lyckas vi, kommer förtjänsten för oss som industrination att bli betydande. Misslyckas vi, blir kostnaderna dryga.

Herr talman! Dagens beslut är en inledning till något nytt. Däremot får man akta sig för att betrakta det som någon slutgiltig insats. Siffran 10 miljarder har ju nämnts, men den är, som redan har sagts, till stor del in-tecknad i tidigare gjorda åtaganden och påbörjade projekt.

Behovet av investeringsmedel är stort, och jag vill understryka behovet av intressentfinansiering och lånefinansiering – andra metoder än de vi hittills

tillämpat. Att, som tidigare skett, via den löpande budgeten finansiera satsningar för 50 à 100 år framåt i tiden, är nu så passé som metod att nya tankar är en absolut nödvändighet. Jag vågar knappt tänka på konsekvenserna för svensk industri om man skulle ha använt liknande metoder vid finansieringen av långsiktiga investeringar. Då skulle det i dag ha stått illa till med svensk industri. Ett rejält nytänkande måste med andra ord till.

Herr talman! Jag inledde med att konstatera att betänkandet i väsentliga avseenden är ett bra aktstycke. Tyvärr har man av någon outgrundlig anledning inte förmått vara genomgående konsekvent. Det är synd, tycker jag, eftersom det inte minst i mitt eget hemlän Södermanland vållat en hel del uppståndelse. Som jag ser det, efter Hugo Bergdahls inlägg här i dag, är det kanske en onödig uppståndelse. Utskottet har nästan genomgående valt att inte lämna några pekpinningar genom att gå in och detaljstyra genomförandet av olika projekt. Det är också enligt min mening mycket klokt.

Om västkustbanan skriver t. ex. utskottet: "Denna bana föreslås ingå i stomnätet. Det är därför enligt utskottets mening i första hand banverket som, inom ramen för de medel som anvisas, skall avgöra i vilken takt utbyggnaden skall ske. Riksdagen bör inte uttala sig om detta eller om vilka bansträckor som skall prioriteras."

Jag tycker att detta är ett mycket klokt ställningstagande. Om Stockholm-Sundsvall skriver utskottet något liknande, och man tillägger: "En sådan beslutsordning är nödvändig om SJ:s möjligheter att agera som ett självständigt trafikföretag inte skall försvagas. Banverkets beslut om investeringar skall grundas på samhällsekonomiska överväganden." Än en gång vill jag ge mitt fulla instämmande. Utskottet företräder här enligt min mening den enda rimliga uppfattningen.

Men så helt plötsligt, när det gäller banorna i Mälardalen, Mälarbanan och Svealandsbanan, gör man ett ganska obegripligt undantag. På s. 50 skriver man:

"Utskottet delar föredragandens uppfattning att Mälarbanan och Svealandsbanan är intressanta projekt. Utskottet har tidigare framhållit att den tätbefolkade Mälarregionen är ett av de områden i Sverige där en utbyggd kapacitet av SJ:s persontrafik och minskade restider skulle kunna få betydande effekter i form av ökat tågresande.

Utskottet anser i likhet med föredraganden, att hela trafiken kring Mälaren bör studeras ytterligare. Redan nu anser utskottet emellertid att en projektering bör genomföras på de delar av Mälarbanan som sammanfaller med nuvarande bansträckning och där spårkapaciteten och banstandarden snarast måste förbättras. Utskottet förutsätter att så kommer att ske."

Herr talman! Utskottsmajoriteten bryter här med de principer man för övrigt med mycket stor konsekvens har följt i betänkandet. Man gör det på ett sätt som är totalt förbryllande.

Därför skulle jag vilja fråga utskottets talesman Rune Johansson: Vad är det som gör att det som gäller i landets övriga delar inte gäller i Mälardalen? Vilka utredningsresultat eller fakta stöder sig utskottet på när man på detta sätt prioriterar norra sidan av Mälaren före den södra?

Det skulle var mycket intressant att få ta del av skälen för detta ställningstagande. Speciellt intressant blir det med tanke på de uttalanden

som SJ-chefen Stig Larsson gjorde när han så sent som i tisdags besökte Södermanland. Så här sade Stig Larsson enligt referat i Eskilstuna-Kuriren: "Vi ser hela Mälarenregionen som en enhet. Trafikunderlaget är lika stort norr och söder om Mälaren, och hela Mälardalen är ett område som expanderar."

Stig Larsson fick frågan: "Hur ser du då på riksdagens trafikskott som vill börja med att bygga ut Mäljarbanan?" Han svarade enligt referatet i Eskilstuna-Kuriren: "Vi på SJ sätter lika hög prioritet på båda. De är lika viktiga för oss, och vi vill börja projektera båda samtidigt."

Jag hade faktiskt möjlighet att vara med vid det möte som anordnades i Eskilstuna mellan företrädare för länet och SJ-ledningen, och jag kunde då sannerligen inte få ut något annat ur SJ-folkets resonemang än att utbyggnadsinsatserna på både norra och södra sidan av Mälaren måste följas åt, om inte ekonomin i hela företaget och trafiklösningen som sådan skall äventyras.

Herr talman! Jag har en förhoppning om att Rune Johansson – i likhet med vad Hugo Bergdahl har gjort här – skall deklarerat att den passus i utskottets skrivning som jag har relaterat inte skall läsas bokstavligt, utan att frågan enligt trafikskottets bedömning är så öppen att SJ kan agera utifrån den samordnade lösning av trafiken i Mälardalen som ledningen av allt att döma företräder.

I avvaktan på svaret avstår jag från yrkanden.

Anf. 25 BJÖRN SAMUELSON (vpk):

Herr talman! Det är en litet märklig situation vi upplever här i dag. Det måste vara en svår pedagogisk uppgift för utskottsmajoriteten att förklara en del saker.

Hur kan det komma sig att utskottet är så ointresserat av att över huvud taget uttala sig om järnvägstrafiken mellan två huvudstäder, mellan Stockholm och Oslo? För Värmland och stora delar av Bergslagen är bansträckningen mellan Stockholm och Oslo via Charlottenberg och Arvika en livsnerv. Det hade haft stor regionalpolitisk betydelse på medellång sikt om riksdagen klart hade uttalat att trafiken mellan Stockholm och Oslo också framöver skall gå via Charlottenberg. Men det vill inte utskottet göra.

Nu får vi som bor i Värmland i stället ta fasta på kommunikationsministerns uttalande i frågan. I en frågedebatt mellan kommunikationsministern och mig om sträckningen av trafiken mellan huvudstäderna sade han att som han såg det skulle den trafiken i framtiden gå via Charlottenberg. Men man ställer sig frågan: Varför kan inte riksdagen också uttala sig på ett sådant sätt? Det hade haft stor betydelse nu, när bl. a. försäljning av stora basindustrier i västra Värmland diskuteras.

Jag vill också säga att en trafik mellan Stockholm och Oslo via Charlottenberg och Arvika inte står i strid med en satsning på Bohusbanan, tvärtom.

Får man tro utskottsmajoriteten, bestående i huvudsak av socialdemokrater, moderater och folkpartister, finns det snart inte anledning för riksdagen att uttala sig i en enda fråga om järnvägssträckor.

Jag skulle vilja ställa en fråga till socialdemokraterna: Vilken användning skall väljarna framöver ha av riksdagsledamöter då det gäller järnvägspolitiska frågor, bandelar som är viktiga för dem och deras regioners utveckling? Är det någon idé att be riksdagsledamöter att ta upp frågor om järnvägssträckor utifrån väljarnas önskemål?

Det har väckts en rad kvalitativt bra förslag med anledning av den proposition som handlar om bl. a. järnvägstrafiken. Men när utskottet sedan skall behandla dessa förslag biter inte ens miljöpolitiska argument. Och hur står det till med näringspolitiken ställd i ett järnvägspolitiskt perspektiv? Låt mig ta tre exempel sedda i Värmlandsperspektiv.

För det första skulle en sammanlänkning av Bergslagsbanan och inlandsbanan via det s. k. Nykroppaprojektet spara åtskilliga transportkilometer med tungt gods. Det är alltså en miljöåtgärd men samtidigt en näringspolitisk åtgärd för delar av Bergslagen. Det är en positiv kombination enligt vpk:s förmenande. Men utskottet har inga åsikter därvidlag.

För det andra vet vi att Sunne kommun är den kommun i Sverige som bäst har lyckats med turismen såsom regionalt och näringspolitiskt instrument. Varför i hela fridens namn kan Fryksdalsbanan mot denna bakgrund inte få var kvar i stomnätet? Att skogsägare i norra Värmland dessutom har anmält sitt intresse för ökade transporter av virke på banan borde, enligt vårt förmenande, tala för att banan skall få tillhöra stomnätet. Banan tillfördes riksnätet för bara några år sedan, och jag undrar därför av vilken anledning den nu skall tillhöra länsjärnvägsnätet. Det reses frågor som kräver en förklaring.

För det tredje finns det ett exempel på lyckad turistsatsning, och det gäller inlandsbanan. Enligt vår mening är det transporttekniskt riktigt att inlandsbanan också skall omfatta sträckan Kristinehamn—Lesjöfors. Det har gjorts PR-satsningar på kontinenten för turisttrafiken på Inlandsbanan. Och det faller sig ju naturligt för den som har tagit fram en järnvägskarta och bestämt sig för var Oslo, Göteborg och Stockholm ligger att turisttrafiken på inlandsbanan skall börja i Kristinehamn.

Jag kanske inte får svar på alla frågor, men jag hoppas få svar på åtminstone några frågor. Frågan om den framtida sträckningen av trafiken mellan huvudstäderna Stockholm och Oslo, och om den skall gå via Charlottenberg och Arvika också i fortsättningen, är nog den största regionalpolitiska frågan sedd i ett värmländskt järnvägsperspektiv.

Med dessa ord, herr talman, vill jag yrka bifall till vpk:s reservationer.

Anf. 26 OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Goda kommunikationer är en mycket viktig del i regionalpolitiken. Därför är det viktigt att den framtida järnvägspolitiken utformas på ett sådant sätt att trafikmässigt viktiga områden och branscher ges den service som krävs, inte minst ur regionalpolitisk synpunkt.

Den nya järnvägspolitiken innebär bl. a. att järnvägsnätet delas in i ett stomnät och i länsjärnvägar.

Förfarandet kan ifrågasättas, men om nu beslut fattas om en sådan uppdelning måste kriterierna vara klara. Staten måste ta ansvar för den interregionala trafiken, medan landsting och kommuner svarar för den regionala och lokala trafiken. Om inte dessa kriterier, som härrör från läns huvudmannareformen, tillämpas får man en godtycklig indelning av järnvägsnätet som stärker den regionala obalansen och skapar en överväldning av kostnader – inte bara från stat till kommuner, utan också från storstadsområdena till övriga regioner, och kanske framför allt till skogs-länen.

I några motioner har det framförts krav på att den s. k. Västerdalsbanan skulle föras över till stomnätet och att de nödvändiga investeringarna skulle göras för att marknadsanpassa trafiken. I det sammanhanget skulle man förlänga banan till Sälen. Utskottet har avstyrkt motionerna.

Vi motionärer anser att det borde finnas ett allmänt intresse att erbjuda det stora antalet turister som besöker vårt sydligaste fjällområde, Dalafjällen, ett bekvämt kollektivt resande, och då borde tågresandet vara det bästa alternativet. Eftersom det stora antal turister som nu besöker Sälenfjällen mest åker bil tycks inställningen vara att de också skall fortsätta att göra det.

Jag tycker att det borde vara av allmänt intresse att försöka öka det kollektiva resandet också för den som skall besöka ett av landets främsta rekreationsområden. Sälenfjällsområdet är kanske landets mest expanderande turistområde. Det är ett tvåsäsongsområde som 1987 hade ca 42 000 turistbäddar och därtill en tidvis mycket omfattande dagturism. I tidigare tillgängliga prognoser har det talats om att det 1989 skulle finnas 47 000 turistbäddar där och 60 000 bäddar 1995. Nya uppgifter om planerade satsningar i miljardklassen gör att allt talar för att tidigare prognoser är tilltagna i underkant. Det är mycket troligt att antalet turistbäddar i Sälenfjällsområdet kommer att öka mycket mer än någon tidigare trott. Detta kommer att innebära kraftigare och på många sätt än mer besvärande biltrafik på vägarna.

Tre saker som talar för järnväg och mot bilismen är miljön, trafiksäkerheten och framkomligheten på vägarna till och från Sälenfjällsområdet.

Sälenfjällsområdet är enligt Sveriges turistråd ett av de få områden i Sverige som har förutsättningar att utveckla både svensk och internationell massturism. Detta område saknar i dag helt effektiva kollektiva transportmedel. Personligen har jag också, herr talman, intrycket att SJ är det företag som är mest ointresserat av att göra något för att förbättra förhållandena, eftersom SJ inte ens i sina datorer lagt in alla turer som i dag trafikerar Västerdalsbanan till och från Malung.

Genom att klassificera Västerdalsbanan som länsjärnväg skjuts ansvaret för en bana med möjligheter till en omfattande interregional trafikutveckling över på landstinget och kommunerna i Dalarna. Allt talar för att man i det här området av landet inte får uppleva någon marknadsanpassning av järnvägstrafiken, åtminstone inte med SJ:s hjälp. Om något sker blir det mot SJ:s intresse – trots allt tal om ökad affärsmässighet hos SJ.

Enligt min bestämda uppfattning måste de kollektiva kommunikationerna till Sälenfjällsområdet förbättras på ett radikalt sätt. Till ett område som under ett stort antal veckor av året tar emot, för att inte överdriva, 40 000 människor per vecka – ett besöksantal som ökar för varje år – behövs ordentliga kollektiva kommunikationer, kommunikationer som det vore naturligt att läns huvudmannen inte skulle behöva svara för, eftersom trafikanterna är interregionala resenärer.

Herr talman! Jag är besviken på utskottets behandling av min motion 1987/88:T73 som gäller möjligheterna till en marknadsanpassning av Västerdalsbanan. Trots min besvikelse skulle jag nu vilja hoppas på att SJ i fortsättningen är villigt till samarbete när det gäller att bedriva trafik på Västerdalsbanan och inte gör allt för att motarbeta den trafik som ändock

finns på sträckan fram till Malung. Helst skulle jag vilja att det blev en utbyggnad och en anpassning av Västerdalsbanan, så att sträckan förlängdes ända fram till Sälen.

Det finns mycket mer att ta fram som argument för ett överförande av Västerdalsbanan till stommätet och en utbyggnad av banan till Sälen. Det finns emellertid en utförlig argumentering i motion 1987/88:T73, där jag står som första namn, varför jag nu avstår från ytterligare argumentering.

Innan jag avslutar vill jag också framhålla behovet av en upprustning och kompletterande elektrifiering av banan mellan Ludvika och Västerås, den s. k. Bergslagspendeln. Med tanke på de regionalpolitiska satsningar och lokaliseringar som görs i Ludvika är det angeläget och nödvändigt att det skapas bra järnvägsförbindelser. I anslutning till bildandet av Asea Brown Boveri och utlokaliseringen av riksskatteverkets punktskatteenhet samt delar av statens vattenfallsverks förvaltning är det angeläget att järnvägsförbindelserna mellan Ludvika och Västerås förbättras. Det bästa sättet det kan ske på är ett förverkligande av den s. k. Bergslagspendeln.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motion 1987/88:T73.

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

I anförandet instämde Leo Persson (s).

Anf. 27 ARNE SVENSSON (m):

Herr talman! I det betänkande från trafikutskottet som vi nu debatterar har utskottet behandlat motion 1987/88:T53 angående åtgärder mot viltolyckor på järnvägar som jag väckte under den allmänna motionstiden i januari. I motionen nämndes speciellt sträckan Herrljunga-Källeryd på västra stambanan. På denna bansträcka har nämligen ett mycket stort antal viltolyckor förekommit under de senaste åren.

Jag väckte en liknande motion förra riksmötet, i vilken jag tog upp samma problem. Trafikutskottet hänvisade då i sitt betänkande till SJ, och man förutsatte att SJ var medvetet om problemet och skulle vidta lämpliga åtgärder. Under 1987 förklarade sig en rad intressenter beredda att på olika sätt medverka till att ett viltstängsel utmed den aktuella sträckan sattes upp. Den enda som var tveksam var SJ, som av olika skäl inte var berett att ta sin del av kostnaderna.

Efter det att min motion skrevs i januari har dock en glädjande förändring skett från SJ:s sida. SJ har nu lovat att bekosta materialet till ett viltstängsel utmed den aktuella sträckan. Förhoppningsvis kan man alltså utgå ifrån att arbetet med att sätta upp ett viltstängsel på sträckan Herrljunga-Källeryd kommer i gång redan under innevarande år. Att projektet är angeläget understryks ytterligare av att viltolyckorna fortsätter. Så sent som i förra veckan påkördes två älgar på sträckan.

Herr talman! Jag har självfallet inget yrkande, utan nöjer mig med att uttala min tillfredsställelse över att det nu förefaller bli ett viltstängsel utmed västra stambanan mellan Herrljunga och Källeryd.

Anf. 28 HANS PETERSSON i Hallstahammar (vpk):

Herr talman! Från vpk:s sida finns ett par reservationer som berör dels Mäljarbanan och Svealandsbanan, dels Bergslagspendeln. Jag tänkte tala om dessa järnvägar, eftersom de är av stor betydelse för den region jag kommer ifrån, Västmanland och Bergslagen.

Det har i kommentarerna till utskottets ställningstagande sagts att beslutet kommer att innebära ett stort fall framåt för Mäljarbanan. Det kan man säga, eftersom det har rått en bred politisk enighet i Västmanlands län om att man bör satsa på Mäljarbanan. I betänkandet finns skrivningar som är skarpare än de som förekommit tidigare. Det sägs att man vill projektera för en start av byggandet av Mäljarbanan. En svaghet i utskottets skrivning är att det sägs att det i första hand ankommer på banverket att avgöra frågan om en utbyggnad av spåren runt Mälaren. Så kommer det också att bli enligt det beslut som skall fattas. Man här alltså inte sagt att man vill att Mäljarbanan skall byggas med en gång, utan man har överlåtit det åt banverket.

Vpk har mot detta ställt upp en reservation som i och för sig inte står i något motsatsförhållande till utskottets skrivning beträffande prioriteringar. När det gäller Mäljarbanan och Svealandsbanan är det lika bedrövligt på båda sidor. Det finns behov av att rusta upp och bygga ut på många ställen i landet. Vi menar emellertid att det inte finns några motsättningar och att båda dessa projekt borde kunna påbörjas. Mot det kan man alltid invända att man måste börja någonstans. Jag har naturligtvis ingenting emot att man börjar bygga Mäljarbanan omedelbart. Men jag har svårt att se att det faktum att man anser att det finns fler områden som är viktiga skulle kunna tolkas som någon motsättning. Det var vad jag ville säga om reservation 30.

Utbyggnaden av Bergslagspendeln hänger nära samman med frågan om Mäljarbanan. I regionalpolitiken har man länge talat om att det är viktigt att få förbättrade kommunikationer med det inre av Bergslagen. Bergslagspendeln sträcker sig från Ludvika ner till Västerås för anslutning till den tänkta Mäljarbanan. Meningen är också att Bergslagspendeln skall få en ny sträckning genom befolkningstäta regioner i Västmanland, genom Hallstahammar och Surahammar. Båda dessa är bruksorter med vissa regionalpolitiska problem och skulle genom detta få en uppryckning i vad gäller kommunikationerna.

Vi från vpk tycker att Bergslagspendeln är en viktig regionalpolitisk satsning. Därför har vi i vår reservation, liksom i vår motion, framhållit att staten bör ha det övergripande ansvaret för att projektet förverkligas. Utskottet å sin sida säger att man tycker att den nu aktuella bansträckningen är bra, att sträckan skall överföras till länsjärnvägsnätet och att det ankommer på de lokala intressenterna att söka finansiering och få fart på projektet. Jag vet att det kanske kommer att bli så, eftersom det finns ett stort intresse bland de s. k. lokala intressenterna, dvs. landsting, kommuner och länsstrafikbolag, utefter denna bana. Men jag tycker att detta är ett sätt att frånhända sig ansvaret för att det verkligen blir en utveckling. Därför finns det i vpk-reservationen en formulering som säger att staten bör ha det övergripande ansvaret. I annat fall är det svårt att förstå allt tal om utbyggnad av denna bana som har förekommit från regeringens sida när det gäller regionalpolitiska insatser. Man kan väl inte säga att projektet är regionalpoli-

tiskt viktigt och samtidigt inte bry sig om ifall banan byggs ut eller inte.
Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till reservationerna 30 och 31.

Anf. 29 GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Jag vill i all korthet peka på vissa motioner som jag har väckt, i ett par fall tillsammans med Gullan Lindblad. I en av de motionerna framhåller vi betydelsen av att snabbtågsförbindelser kommer att omfatta också Värmland. Motionen i fråga har behandlats tillsammans med en rad andra motioner. Vi konstaterar att projektet finns och att det inte är avfört, och för närvarande nöjer vi oss med detta. Jag vill emellertid poängtera vilken stor betydelse som kommunikationerna har för ett län som Värmlands län. Vi måste, som vi framhåller i motionen, få till stånd en ny flygplats, men också järnvägen är utomordentligt viktig för att länet skall kunna utvecklas.

I en motion om säkerheten vid SJ – med nummer T523 – påtalar jag ännu en gång här i riksdagen att säkerheten vid statens järnvägar gång på gång har uppvisat skrämmande brister. Det kan man läsa om i tidningarna ibland, men oftast kommer händelserna inte till offentligheten. Jag har i motionen tagit upp ett exempel där passagerarna på ett Norrlandståg fick tillbringa en del av julhelgen i utkylda personvagnar och utan mat – tåget saknade kommunikationsmöjlighet där det stod ute på banan i ödemarken. Detta inträffade alltså i nutid, när kommunikationer och informationsteknik är lösenord för framtiden.

SJ-ledningen har utlovat åtgärder, men ändå inträffar gång efter annan sådana här händelser – dess bättre inte alltid så drastiska som i det här fallet, som blev mycket omskrivet. Men det är illa nog att det finns brister i säkerhetssystemet vid SJ.

Jag har i motionen också omnämnt ett fall som tidigare inte blivit offentligt genom media. Det gäller hur man i ett tågsätt mellan Stockholm och Hallsberg i höstas konstaterade att det luktade bränt i vagnarna, medan konduktören – tågmästaren bara kunde konstatera att han inget kunde göra, eftersom det inte fanns någon kommunikation till lokföraren.

Det kan synas banalt att ta upp sådant här i Sveriges riksdag. Men det gäller ändå säkerhet, och det handlar om människor som i sådana situationer uppenbarligen är utsatta för livsfara.

Jag har naturligtvis tagit del av vad utskottet säger i betänkandet. Bl. a. försäkrar man att SJ har utomordentligt förnämliga säkerhetsanordningar – man talar om världsklass. Men dessa försäkringar är uppenbarligen inte heltäckande, eftersom sådant här inträffar. Jag kan också erinra om den utomordentligt svåra tågkatastrof som inträffade i fjol. Då brast säkerheten, precis som i de fall som jag har redogjort för.

Jag föreslår i motionen att utskottet skall ta allvarligt på den här frågan och inte bara låta sig nöja med de försäkringar som SJ:s ledning kommer med år efter år.

Slutligen, herr talman: I en enskild motion av mig och Gullan Lindblad har vi tagit upp frågan om SJ:s framtid i stort och de väldiga underskotten samt speciellt inriktat oss på godstrafiken. Det är utomordentligt angeläget att godstrafiken utvecklas. Vi föreslår att SJ säljer ut samtliga sina godsvagnar till landets speditörsföretag, som sedan får anlita eller hyra SJ:s lok för att

godstrafiken skall kunna genomföras.

I utskottsbetänkandet konstateras att 3 000 vagnar redan ägs av transportörer. Men varför inte ta den här frågan på allvar och se till att genomföra ett system som också landets speditiönsföretag och åkare finner vettigt? Om inte denna kombitrafik kan genomföras i mer omfattande grad, kommer den inte att leda till de förbättringar för SJ:s ekonomi som vi är ute efter. Det handlar dessutom om en miljöfråga.

Jag vill också peka på angelägenheten av att det blir en järnväg mellan Arlanda och Stockholms city. Det är mycket angeläget för oss som bor ute i landet, och vi är trots allt en större del av svenska folket. Säkerheten – jag återkommer till den aspekten – i Stockholms Lokaltrafik's ledbussar på den hårt slitna vägen mellan Stockholm och Arlanda är faktiskt utomordentligt dålig. Jag tror att var och en i denna kammare som använder sig av det reguljära flyget och åker med dessa SL:s ledbussar i hög fart på den väg som är under all kritik i sin slitna standard, de upplever faran. Det är faktiskt fråga om när en allvarlig olycka kommer att inträffa.

Anf. 30 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Jag vill bara konstatera att statens järnvägar har ett av världens absolut främsta säkerhetssystem. Vi skall inte underlåta att tillstå det och tala om det utåt också.

Jag tror att det från min sida måste vara ett missförstånd att jag uppfattade Göthe Knutson så, att han anser att säkerhetssystemet vid SJ lämnar en hel del övrigt att önska. Jag hoppas att det var en missuppfattning.

Anf. 31 GÖTHE KNUTSON (m) replik:

Herr talman! Jag skall i korthet be att få hänvisa till de fall som jag har redogjort för i min motion. Det är bara att konstatera att det finns brister och att brister av detta slag inte skall få finnas. Det handlar om människoliv, och det är allvarligt.

Anf. 32 TORE CLAESON (vpk):

Herr talman! Jag skall i det här inlägget kommentera några av de vpk-motioner där vi har återkommit med frågor som vi har aktualiserat tidigare i olika sammanhang.

I motionerna T66 yrkande 12 och T520 tar vi upp frågan om att upprusta järnvägsstationer och att utveckla stationshusen till trafikcentra för flera trafikslag. Många järnvägsstationer är på grund av brist på underhåll så trista, tråkiga och obekväma att praktiskt taget inga andra lokaler, varken offentliga eller privata, skulle kunna godtas i ett så dåligt skick. Många järnvägsstationer behöver, utöver en allmän upprustning, byggas om i viss utsträckning för att bli tillgängliga för handikappade, äldre samt resande med småbarn.

Vpk vill inte göra stationshusen till några kommersiella centra, en linje som har framförts i regeringens proposition och som man också kan utläsa av utskottsbetänkandet. Vi vill inte heller att huvudmannskapet för stationsbyggnaderna skall överlätas eller brytas ut ur en sammanhållen organisation. När det gäller frågorna om järnvägsstationernas skick vill jag säga att

järnvägsstationerna är alltför betydelsefulla för att man skall bryta ut dem ur organisationen, sälja ut dem eller överlåta huvudmannskapet för dem. De måste ses som en integrerad och mycket viktig del i SJ:s hela verksamhet när det gäller att upprätthålla en bra trafik och en bra service till resande.

Även om det enligt utskottet pågår ett visst arbete för att erbjuda resenärerna en bra service på stationerna, så utgör detta besked inget svar på motionsförslagen om en nödvändig upprustning, som bl. a. kan göra det möjligt att erhålla ändamålsenliga terminaler för kollektivtrafik och godstrafik. Jag yrkar därför bifall till motion T66 yrkande 12 och motion T520. Jag kan väl på en gång säga att jag inte har för avsikt att på dessa punkter begära votering och därigenom förlänga beslutsproceduren vid behandlingen av detta betänkande.

Jag yrkar också bifall till vpk-reservationerna 28 och 29. Beträffande reservation 28, som gäller Arlandabanan, vill jag bara göra den kommentaren att det dess bättre och glädjande nog praktiskt taget för varje dag som går visar sig att vpk får allt större förståelse för det krav som vi framförde redan för många år sedan, om nödvändigheten av att få järnvägsspår mellan Stockholm och Arlanda för att bl. a. avlasta en del av landsvägstrafiken. Vi hyser alltså goda förhoppningar om att denna fråga nu skall få en snabb lösning. Av olika inlägg i dagens debatt har vi också kunnat notera att det finns en rätt långtgående samstämmighet på denna punkt.

I reservation 29, som rubricerats Vissa övriga projekt i Stockholmsregionen, hänvisas till en vpk-motion om att SJ skall ges i uppdrag att i samråd med berörda kommuner och SL utreda och redovisa kostnadsberäkningar och konsekvenser för en alternativ sträckning för fjärrspårutbyggnaden mellan Flemingsberg och Södertälje. Vi i vpk vill att denna sträckning i huvudsak skall förläggas längs med nuvarande spår, dvs. i enlighet med vad SJ för flera år sedan skissade i ett förslag – ett förslag som sedan egentligen aldrig har blivit föremål för någon ordentlig utredning eller kostnadsberäkning. Såvitt vi har kunnat förstå av de undersökningar som har gjorts av de närmast berörda kommunerna finns det goda möjligheter att klara spårutbyggnaden genom en förläggning längs med de nuvarande spåren. Detta skulle bli en bra och billigare lösning som inte skulle aktualisera några nya miljöproblem, vilket däremot skulle bli fallet när det gäller de andra spårsträckningar – inte mindre än fyra stycken – som fortfarande diskuteras.

Att lösa fjärrtågsförbindelserna söderut på ett bra sätt är så att säga en fråga som angår hela landet. Här har vi faktiskt en flaskhals i kommunikationerna som vid problem i trafiken får återverkningar för järnvägsförbindelserna i praktiskt taget hela det övriga landet. Det är alltså mycket angeläget att man nu snabbt kommer till skott och får en lösning på frågan om spårutbyggnad. Det är angeläget att utbyggnaden sker i kombination med bygget av en ny fjärrtågsstation vid Södertälje Södra, såsom vi har föreslagit och som bl. a. länsstyrelsen och berörda kommuner i Södermanlands län samt de närmast berörda kommunerna i Stockholms län är i stort sett överens om.

Jag hoppas alltså, herr talman, att vi alldeles bortsett från utgången av voteringen beträffande reservation 29 ändå ganska snart skall få uppleva att det blir en bra lösning när det gäller de nya fjärrtågsspåren, som så långt

möjligt tillgodoser olika miljöhänsyn. Jag hoppas vidare att vi så snart som möjligt kan göra ett ställningstagande som innebär att Södertälje syd kommer till stånd. Detta har stor betydelse också för utvecklingen när det gäller Mälartrafiken och trafiken mot Oslo, i den riktning som det här har talats om. Ett realiserande av förslaget om Södertälje syd har i sig så många goda egenskaper beträffande trafiklösningar av olika slag som också berör landsvägstrafiken, att jag hoppas att detta snart kommer till utförande.

Med dessa ord och med hänsyn till omständigheterna i dag när det gäller ärendebehandling och beslut ber jag att få yrka bifall till motionerna T66 yrkande 12 och T520 samt till reservationerna 28 och 29 i trafikutskottets betänkande.

Anf. 33 ROLAND SUNDGREN (s):

Herr talman! Jag vill bara foga några synpunkter till de positiva skrivningar som trafikutskottet har gjort om projekten Mäljarbanan och Bergslagspendeln. Utskottet anser ju att en projektering av Mäljarbanan kan börja på delar av den.

De omfattande investeringar i järnvägstrafiken som redan görs, och som också måste göras, i Stockholmsområdet bör i tiden förläggas så, att utrymme skapas för att investeringar i det inre av Mälardalen och i Bergslagen kan börja så snart som möjligt. Det gäller att få en jämnare investeringstakt i Stockholmsområdet, något som samtidigt kan bidra till en näringspolitisk utveckling i det inre av Mälardalen och i Bergslagen. Det är viktigt att så snart som möjligt med snabba kommunikationer knyta samman högskolestäder som Eskilstuna, Västerås och Örebro. Detta skapar förutsättningar för en integrering av utbildningarna vid högskolorna på dessa orter och därmed underlag för att så småningom också knyta forskning till dessa. Detta skulle mer än något annat starta en utveckling i det inre av Mälardalen och göra denna till en utvecklingsregion fullt jämförbar med andra regioner som har universitetsutbildning med forskning. Frågorna om dubbelspår på sträckorna Kolbäck-Västerås, Enköping-Grillby samt Jädersbruk-Valskog är helt färdigutredda. Förarbeten på de nya sträckningarna Eskilstuna-Västerås och Arboga-Örebro måste prioriteras.

När det gäller Bergslagspendeln, som tillhör länsjärnvägsnätet, kommer de regionala intressenterna att ta initiativ till att denna kommer till stånd. Man ligger i startgroparna. Arbetet med Bergslagspendeln kan börja så snart banverket inleder sin verksamhet och kan anslå investeringsmedel. Mot bakgrund av de lokaliseringar till Ludvika som görs - ASEA-Brown Boveri, riksskatteverkets punktskatteenhet och delar av statens vattenfallsverk - är alla intresserade av att Bergslagspendeln omedelbart rustas upp och elektrifieras. Inte minst regeringsledamöter har gjort uttalanden om Bergslagspendelns stora betydelse för utvecklingen i Bergslagsområdet. Bergslagspendelns anknjtning till Mäljarbanan förstärker då också de positiva regionalpolitiska effekterna för Bergslagen och hjälper till att lösa de stora problem som detta kärnområde för det svenska industrisamhället i dag har att brottas med.

Herr talman! Jag ser trafikutskottets betänkande som startskottet för Mäljarbanan och Bergslagspendeln och yrkar bifall till utskottets hemställan.

Anf. 34 GUNNEL JONÄNG (c):

Herr talman! I rubriken till detta betänkande står att det gäller "en framtidsinriktad järnvägspolitik". Men jag konstaterar att utskottet i detta sammanhang talar mycket litet om norra stambanan. Jag har en motion där jag begärt ett allmänt uttalande av riksdagen att någon neddragning av persontrafiken på norra stambanan inte skall få ske. På det yrkandet svarar utskottet följande: "Utskottet anser att de frågor som aktualiserats i motionerna bör avgöras av SJ. Om riksdagen uttalade sig om tågstopp och tidtabellsfrågor skulle SJ:s möjligheter att agera som ett självständigt trafikföretag allvarligt försvåras. Motionsyrkandena avstyrks av utskottet."

Jag tycker att detta är nonchalant i överkant, och jag kan inte annat än tolka det som ett uttryck för bristande intresse för norra stambanan. Man har i utskottet inte ens orkat med att föra in motionen bland de motioner som handlar om Norrlandstrafiken, utan motionen behandlas under rubriken Tåguppehåll och tidtabellsfrågor.

I det avsnitt som handlar om Norrlandstrafiken tar man upp snabbtågsprojektet Stockholm-Sundsvall. Utskottet har många lovord för en sådan satsning. Det förstår jag, och jag kan instämma i lovorden. Men när sedan Nils G Åsling och jag har dristat oss att fundera på en utredning om snabbtåg på linjen Stockholm-Gävle-Bollnäs-Östersund, så handlar ju det om norra stambanan, och då visar utskottet återigen sitt bristande intresse och avfärdar motionen på tre rader: "Utskottet anser att det, även beträffande denna linje, är SJ:s och banverkets sak att avgöra om snabbtåg skall sättas in och om nödvändiga banupprustningar skall genomföras. Motionen avstyrks därför."

Dessa korta skrivningar i utskottsbetänkandet är, som jag ser det, ingen tillfällighet. De är ett led i ett mönster, ett mönster som går igen så fort man talar om kommunikationer och om norra stambanan. Synpunkterna stämmer också med kommunikationsministerns uppfattning. Jag hade här i kammaren i höstas en debatt med honom, där jag tog upp just persontrafiken på norra stambanan. Då framhöll kommunikationsministern att det jag talade om var gårdagens järnväg och gårdagens trafikpolitik. Det är alltså samma mönster. Talar man om persontrafiken på norra stambanan, så är det gårdagen man talar om.

Jag är oroad över framtiden för södra Norrlands inland, för dess kommuner och dess befolkning. Vi sätts på undantag. I regeringens proposition om åtgärder för Norrlands inland undantogs Gävleborgs inland utom Ljusdal. När det gäller kommunikationer förefaller rättesnöret vara att förbättra kommunikationerna för dem som redan har goda kommunikationer men mindre att förbättra för dem som har dåliga kommunikationer.

Gävleborgs inland har inga flygmöjligheter – det finns inga flygplatser i vare sig Ockelbo, Bollnäs, Ovanåker eller Ljusdal. Vore det inte då naturligt att bygga upp goda järnvägskommunikationer åt befolkningen i dessa bygder? Nej, det förefaller inte så. Vi skall matas ut till kusten. Vi har tidigare haft våra tvärgående järnvägslinjer, som nu är nedlagda, och vi skall förstås forslas i bussar.

Det satsas på norra stambanan just nu. Ja visst – för godstrafikens skull.

Gävleborgs inland är beroende av norra stambanan. Både för enskilda människor som pendlar inom länet och för näringslivet i stort är det

nödvändigt med goda kommunikationer. Vi som bor i inlandet ställer naturligtvis upp för bättre kommunikationer åt andra, för snabbtåg osv., men vi måste också ha rätt att kräva något för oss själva.

Mellan Bollnäs och Edsbyn upprätthålls godstrafik som är av stor betydelse för Ovanåkers och Edsbyns många industrier. Nu har frågan aktualiserats om att godsbefordran på den linjen skall upphöra. Industrierna i Ovanåker har samfällt uttalat sin oro över en sådan utveckling. De har behov av banan. Edsbyverken har satsat på stickspår. Nordanå Trä i Alfta kör 120 stora dubbelvagnar per år på järnväg. I Alfta kan man använda egen truck för lastning av vagnarna. Östanåsågen omsätter 25 miljoner. 80 % av produkterna transporteras på järnväg. En stor del av produkterna går vidare till Italien och Västtyskland. Företaget är helt beroende av järnvägstrafiken. Ovanåkers kommun har med skärpa markerat att man inte accepterar en nedläggning av godstrafiken.

Det har funnits några ljuspunkter här i dag: Rune Thoréns uttalande om satsningen på stambanan och c-vpk-reservationen om godstrafiken mellan Bollnäs och Ovanåker. Jag yrkar bifall härvidlag.

Till sist, herr talman, vill jag hälsa riksdagens ledamöter välkomna att åka på Dellenbanan i Hälsingland i sommar. Det är förstås en nedlagd bana, men den fyller 100 år i år och där kommer att gå särskild turisttrafik. Välkomna till en skönhetsupplevelse på Dellenbanan!

Anf. 35 BÖRJE HÖRNLUND (c):

Herr talman! Det är nu snart 100 år sedan dagens järnvägsnät lades fast. Vi vet att trafikarbetet snabbt kommer att öka framöver. Vi vet också att trafik och miljö intimt hör samman. Det är viktigt att finna positiva lösningar som bygger på ny och bättre teknik. Om jag har förstått det som nu händer när det gäller bannätet för snabbtåg, så torde det finnas möjligheter för sådana järnvägsförbindelser mellan våra tre storstäder. Det är naturligtvis bra och riktigt, men också de verkligt långa avstånden behöver goda förbindelser. Ett sådant projekt är ostkustbanan. Om man ser på den banan med beaktande av samhällsekonomiska och miljömässiga bedömningar, så försvarar den i och för sig sin plats som ett eget projekt. Ur regionalpolitisk utvecklingssynpunkt går det inte att övervärdera nyttan av att binda ihop de norrländska kustorterna.

Man kan också se den här banan i ett nordiskt perspektiv. Ett nordiskt snabbtågsbannät, som binder ihop våra länder, vore ett utomordentligt intressant framtidsprojekt. Jag är för min del övertygad om att samtal med våra nordiska storföretag på bygg- och teknikområdet, t. ex. ASEA, borde kunna leda till att det blev ett stort gemensamt intresse att vara med och utveckla ett sådant här framtidsprojekt och även att delta i finansieringen av detsamma. Detta är naturligtvis en fråga för Nordiska rådet och en fråga för ett tio-tjugotal av de nordiska ländernas storföretag. Jag hoppas att det kan bli en debatt om saken.

Jag vill avsluta med att yrka bifall till motion T94, som berör ostkustbanan.

Anf. 36 GÖRAN ALLMÉR (m):

Herr talman! Anledningen till att jag har begärt ordet i detta ärende är att jag tillsammans med Per Westerberg och Gunnel Liljegren under den allmänna motionstiden väckte en motion om järnvägskommunikationerna i Södermanland.

Jag skall fatta mig mycket kort, men jag kan med glädje konstatera att utskottet i sin behandling av kommunikationerna runt Mälaren visar ett mycket positivt intresse för de projekt som går under namnen Svealandsbanan och Mälarbanan och även för en tänkt snabbtågslinje runt Mälaren. Det är möjligt, som utskottet framhåller, att trafikutbyggnaden runt Mälaren måste studeras ytterligare. Man får emellertid inte glömma bort att mycket ingående studier redan föreligger, varför ett utförande av projekten bör komma till stånd mycket snart.

Det finns dock, herr talman, vissa formuleringar i utskottets betänkande vilka reser en del frågor som onekligen bekymrar oss som är bosatta söder om Mälaren. Järnvägslinjen Södertälje Södra-Eskilstuna ingår i det s. k. stomnätet. Det gör även järnvägen norr om Mälaren som sammanbinder Örebro och Västerås med Stockholm. Likafullt väljer utskottet att uttala att projekteringar norr om Mälaren redan nu bör genomföras på de delar av Mälarbanan som sammanfaller med nuvarande bansträckning och där spårkapaciteten och banstandarderna snarast måste förbättras. Jag måste då, liksom Kjell Johansson tidigare gjort, fråga utskottets talesman: Innebär detta uttalande att utskottet redan nu prioriterar Mälarbanan framför Svealandsbanan? Kjell Johansson fick inget svar på sin fråga, och tiden att lämna svar har snart utgått. Folk i de berörda bygderna kan lätt få uppfattningen att Mälarbanan skall prioriteras, om vi inte här kan få ett klarläggande som visar någonting annat.

Jag är fullt medveten om att järnvägen norr om Mälaren nu har en låg standard och snarast bör förbättras, oavsett om Mälarbanan kommer till stånd eller inte. Situationen på Eskilstunabanan är dock inte bättre, och för att inte kommunikationerna söder om Mälaren skall hamna i bakvatten borde utskottets talesman här klargöra att behovet av upprustning av Eskilstunabanan är väl så viktigt att tillgodose som det som gäller den norra bansträckan.

Herr talman! Vi har i vår motion också framhållit det betydelsefulla i att den nya fjärrtågsstationen på Södertörn förläggs så nära Södertälje som möjligt. Utskottet säger sig inte vilja föregripa regeringens beslut i denna fråga. Jag kan ha viss förståelse för den ståndpunkten, men vill samtidigt framhålla att jag nog kommer att följa ärendets handläggning.

Anf. 37 OLLE SVENSSON (s):

Herr talman! Från sörmländsk sida har ledamöter inom tre partier i en motion i anslutning till regeringens trafikpolitiska proposition välkomnat en samhällsekonomiskt inriktad investeringsplanering. Vi instämmer också i bedömningen av angelägenheten av de större järnvägsprojekten, däribland Svealandsbanan, som i propositionen utpekade som intressanta. Vi står även bakom de motiv som presenteras för dessa projekt.

Trafikutskottet har gett vår motion en mycket välvillig behandling.

Utskottet tillstyrker för sin del föredragande statsrådets förslag om att planeringen av investeringar och underhåll skall ske på samhällsekonomiska grunder. Därmed kommer investeringarna i järnvägens infrastruktur i huvudsak att bedömas på liknande sätt som gäller för väginvesteringarna, säger utskottet. Med detta uttalande har man tillgodosett syftet med vår motion.

Enligt min mening ligger detta väl i linje med önskemålen att vidareutveckla de båda projekten Svealandsbanan och Mäljarbanan. Jag vill gärna understryka att en ny fjärrtågsstation vid Södertälje syd är av strategisk betydelse för utvecklingen av tågtrafiken. Jag noterar också med tillfredsställelse att utskottet framhåller att den tätbefolkade Mäljarregionen är ett av de områden i Sverige där en utbyggd kapacitet av SJ:s persontrafik och minskade restider skulle kunna få betydande effekter i form av ökat tågresande.

Jag har emellertid, i likhet med ett par tidigare talare, en fråga att ställa till utskottets företrädare, och jag finner med tillfredsställelse att Rune Johansson står närmast på talarlistan.

Utskottet anser att hela trafiken kring Mälaren skall studeras ytterligare. Jag har då utgått från att den skrivning som därefter följer och som talar om angelägenheten av projektering redan nu för vissa investeringar på Mäljarbanan, omfattande befintliga sträckningar som kunnat ingå i det kommande bannätet också skall kunna komma att gälla befintliga sträckningar på Svealandsbanan. Detta är befogat med hänsyn till betydelsen av den samordning mellan dessa båda projekt som såväl regeringen i propositionen som utskottet i sitt betänkande uttalar sig för. Jag kan tillägga att detta är en samordning som också SJ-ledningen varmt förordar och tydligen tagit som utgångspunkt för sin planering. Jag föreställer mig att utskottet med sin skrivning inte avsett att utesluta en sådan möjlighet, och jag skulle gärna vilja få detta bekräftat av utskottets talesman Rune Johansson.

Anf. 38 RUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! Eftersom jag har fått tre frågor om trafiken runt Mäljarbanan vill jag först säga att utskottet står bakom den skrivning som vi har presenterat. Vi vill också hänvisa till banverkets roll i dessa frågor. Jag tror inte att det skall behöva råda gränsstrider i Mäljarregionen när det gäller satsningen på detta järnvägssystem.

Jag skulle ändå till protokollet vilja göra den preciseringen att utvärderingarna av fördelarna med en samordning mellan de båda projekten självfallet bör få ligga till grund för de investeringar som bör komma till stånd. Utskottet har egentligen velat understryka angelägenheten av att man inte i onödan dröjer med förbättringar. Projektet är alltså mycket dyrt och måste därför byggas etappvis.

Därmed, herr talman, är debatten för min del avslutad.

Anf. 39 KJELL JÖHANSSON (fp) replik:

Herr talman! Som jag nämnde i mitt anförande, även om jag använde andra ord, ser SJ uppenbarligen Mäljarområdet som en sammanhängande marknad. Jag tolkar Rune Johanssons svar på det sättet att utskottet inte

lägger hinder i vägen för denna marknadsmässiga syn och de överväganden om investeringsvolym och investeringstakt som SJ utifrån denna helhetssyn kan komma att göra.

Därmed är jag nöjd. Fred kan slutas mellan nord och syd.

Anf. 40 OLLE SVENSSON (s) replik:

Herr talman! Jag vill tacka Rune Johansson för svaret, och jag vill helt lakoniskt säga att hans svar gör det möjligt för mig att vid den votering som kommer biträda utskottets hemställan i dess helhet.

Anf. 41 ULLA JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag skall så här i debattens slutskede bara gå upp för att till trafikutskottet framföra ett tack för en positiv och vänlig skrivning om motion T19 angående smalspåret Växjö–Västervik. Jag gör det kanske inte så mycket för motionärernas skull som för alla de ideella krafterna – unga, gamla, pensionärer och aktiva SJ-människor – som tar hela sin fritid i anspråk för att iordningställa en bana som SJ tidigare lagt ned. I veckan har de fått banan godkänd av vägverket, med beröm för det arbete de har lagt ner. Banan kommer att bli trafikerad från mitten av maj. Jag hoppas att de känner att de har fått detta erkännande och att det ekonomiska trycket så småningom skall lätta och att det kommer att gå bra för dem. Tack!

Anf. 42 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! Några kompletteringar.

Till Rune Johansson vill jag säga att vi i centern har stort förtroende för länsbolagen, men det vi vill är att staten skall stå för infrastrukturen även när det gäller dessa investeringar.

Egentligen begärde jag ordet för en annan sak. Inledningsvis sade jag att vi vill satsa mellan 20 och 25 miljarder kronor på en mängd projekt. Jag uppehöll mig vid ett flertal enskilda projekt och talade för dem. Jag sade samtidigt att vi icke har tagit ställning till de enskilda projekten, utan dem får vi titta närmare på. Vi förutsätter emellertid att de kommer att inrymmas i de 20–25 miljarderna.

Vpk har i en serie reservationer, närmare bestämt reservationerna 28–37, tagit upp nästan samtliga de projekt som jag talade för. Då kan det kanske se litet underligt ut att vi i omröstningarna ställer oss emot varandra, men beroende på den teknik vi har i riksdagen är det självklart att det blir på det sättet. Vi har talat för projekten men inte reserverat för dem. Däremot kommer vi i fortsättningen att arbeta för att i stort sett samtliga dessa projekt skall kunna inrymmas i de 20–25 miljarder som centern har anvisat.

Överläggningen var härmed avslutad.

Mom. 1 (uppdelning av SJ i ett affärsverk och ett banverk)

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 13 för reservation 1 av Viola Claesson.

Mom. 4 (privata konsultbolag)

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 13 för reservation 2 av Viola Claesson.

Mom. 5 (järnvägens framtida roll)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Gösta Andersson och Rune Thorén – bifölls med acklamation.

Mom. 6 (rationaliseringar och styrelserepresentation)

Utskottets hemställan bifölls med 218 röster mot 60 för reservation 4 av Rolf Clarkson m. fl.

Mom. 7–18 gäller indelningen av järnvägsnätet

Mom. 7 (avslag på förslaget att indela järnvägsnätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar)

Utskottets hemställan bifölls med 263 röster mot 13 för reservation 5 av Viola Claesson.

Mom. 9 (Bohusbanan)

Hemställan

Utskottets hemställan bifölls med 218 röster mot 60 för hemställan i reservation 6 av Gösta Andersson m. fl. i motsvarande del.

Motivering

Utskottets motivering godkändes.

Mom. 10 (bandelen Boden–Haparanda)

Utskottets hemställan bifölls med 230 röster mot 48 för reservation 6 av Gösta Andersson m. fl. i motsvarande del.

Mom. 11 (bandelen Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Viola Claesson i motsvarande del – bifölls med acklamation.

Mom. 12 (Västerdalsbanan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Viola Claesson i motsvarande del – bifölls med acklamation.

Mom. 13 (Fryksdalsbanan)

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 14 för reservation 7 av Viola Claesson i motsvarande del.

Mom. 16 (förändringar i bannätsindelningen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 10 av Gösta Andersson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 19 (kortare avtalsperiod m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 11 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 21 (bidrag endast till tågtrafik)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Gösta Andersson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 24 (trafikeringsrätten)

Utskottets hemställan bifölls med 176 röster mot 102 för reservation 13 av Rolf Clarkson m. fl.

Gunhild Bolander (c) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Mom. 29 (förstärkning av trafikhuvudmännens resurser)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 14 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 32 (stationshus och resecentra)

Utskottets hemställan – som ställdes mot utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionerna T66 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del och T520 av Nils Berndtson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 33 (nedläggning av vagnslasttrafik)

Utskottets hemställan bifölls med 263 röster mot 15 för reservation 15 av Viola Claesson. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 34 (upprätthållande av godstrafik)

Utskottets hemställan bifölls med 231 röster mot 48 för reservation 16 av Gösta Andersson m. fl.

Mom. 38 (prissättningen av kombitrafiken)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 17 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 39 (kombitrafikens omfattning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 18 av Rolf Clarkson m. fl., *dels* reservation 19 av Gösta Andersson och Rune Thorén – bifölls med acklamation.

Mom. 41 (omfattningen av inlandsbanan)

Först biträdde reservation 20 av Gösta Andersson och Rune Thorén med 45 röster mot 16 för reservation 21 av Viola Claesson. 217 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 228 röster mot 51 för reservation 20 av Gösta Andersson och Rune Thorén. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 43 (upprustning av inlandsbanan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 22 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 45 (malmbanan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 23 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 46 (samhällsekonomisk investeringsplanering)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 24 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 47 (inriktningen av investeringarna i järnvägens infrastruktur)

Först biträdades reservation 26 av Gösta Andersson och Rune Thorén med 38 röster mot 14 för reservation 27 av Viola Claesson. 227 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter biträdades reservation 25 av Rolf Clarkson m. fl. med 61 röster mot 50 för reservation 26 av Gösta Andersson och Rune Thorén. 168 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 25 av Rolf Clarkson m. fl. – genom uppresning.

Mom. 48–71 gäller upprustning och utbyggnad av skilda bandelar

Mom. 48 (Arlandabanan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 28 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 49 (vissa övriga projekt i Stockholmsregionen)

Utskottets hemställan bifölls med 262 röster mot 16 för reservation 29 av Viola Claesson.

Mom. 50 (Mälarbanan och Svealandsbanan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 30 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 51 (Bergslagspendeln)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 31 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 52 (västkustbanan m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 32 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 53 (Bohusbanan)

Först biträdades utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion T37 av Evert Svensson m. fl. i motsvarande del med 48 röster mot 25 för reservation 33 av Viola Claesson. 204 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 242 röster mot 35 för utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion T37 av Evert Svensson m. fl. i motsvarande del. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Prot. 1987/88:116
6 maj 1988

*En framtidsinriktad
järnvägspolitik m. m.*

Mom. 56 (Nykroppaprojektet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 34 av Viola Claesson
– bifölls med acklamation.

Mom. 60 (Västerdalsbanan)

Utskottets hemställan bifölls med 255 röster mot 20 för reservation 35 av
Viola Claesson. 1 ledamot avstod från att rösta.

Gunhild Bolander (c) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha
avstått från att rösta.

Mom. 63 (ostkustbanan m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 36 av Viola
Claesson, *dels* utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes
av bifall till motion T94 av Görel Thurdin och Börje Hörnlund – bifölls med
acklamation.

Mom. 67 (Götalandsbanan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 37 av Viola Claesson
– bifölls med acklamation.

Mom. 73 (klassikeringen på tåg och gratisresor med SJ)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 38 av Viola Claesson
– bifölls med acklamation.

Mom. 82 (tågstopp vid Vårgårda järnvägsstation)

Utskottets hemställan bifölls med 259 röster mot 18 för reservation 39 av
Viola Claesson.

Mom. 87 (riktlinjer för avgiftssättningen för banutnyttjandet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 40 av Gösta
Andersson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 88 (den långsiktiga målsättningen för avgiftssättningen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 41 av Rolf Clarkson
m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 89 (ett alternativt avgiftssystem)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 42 av Viola Claesson
– bifölls med acklamation.

Mom. 90, 91, 94 och 95 (försäljning av fast egendom, m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 14 för reservation 43 av
Viola Claesson.

*Mom. 103 och 104 (statens järnvägars lån och placering av medel utanför
riksgäldskontoret)*

Utskottets hemställan bifölls med 265 röster mot 14 för reservation 44 av
Viola Claesson.

Mom. 106 (anslag till Drift och underhåll av statliga järnvägar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 45 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 107 (anslag till Reinvesteringar i stomjärnvägar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 46 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 109 a (anslag till Nyinvesteringar i stomjärnvägar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 47 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 113 (anslag till Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 48 av Rolf Clarkson m. fl., *dels* reservation 49 av Gösta Andersson och Rune Thorén – bifölls med acklamation.

Mom. 114 (anslag till Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 50 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

4 § Föredrogs

utrikesutskottets betänkande
1987/88:22 om Östra Timor.

Utskottets hemställan bifölls.

5 § Föredrogs

kulturutskottets betänkande
1987/88:18 om ungdomsfrågor (prop. 1987/88:100 delvis).

Ungdomsfrågor

Anf. 43 INGRID SUNDBERG (m):

Herr talman! Kulturutskottets betänkande nr 18 om ungdomsfrågor är till omfattningen förhållandevis begränsat och detsamma kommer troligtvis att gälla för debatten. En av orsakerna till detta är att riksmötet befinner sig i sitt slutskede, en annan orsak är att ungdomsfrågorna under den allmänpolitiska debatten blev föremål för en noggrann genomgång, och det finns knappast orsak att här upprepa den debatten. Det gläder mig dock att i efterhand kunna konstatera att den förhållandevis negativa syn på dagens ungdom som präglar föredragande statsråds beskrivning i årets budgetproposition, under den debatten mjukades upp och ersattes av en betydligt mer positiv.

inställning från statsrådets sida. Detta stämmer överens med vår uppfattning att ingen generation ungdomar haft det så bra som dagens generation, vilket i sin tur naturligtvis inte utesluter att det finns problem. I övrigt får de olika förslag som presenterades i budgetpropositionen prövas i resp. utskott, och detta har vi framfört i skrivningen i reservation nr 1.

Vi anser inte att statens ungdomsråd behövs. Vi värjer oss mot att staten i form av en övergripande organisation skaffar sig utrymme för att styra och reglera ungdomsverksamheten, och i det här fallet också styra den politiskt. Detta visar sig genom den klart politiserade sammansättningen av statens ungdomsråds styrelse:

Vi anser att ungdomsorganisationerna själva genom sitt samarbetsorgan, och genom en eventuell tillkomst av nya sådana, skall svara för fördelningen av de medel som staten ställer till förfogande.

Det finns också skäl till erinra om de stödmöjligheter som står till ungdomsorganisationernas förfogande genom medel som fördelas över andra departement. Här vill jag som exempel nämna att socialdepartementet ställer 4,6 milj. kr. till förfogande för droginformation, och det finns i övrigt åtskilliga andra möjligheter att söka bidrag, inte minst till projekt.

Huvuddelen av dessa bidrag kan sökas av många olika organisationer och inte uteslutande ungdomsorganisationer. Vi anser däremot att de statliga medel som nu fördelas av statens ungdomsråd för ungdomsorganisationernas centrala verksamhet bör reserveras för just ungdomar. Åldersgränsen bör därvid vara 21 år. Den nuvarande gränsen på 25 år inbegriper den utan jämförelse starkaste konsumtionsgruppen. Denna synpunkt redovisas i reservation nr 6. Jag vill också påpeka att vi vill reservera 2 milj. kr. för att förstärka ledarutbildningen.

Slutligen, herr talman, är det glädjande att så många ungdomar är aktiva inom föreningslivet. Det finns dock en svag tendens till att föreningsaktiviteten bland ungdomar är i avtagande, och det är en utveckling som vi anser vara mycket olycklig. Det är inte pengar som i första hand kan motverka en sådan utveckling och det är betydelsefullt att skolan i alla sammanhang stöder ett aktivt föreningsarbete, för det är i skolåldern som intresset för föreningsverksamhet vaknar.

I reservation nr 3 har vi uppmärksammat de särskilda problem som möter barn och ungdom i storstadsregionerna och varnat för att alltför rigorösa regler och förbud motverkar ungdomarnas försök att forma sin fritid efter egna önskningsar.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 1, 3, 4, 5 och 6.

Anf. 44 JAN HYTTRING (c):

Herr talman! Det finns en stor enighet om att barn- och ungdomsorganisationerna spelar en betydande roll när det gäller att uppnå riksdagens ungdomspolitiska mål om att utveckla demokratin, stimulera samhällsengagemang, skapa bättre samhällsmiljöer, öka jämlikheten och skapa en bättre samhörighet. Ungdomsorganisationerna gör en kontinuerlig och långsiktig insats för att ge dagens ungdomsgenerationer denna humanistiska grund att stå på. Organisationernas verksamhet bygger på arbete av och för ungdomar. Deras insatser går inte att jämföra med kampanjer organiserade av myndigheter.

Vi kan samtidigt konstatera att det reella stödet till de ungdomsorganisationer som vi talar så väl om har minskat. Statens ungdomsråd har granskat ungdomsorganisationernas centrala ekonomi, och man konstaterar i slutrapporten från juli 1986 att värdet av det statliga stödet kraftigt har försämrats sedan början av 1980-talet. Medan konsumentprisindex har ökat med 54 % mellan 1980 och 1985 har en genomsnittlig ungdomsorganisationens centrala statliga stöd ökat med endast 9 % mellan 1980/81 och 1986/87. Statsbidragen till ungdomsorganisationerna via statens ungdomsråd har minskat från 240 miljoner i slutet av 1970-talet till 150 miljoner årsskiftet 1986-1987, detta mätt i 1986 års penningvärde.

För att återställa stödet krävs alltså ca 90 milj. kr. Dessutom har andra bidrag som t. ex. organisationstidskriftsstödet slopats, vilket också har drabbat ungdomsorganisationerna. Under de år som har gått har ett flertal utredningar, bl. a. folkrörelseutredningen, studerat ungdomsorganisationernas statliga stöd. Inför det faktum att många ungdomsorganisationer har svårigheter säger folkrörelseutredningen att detta är mycket allvarligt och bör utgöra en väckarklocka för beslutsfattare på såväl central som lokal nivå. Man konstaterar också att trots de i dag förändrade och i många fall svårare villkoren söker ungdomsorganisationerna utveckla sin verksamhet och strävar hela tiden mot att nå fler barn och ungdomar.

Även ungdomsministern konstaterar att de idébärande organisationerna har svårt att hävda sig. Utan resurser är det oerhört svårt att möta konkurrensen från det stora kommersiella utbudet av fritidsverksamhet som finns i dag.

När ungdomsorganisationerna, som Sveriges ungdomsråds ekonomiutredning visar, tvingas skära ned verksamhet och utbildning blir situationen än värre. Att försöka möta ungdomarnas missnöje, som bl. a. kom till uttryck i Kungsträdgården i somras, blir omöjligt.

Det är allvarligt och oroande att regeringens föredragande i ungdomsfrågor inte presenterar några åtgärder som återställer det statliga stödet till den nivå den hade i början av 1980-talet. Regeringen drar uppenbarligen inte några slutsatser av det omfattande utredningsarbete som har pågått fram till i höstas. I budgetpropositionen finns inga förslag som rättar till bristerna, utom möjligen det statliga lokala aktivitetsstödet. Att endast räkna upp det centrala stödet med 5 % står i direkt strid mot ovan nämnda målsättningar.

Vi i centern anser det nödvändigt att som ett första steg mot att återställa anslaget till ungdomsorganisationernas centrala verksamhet anslå 10 milj. kr. utöver regeringens förslag. Jag yrkar därmed bifall till reservation nr 7.

Sedan något om den samlade redovisning för ungdomsfrågor som har bifogats som bilaga till betänkandet, det s. k. 100-punktersprogrammet. De flesta av de frågorna behandlas ju faktiskt av andra utskott och därför tycker reservanterna att det inte är nödvändigt att bifoga detta 100-punktersprogram till ett enda betänkande. Flera av de frågor som finns i 100-punktersprogrammet är ju ännu inte behandlade i denna kammare, utan kommer att behandlas senare under våren. Detta är alltså anledningen till att reservanterna anser det olämpligt att bifoga den här samlade redovisningen. Därmed yrkar jag också bifall till reservation nr 1.

Anf. 45 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):

Herr talman! Regeringen presenterar i årets budgetproposition ett samlat program för Sveriges ungdom. Från vpk:s sida nödgas vi tyvärr konstatera att regeringens förslag inte innebär några genomgripande förbättringar för ungdomarnas situation vare sig när det gäller deras problem på arbetsmarknaden eller när det gäller de stora problem som ungdomarna har på bostadsmarknaden.

En utförlig beskrivning av vår kritik gentemot regeringsförslaget och alternativa lösningar för ungdomarnas situation finns i vår motion och i motsvarande reservation som är fogat till detta betänkande, vilken jag yrkar bifall till.

(forts. prot. 118)

6 § Kammaren beslöt att ärendebehandlingen skulle fortsättas vid arbetsplenum tisdagen den 10 maj.

7 § På förslag av andre vice talmannen beslöt kammaren kl. 13.50 att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00, då dagens frågestund skulle börja.

8 § Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00 under ledning av andre vice talmannen.

9 § Svar på fråga 1987/88:475 om habiliteringen av handikappade

Anf. 46 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Margó Ingvardsson har frågat mig om jag är beredd att vidta åtgärder för att öka resurserna till habiliteringen av handikappade barn och vuxna.

Som svar på frågan vill jag meddela att regeringen inom kort avser att tillsätta en särskild handikapputredning. Avsikten är att utredningen främst skall inriktas på sådana insatser som görs för handikappade dels av kommunerna inom socialtjänsten, dels av hälso- och sjukvårdshuvudmännen inom habiliteringen och rehabiliteringen.

Utgångspunkten för utredningen kommer framför allt att vara situationen och behoven för personer med svåra handikapp och handikappade barn och ungdomar, med andra ord grupper som har ett omfattande behov av stödinsatser från samhällets sida. Särskild uppmärksamhet skall också ägnas åt de små och mindre kända handikappgrupperna, om vilkas situation det för närvarande i många fall saknas den nödvändiga kunskapen hos ansvariga samhällsorgan. Syftet med utredningen är att klargöra hur dessa grupper i framtiden skall kunna tillförsäkras ett fungerande samhällsstöd. Min bedömning är att just frågan om habiliteringsinsatser för handikappade barn och vuxna kommer att ges avsevärd uppmärksamhet under utredningsarbetets gång.

Anf. 47 MARGÓ INGVARDSSON (vpk):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på min fråga.

Debatten om sjukvårdskrisen har ställt vissa bristområden i fokus, men alla områden lyckas inte få samma uppmärksamhet trots påtagliga brister. Så är det exempelvis inom habiliteringen.

I min fråga har jag pekat på möjligheterna att få behandling hos logoped, ett område där behoven vida överstiger resurser. Bristen på logopeder får till följd att barn som är inskrivna inom omsorgsverksamheten med stöd av lagen kan kräva sina rättigheter, medan andra handikappade barn får behandling endast i undantagsfall. Exempelvis barn med cp-skador är en sådan grupp som kommer i andra hand, även om de har stora ät- och dricksvarigheter, som skulle kunna påverkas genom logopedbehandling.

Det behövs ökade resurser. Men det behövs också en lagstadgad rätt för handikappade barn och ungdomar till vissa omsorger. Därför är det beklagligt att den statliga utredning som haft i uppdrag att vidga personkretsen enligt omsorgslagen inte har lyckats slutföra sitt uppdrag. Jag vill fråga statsrådet: Vad kommer att hända nu? Kommer den aviserade handikapputredningen att ta över den förra utredningens uppdrag att lägga fram förslag om vidgning av personkretsen enligt omsorgslagen?

Anf. 48 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Först vill jag säga att jag gör samma bedömning som Margó Ingvardsson när det gäller riskerna att de här grupperna, människor med handikapp och med omfattande och långvarigt behov av behandling, vård och stöd, lätt kommer bort i den aktuella vårddebatten. Det är vår gemensamma uppgift att se till att det inte blir fallet.

Även jag beklagar att den s. k. Ansgar-gruppen nu avslutat sitt arbete utan att ha uppnått målet för utredningen. Det är min bestämda avsikt att den handikapputredning som vi tillsätter inom kort skall ta upp de frågor som omsorgsberedningen haft att behandla. Men det kommer att ske med ett vidgat mandat att diskutera även utifrån kommunernas ansvar. Därmed tror jag att det skall bli lättare för denna utredning att komma fram till resultat än det var för Ansgar-gruppen.

Anf. 49 MARGÓ INGVARDSSON (vpk):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för den upplysningen. Det är bra att den här handikapputredningen skall överta Ansgar-gruppens direktiv när det gäller att vidga den lagstadgade rätten till behandling enligt omsorgslagen för andra handikappade än de som nu omfattas av lagen. Men jag måste fråga: Kommer den här handikapputredningen att arbeta utifrån nolldirektiv, liksom alla andra utredningar gjort under de senaste åren? I så fall är det svårt att förstå att utredningen skall kunna komma med några förslag som verkligen innebär förbättringar för fler grupper.

Anf. 50 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Sedan nolldirektiven infördes och vi därmed fick en ny utredningsteknik, har alla utredningar haft nolldirektiv. Det kommer säkerligen även den blivande handikapputredningen att få. Det tror jag mig

kunna utgå från, även om vi ännu inte är färdiga med direktivskrivningen.

Jag vill i det sammanhanget peka på att uppgiften ändå inte är alldeles hopplös att även med nolldirektiv till sist få fram resurser för ett område. Jag tänker på bilstödsutredningen, som också hade nolldirektiv men som ledde till en reform enligt vilken bilstödet i statsbudgeten ökade från 65 till 255 miljoner.

Nolldirektiv innebär att utredningen måste föreslå även finansiering av sina reformförslag. Men man kan ju åstadkomma konstruktioner och tekniska lösningar som underlättar arbetet med fortsatta insatser. På det sättet kan man bana väg för reformer, som regeringen sedan tar ansvar för.

Anf. 51 MARGÓ INGWARDSSON (vpk):

Herr talman! Skall jag uppfatta statsrådets svar på min fråga om nolldirektiven så, att dessa direktiv i praktiken inte har någon betydelse utan att handikapputredningen kan föreslå åtgärder som kommer att kosta pengar och att det inte är nödvändigt att finansieringen sker inom det egna området eller närgränsande områden, dvs. att utredningen kan föreslå en total omfördelning av samhällets resurser. I så fall tycker jag att detta var ett bra svar.

Anf. 52 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Som jag sade är direktiven ännu inte färdigskrivna, och därför kan jag inte svara på denna fråga. Vad som är alldeles klart är att de direkta utgiftsökningar som en utredning föreslår måste åtföljas av finansieringsförslag. Men ett utredningsarbete består inte bara i att lägga fram förslag till ökade insatser. Ofta handlar det om organisationsformer, ansvarstagande, tekniska lösningar och anvisning av modeller för verksamheten inom de ramar där arbetet skall ske.

Jag tog i går emot en utredning från Riksförbundet för rörelsehindrade barn och ungdomar. Denna innehöll mängder av intressanta uppgifter på habiliteringsområdet. Vi skall inte enbart vänta på utredningen. Jag skall också se till att socialstyrelsen nu går igenom de nya uppgifter som kommer fram om habiliteringen av handikappade, uppgifter som visar att det skett vissa försämringar sedan omsorgslagen trädde i kraft.

Anf. 53 MARGÓ INGWARDSSON (vpk):

Herr talman! Det måste vara en klar skillnad mellan utredningar inom handikappområdet och utredningar som gäller andra områden. När det gäller de handikappades situation är det oftast inte fråga om att man skall föreslå åtgärder som innebär standardförbättringar, dvs. sådana förbättringar för handikappade människor som andra grupper inte får, utan det handlar alltid om att föreslå åtgärder som gör det möjligt för handikappade att uppnå en del av den standard som vi andra har på olika områden. Därför menar vi att det är omöjligt att ställa samma krav på handikapputredningar när det gäller finansiering som gäller för andra utredningar. Utredningarna inom handikappområdet måste få möjlighet att även föreslå saker och ting som kostar pengar. De måste också kunna gå utanför det egna området när de föreslår finansiering.

Anf. 54 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:

Herr talman! Hans Göran Franck har frågat mig vilka åtgärder regeringen är beredd att vidta för att förbättra situationen för dem som smittats av HIV genom blodtransfusion.

Hans Göran Franck åberopar därvid att patientförsäkringen inte behandlat dessa fall med tillräckligt allvar och att de HIV-smittades organisation NU inte beviljats bidrag.

Liksom frågeställaren hyser jag den största medkänsla med patienterna som drabbats av HIV-smitta i sjukvården. Smittan berodde på att vi då inte hade möjlighet att skydda patienter från HIV-smitta, närmast i samband med blodtransfusion. Numera är risken för smitta i sjukvården försvinnande liten.

Huvudmännen för hälso- och sjukvården har tecknat patientförsäkringen för att patienter som drabbas av allvarliga komplikationer skall kunna få ersättning. Någon vårdslöshet från sjukhusets sida behöver inte visas för att ersättning skall utgå.

Patientförsäkringen ger de skadade ersättningar, som i princip ansluter sig till vad som utgår i Sverige enligt skadeståndsrättsliga principer. Ersättning lämnas således för inkomstförlust, för skäligena kostnader, för sveda och värk samt för bestående men vid invaliditet.

Man kan konstatera att ersättningen från patientförsäkringen för bestående men vid invaliditet ofta ligger högre än vad som utgår enligt skadeståndsrättsliga bedömningar. Ersättningen står i normalfallet i relation till dels graden av invaliditet hos den skadade, dels den skadades ålder, och är avsedd att underlätta det liv som personen tvingas föra på grund av skadan, bl. a. genom att man ger möjligheter till rekreationsresor och utveckling av nya intressen.

Även om den som infekterats av HIV genom blodtransfusion till en början inte visar några kroppsliga sjukdomssymtom av invalidiserande natur får ändå samtliga HIV-positiva en ersättning för bestående men från patientförsäkringen. Ersättningen står i relation till åldern. Man har från försäkringskonsortiets sida försökt spåra upp de smittade för att erbjuda dem denna ersättning.

Det finns omkring 100 HIV-positiva blödarsjuka och 67 anmälda transfusionssmittade. Fler än 160 HIV-smittade har alltså fått ersättning. Totalt ca 10 milj. kr. har hittills utbetalats i ersättningar till dem från läkemedelsförsäkringen och patientförsäkringen. Härav avser 4,2 milj. kr. de transfusions-smittade.

Om tillståndet aids utvecklas hos patienten lämnas ytterligare ersättning. Särskilda försäkringsmedel har reserverats för sådana framtida ersättningar till de HIV-smittade.

Herr talman! Jag anser att det är orätt att påstå att patientförsäkringen inte behandlar dessa fall med tillräckligt allvar. Sverige och Finland är för övrigt de enda länder i världen som på detta sätt ger ett ekonomiskt stöd till HIV-infekterade personer.

Kamratföreningen NU bildades den 5 mars 1987 för dem som smittats av

HIV genom blodtransfusioner. Socialdepartementet beviljade den 14 april 1987 ett bidrag med 100 000 kr. till föreningens insatser i fråga om psykosocial stödverksamhet. Bidraget utgick från de särskilda medel som riksdagen har beviljat för bekämpningen av aids. Kamratföreningen har sålunda initialt beviljats bidrag från staten.

NU har därefter begärt ytterligare stöd till föreningsverksamheten, som bl. a. består i att låta medlemmarna göra rekreationsresor, dock utan att ange något belopp. Vid beredningen av denna senare ansökan har socialdepartementet tagit kontakt med Stockholms läns landsting. Det ansågs mer naturligt att landstinget gick in med ett stöd till föreningens verksamhet. Landstinget har nyligen beslutat att ge kamratföreningen NU ett bidrag med 200 000 kr. Jag har också erfarit att 100 000 kr. har betalats ut från patientförsäkringen till medlemmarna i NU för en gemensam rekreationsresa.

Herr talman! Det finns enligt min mening inte någon anledning för regeringen att vidta särskilda åtgärder i detta fall.

Anf. 55 HANS GÖRAN FRANCK (s):

Herr talman! Jag tackar socialministern för svaret.

Det utförliga svaret vittnar om att socialministern har tagit denna fråga på allvar. Det rör sig här om en liten grupp, som av allt att döma inte kommer att utökas, och det är människor som oförskyllt – på grund av vad som har hänt inom den allmänna sjukvården – fått mycket allvarliga skador och allvarliga men.

Socialministern säger i sitt svar att man har utgivit vissa schablonersättningar och att ersättningen står i relation till åldern. Det är dessa ersättningar som de drabbade, men också många andra, har ansett vara lågt satta. De ligger i skiktet från drygt 30 000 kr. till 90 000 kr. Om man slår ut det belopp som utbetalats – omkring 4,2 milj. kr. – till de transfusionssmittade skulle det röra sig om drygt 60 000 kr. som genomsnittlig ersättning, och det får betraktas som lågt.

Det finns därför all anledning att noga följa den här saken och söka vidta åtgärder som kan underlätta vederbörandes möjligheter att få ytterligare ersättning utan att de skall behöva tillgripa rättsligt förfarande, något som av allt att döma både de själva och deras ombud har stegrat sig mot.

Slutligen noterar jag med tillfredsställelse att ersättning har utgått till kamratföreningen NU.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på fråga 1987/88:454 om behandlingen av överaktiva barn

Anf. 56 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:

Herr talman! Birgitta Rydle har frågat statsrådet Bengt Göransson om han anser att droger skall kunna användas för att lugna överaktiva skolbarn och, om inte, vilka åtgärder han kan tänka sig att vidta för att förhindra att så sker. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall besvara frågan.

Bakgrunden till Birgitta Rydles fråga är en diskussion i radioprogrammet Vetandets värld där s. k. överaktiva barn diskuterades.

Överaktivitet hos barn och ungdomar kan ha många olika orsaker och behandlingen är därför mycket varierande. I vissa fall tycks överaktiviteten vara uttryck för en lindrig hjärnskada. I fall av mer uttalad hjärnskada som orsak till överaktivitet har i barn- och ungdomspsykiatrien prövats att behandla med centralstimulerande medel. Detta, vill jag understryka, är en metod som används mycket sällan. Enligt vad jag erfarit har 37 barn i Sverige behandlats med amfetamin på grund av hyperaktivitet sedan år 1977. I de flesta fall bearbetas denna typ av problem med psykoterapi eller med stöd och hjälp till barnet och familjen på annat sätt.

Det finns enligt min mening inte skäl att vidta några åtgärder för att förhindra att det fåtal barn som behöver centralstimulerande medel för att kunna fullgöra sin skolgång får denna behandling.

Anf. 57 BIRGITTA RYDLE (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka socialministern för svaret – men jag är faktiskt litet besviken över att inte skolministern var beredd att svara, eftersom min fråga egentligen avser störda barn och deras skolsituation.

Det radioprogram, som jag refererade till i min fråga och som också socialministern här refererade till, ledde till att väldigt många upprörda föräldrar kontaktade mig och undrade, om det verkligen var så, att barn kunde bli behandlade med droger i skolan.

Nu hör jag av svaret att 37 barn har behandlats på det här sättet under en period, och jag tycker att 37 barn är 37 barn för mycket.

Jag beklagar att socialministern inte tar avstånd ifrån den här formen av behandling, för det är faktiskt fråga om drogbehandling. Vad vet man om följdverkningarna? Behandlingen botar ju inte. Tvärtom kan den leda till beroende.

För att återigen anknyta till radioprogrammet vill jag nämna att där framträdde en mamma och berättade om sin pojke, som tydligen hade fått en sådan här behandling. Hon sade: Det har lugnat ner honom. Skolan har sagt att det är ett under som hänt. Han har suttit alldeles stilla. Han har kunnat sitta hela lektioner.

Jag tycker att det visar att behandlingen inte kan vara riktigt bra. Barn i den åldern måste ju ändå få vara aktiva.

Än en gång: Jag beklagar att socialministern anser att sådan här behandling skall få fortsätta.

Anf. 58 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:

Herr talman! Skolministern hade naturligtvis varit beredd att svara på frågan, men den faller alltså inom mitt ansvarsområde, och därför svarar jag.

Jag kan informera om att socialstyrelsen planerar ett expertseminarium om centralstimulantia senare i den här månaden, och då skall man bl. a. diskutera frågan om den kliniska prövningen och bedöma långtidseffekterna.

Jag vill också påpeka att än så länge är sådan här behandling möjlig bara med licens från socialstyrelsen i det enskilda fallet, eftersom centralstimulerande medel inte är registrerade som läkemedel. Jag menar fortfarande att

Prot. 1987/88:116
6 maj 1988

det är i ytterst få fall man har gjort bedömningen att denna behandling är befogad. I övrigt använder man andra metoder.

*Om rätten till ATP-
poäng vid vård av barn
i hemmet*

Anf. 59 BIRGITTA RYDLE (m):

Herr talman! Jag vill återupprepa att jag tycker att detta ytterliga fåtal, de 37 barnen, faktiskt är 37 barn för mycket.

Det vore bra om detta seminarium kunde komma fram till att de behandlingsmetoder som skall användas skall vara sådana att barn inte riskerar att bli beroende av centralstimulerande medel typ amfetamin och ritalina.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på fråga 1987/88:478 om rätten till ATP-poäng vid vård av barn i hemmet

Anf. 60 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:

Herr talman! Elisabeth Fleetwood har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att informera om vikten av att föräldrar som vårdar sina barn i hemmet ansöker om att få tillgodoräkna sig denna tid som grund för framtida ATP-pension.

Frågan om tillgodoräknande av vårdår för ATP har nyligen behandlats av socialförsäkringsutskottet. Utskottet framhöll i sitt betänkande (SfU 1987/88:18) att förmånen gäller försäkrad förälder som under större delen av ett år vårdar barn som inte har fyllt tre år, under förutsättning att föräldern så önskar. Ett automatiskt påförande av vårdår borde därför inte ske. Utskottet ansåg emellertid att det kan finnas skäl att förbättra informationen om rätt till ATP-poäng för vård av barn. Riksförsäkringsverket borde som tillsynsmyndighet ta initiativ till att informationen spreds till berörda försäkrade.

Enligt vad jag fått veta har riksförsäkringsverket planerat åtgärder för att förbättra informationen på det sätt som utskottet förutsatt i sitt betänkande. Verket har avsatt särskilda medel för att genomföra sådana åtgärder. Jag bedömer därför att några ytterligare åtgärder från min sida inte är nödvändiga.

Anf. 61 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka Gertrud Sigurdson för svaret på min fråga, som gällde ATP-poäng vid vård av barn i hemmet.

Det är väl ett understatement att säga att ATP-poäng är aktuella för närvarande, och jag förstår att många människor blev upprörda och rädda när de såg en artikel i Svenska Dagbladet den 3 maj, där det rapporteras hur få föräldrar som utnyttjar rätten att registrera ATP-poäng. De som inte gör det drabbas inte nu men in framtiden. Enligt den tjänsteman på riksförsäkringsverket som stod för uppgifterna kan det gälla ett par tusen kronor per år, om man underlåtit att registrera de här ATP-åren.

I och för sig är det ju utmärkt om riksförsäkringsverket går ut och informerar, men jag undrar om det räcker. Jag har funderat på det här, för

jag är övertygad om att vi alla är lika intresserade av att få den här registreringen gjord och ge föräldrarna deras rätt. Det är för all del mest fråga om mödrar, för av 5 000 registrerade var endast 43 män, men kanske det blir fler män i framtiden; det hoppas vi. Jag skulle vilja fråga Gertrud Sigurdsen: Skulle man kunna tänka sig att information om detta gick ut på flera vägar och inte bara genom riksförsäkringsverket, så att man skickade med en informationsfolder i samband med att barnbidraget betalas ut under en viss period? På det sättet tror jag man skulle kunna nå ännu fler.

Sedan anser jag att det är en uppgift för alla politiska partier att se till, att dessa vårdnadshavare får den rätt som de skall ha. Det får inte fortsätta på detta sätt, så att de går miste om framtida förmåner.

Anf. 62 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:

Herr talman! Om riksförsäkringsverket går ut med information via försäkringskassorna och andra kanaler tror jag att det ger effekt. Jag håller med Elisabeth Fleetwood om att det är nödvändigt att vi får ut den här informationen. När det gäller information via de politiska partierna har både Elisabeth Fleetwood och jag ett ansvar.

Jag tycker att vi skall avvakta den information som riksförsäkringsverket ger och se vilka kanaler verket använder och vilken effekt den får. Jag kan omtala att antalet personer som begärde att få vårdår registrerade 1982 uppgick till 17 000, 1983 till 10 000 och 1984 till ungefär 5 000. Om det beror på en brist på information eller har andra skäl är svårt att säga. Men vi skall förbättra informationen.

Anf. 63 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Herr talman! Det var just det jag sade, ansvaret är allas för att dessa människor registrerar sin hemmavaro med barn under tre år.

Det är också riktigt som Gertrud Sigurdsen säger, att siffrorna har varit i sjunkande, och det tycker jag är alarmerande. Det betyder ju att man inte har begripit hur viktigt det här är för den enskilda personen och familjen. Ännu starkare skäl finns då för att på olika vägar söka få ut informationen.

Jag skall noggrant följa vad som sker. Det är lätt, om man som jag har varit lärare och har elever som nu är i barnafödande ålder. Jag skall göra en privat liten enkät och återkommer så snart som möjligt, om jag upptäcker att riksförsäkringsverkets metoder inte är till fyllest. Situationen får inte fortfa som den är för närvarande.

Överläggningen var härmed avslutad.

13 § Meddelande om svar på interpellation 1987/88:227

Anf. 64 Statsrådet BENGT K Å JOHANSSON:

Herr talman! Jag vill anmäla att den av Karin Israelsson väckta interpellationen om stöd åt spelberoende, som skall besvaras av mig, inte kunnat tas emot av interpellanten vid den preliminärt utsatta tiden. Vi har nu kommit överens om att interpellationen skall besvaras den 24 maj.

*Omspridning av
aktieägandet i
PKbanken*

Anf. 65 Statsrådet BENGT K Å JOHANSSON:

Herr talman! Filip Fridolfsson har, mot bakgrund av det avtal som PKbanken nyligen träffat med D. Carnegie & Co AB, frågat mig och jag är beredd att medverka till en ytterligare minskning av statens ägande i PKbanken, av minst samma omfattning som nu är aktuell, och att aktierna sprids till en bred allmänhet.

Avtalet mellan PKbanken och Carnegie innebär bl. a. att bolaget för försäljningen av sitt fondkommissionsbolag erhåller betalning i form av nyemitterade PK-banksaktier. Efter denna riktade nyemission kommer statens andel av aktierna i banken att vara 65,21 %. Carnegie har förbundit sig att sälja vidare en betydande del av sitt innehav av aktier i PKbanken. Försäljningen skall ske till andra större institutionella investerare och till viss del på den allmänna marknaden. Efter försäljningen kommer Carnegies innehav av PK-banksaktier att uppgå till högst 10 % av samtliga aktier i banken.

Min och regeringens inställning är den, att PKbanken även i fortsättningen skall vara en affärsbank med statlig ägarmajoritet. Någon ytterligare minskning av statens ägarandel är inte aktuell.

Anf. 66 FILIP FRIDOLFSSON (m):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

PKbankens storaffär med Erik Penser har ju väckt ett enormt uppseende och satt känslorna i svallning. Affären skakar regeringen, och det socialdemokratiska fotfolket rasar.

Anledningen till detta är naturligtvis affärens handläggning och den dubbelmoral som regeringen visar i sitt förhållande till de förkättrade kapitalisterna. För bara någon vecka sedan föreslog regeringen en massiv indragning av pengar från näringslivet under hänvisning till att pengarna annars skulle användas till "omotiverade uppköp". Det gällde inte PKbanken.

Det bör noteras att detta förslag lades på riksdagens bord när slutförhandlingarna med Penser pågick. Under förstamajhelgen är Penser-affären klar. Men demonstranterna i socialdemokraternas förstamajtåg vet ingenting. Nej, där bär man plakat med texten "Barnens väl går före kapitalets vinst". Den 2 maj – eller kanske den 3 maj – offentliggörs affären. Finansministern och statsrådet Bengt K Å Johansson kallar till presskonferens och försvarar uppgörelsen. Det gäller en affär på 2 700 milj. kr. med en person som socialdemokraterna idkar klappjakt på och skymfar som "skattesmitaren Penser, spekulanten Penser, vapenhandlaren Penser". Tala om dubbelmoral, herr talman! Det är helt otroligt.

På min fråga om regeringen vill medverka till att ytterligare aktier i PKbanken sprids till en bred allmänhet svarar statsrådet nej – det skall inte ske någon ytterligare minskning av statens aktieinnehav i PKbanken. Det betyder alltså, herr statsråd, att regeringen är ointresserad av att en bred allmänhet får köpa PK-aktier.

Anf. 67 Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Lars Ernestam har frågat mig vilka åtgärder jag tänker vidta för att klarlägga kräftfiskets roll i samband med det fria handredskapsfisket.

Det s. k. fria handredskapsfisket, som avser södra ostkustens och de stora sjöarnas enskilda vatten, är reglerat i lagen om rätt till fiske. Där anges var detta fiske är tillåtet och med vilka redskap det får bedrivs. Någon begränsning till visst fiskslag görs inte. Det innebär bl. a. att reglerna för just detta fiske inte gör undantag för fiske efter kräfta.

Det finns emellertid i nämnda lagstiftning bestämmelser som gör det möjligt att på olika sätt reglera fisket, t. ex. för att skydda ett visst bestånd från utfiskning. Dessa möjligheter gäller också för kräftor. Om därför fisket efter kräfta i Hjälmarens, det fiske som Lars Ernestam nämner särskilt, skulle visa sig hota beståndet av kräfta där, kan särskilda restriktioner beslutas. Det ankommer på länsstyrelsen att göra detta.

Anf. 68 LARS ERNESTAM (fp):

Herr talman! När vi här diskuterade fisket och det fria handredskapsfisket för några år sedan, talades det inte så mycket om kräftorna, för det fanns inga kräftor vare sig i de sjöar som diskussionen avsåg eller vid kusten.

I Örebro län har man, i samband med åtgärder för att utveckla regionen, diskuterat en massiv inplantering av kräftor. Från myndigheterna har det då framhållits att kräftorna också omfattas av det fria handredskapsfisket, och det bekräftar nu statsrådet Mats Hellström i dag. Jag tycker att det är bra att få det klarläggandet.

Statsrådet hänvisar också i svaret till att det går att göra undantag för vissa känsliga områden. Jag vet att de möjligheterna finns. Men nu är det väl så, statsrådet Hellström, att kräftfisket är oerhört speciellt. Det kommer att fordras mycket stora ekonomiska insatser, först och främst för att få ut kräftorna. Jag kan tänka mig att en rad fiskevårdsföreningar kommer att engagera sig i denna verksamhet och satsa mycket pengar. Även en del enskilda markägare kommer att göra det, och förhoppningsvis kommer staten att göra det. Då måste man kanske ha mycket hårda restriktioner i början. I område efter område kommer det att föreligga önskemål om undantag från det fria fisket.

Då frågar jag statsrådet: Kan vi få i det närmaste generella förbud under t. ex. den period då bestånden skall växa till för kräftfisket i allmänhet, så att det över huvud taget inte blir några områden kvar för fritt fiske?

Anf. 69 Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Länsstyrelsen kan, med stöd av fiskeriförordningens 6 §, skärpa de föreskrifter som finns när det gäller fredningszoner, fredningstider och minimimått. Dessa skärpningar kan alltså länsstyrelserna själva införa när de anser det befogat. Lars Ernestam antydde att detta skulle vara mycket svårt och besvärligt. Men det är praktiskt möjligt.

Eftersom bakgrunden till Lars Ernestams fråga är fisket i Hjälmarens, vill jag säga att länsstyrelserna i de berörda länen utnyttjade denna möjlighet när

de 1986 helt förbjöd fångst av kräftor på allmänt vatten i Hjälmaren fram till år 1990. Om det finns tillräckligt starka beståndsvårdande skäl, är det ingenting som hindrar att länsstyrelserna, med stöd av samma paragraf i fiskeriförordningen, inför motsvarande förbud på enskilt vatten. Det går alltså att göra.

Nu är det väl så, att det stora problemet i Hjälmaren inte är fiske av kräftor med handredskap, utan det är snarast att man aktivt har arbetat för att få in ål i Hjälmaren. Ål äter kräftor, och ålen är faktiskt ett väsentligt större problem när det gäller inplantering av kräftor och deras möjligheter att överleva i Hjälmaren.

Anf. 70 LARS ERNESTAM (fp):

Herr talman! Jag tackar för detta svar, som är klarläggande när det gäller möjligheterna att införa de restriktioner som behövs. Jag tror att det förbud man nu har för fisket hänger samman med att de eventuella flodkräftor som finns kvar skall bort, och jag tror inte att det hänger samman med själva inplanteringen av signalkräftor.

Sedan tar jordbruksministern upp en mycket väsentlig fråga: Hur skall fisket i allmänhet bedrivas i den här sjön? Det finns motstående intressen. Vi har en kategori yrkesfiskare, som har stort behov av att klara sin näring, inte minst nu när man talar om en levande landsbygd. De är beroende av ålfisket. Dessa yrkesfiskare måste naturligtvis kompenseras på något sätt, om det nu också tillkommer kräftor.

När det här i och för sig bra förslaget om att utveckla Hjälmaren genomförs är min förhoppning att jordbruksministern medverkar till att alla kategorier – yrkesfiskare, fritidsfiskare, markägare och fiskevårdsföreningar – tillsammans får en fungerande verksamhet, så att kräftfisket, om det tillkommer, blir positivt och inte negativt för en del.

Överläggningen var härmed avslutad.

**16 § Svar på fråga 1987/88:479 om åtgärder för att öka
skogsavverkningen**

Anf. 71 Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Karl-Gösta Svenson har frågat mig vilka tvångsåtgärder regeringen avser att vidtaga mot de privata skogsägarna.

Bakgrunden till Karl-Gösta Svensons fråga är ett anförande som industriministern nyligen höll. Där redovisade han att vi i Sverige kan öka skogsavverkningarna ytterligare utan att äventyra den långsiktiga hushållningen med skogarna. Detta är ett av alla experter och av hela skogsbranschen erkänt faktum. Han pekade vidare på att vi samtidigt importerar mer råvara än någonsin till skogsindustrin och att en så stor import är ett slöseri med resurser med hänsyn till avverkningsmöjligheterna. Mot denna bakgrund redovisade han att regeringen är missnöjd med förhållandena och att, som han uttryckte det, vi närmar oss den tidpunkt då åtgärder måste vidtas för att öka avverkningarna.

Regeringen är i likhet med skogsbranschen angelägen om att avverkningarna i landet ökar. Det är bakgrunden till de åtgärder som har vidtagits i stort samförstånd. Vi har emellertid inte nått ett tillräckligt resultat ännu. Därför har regeringen föreslagit och riksdagen nyligen beslutat om ytterligare insatser för ökad rådgivning till skogsägarna. Den särskilda arbetsgruppen i regeringskansliet för skogsfrågor fortsätter att följa avverkningsfrågorna, bl. a. genom överläggningar med branschföreträdare. Detta arbete får visa vilka ytterligare insatser som behöver göras. Det är i första hand skogsbranschen själv som måste ta initiativ till åtgärder.

Anf. 72 KARL-GÖSTA SVENSON (m):

Herr talman! Jag konstaterar att jordbruksministern inte tar avstånd från industriministerns hot om tvångsåtgärder, och det uteblivna svaret i det avseendet tolkar jag som att ni är överens i den här frågan.

Skogsnäringsens stora betydelse för folkhushållet är odiskutabel. Ingen annan näringsgren ger så stort nettobidrag till vår handelsbalans. Skog och skogsmark är därmed vårt lands viktigaste naturresurs. Enligt moderat uppfattning förvaltas denna resurs bäst genom privat ägande och genom tillämpning av marknadsekonomiska principer. Tillgång och efterfrågan är styrande för priset, och staten skall inte påverka virkespriserna. Det leder bara till skevheter och ineffektivitet. Staten skall inte heller ställa direkta krav på avverkning. Skogsägarna själva är bäst skickade att på ett optimalt sätt svara för skogsproduktion.

Socialdemokraterna har genom sina uttalanden om tvångsåtgärder återigen skapat oro hos landets privata skogsägare. Avverkningen har under en följd av år ökat i vårt land. Merparten av denna ökning har de privata skogsägarna svarat för.

Socialdemokraterna saknar enligt min mening en helhetspolitik. Trots att landets privata skogsägare ökar avverkningarna hotas de av tvångsåtgärder av industriministern. Samtidigt sitter industriministerns och jordbruksministerns partikolleger i riksdagen och försämrar de ekonomiska villkoren för skogsägarna. Socialdemokraterna vill inte följa moderaternas förslag att permanenta nuvarande avsättningsregler avseende skogskonton. Socialdemokraterna vill inte ens antyda en förlängning av reglerna. De vill inte förlänga uppskovstiden till 15 år. De vill inte tillåta avdrag för pensionsförsäkringspremier i förvärvskällan. De bidrar till ökade kostnader inom näringen genom att inte sänka marginals-katten och genom att inte ta bort skogsvårdsavgiften. De konkurransnedvrider marknaden genom den enorma höjning som har skett av kilometerskatten.

Med den politik som socialdemokraterna bedriver medverkar de till att strypa tillgången på virke i vårt land. Därför vill jag fråga: Vilka åtgärder i svaret är det som ni avser att vidta? Och tar jordbruksministern avstånd från tvångsåtgärder?

Anf. 73 Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Först vill jag be Karl-Gösta Svenson att när han citerar industriministern, i samband med att han väcker en fråga här i riksdagen, också göra det korrekt. Ordet tvångsåtgärder fanns inte med i industriminis-

terns tal. Trots det upprepar Karl-Gösta Svenson oavbrutet det ordet.

När det däremot gäller behovet av en ökad avverkning finns det en samsyn om detta mellan regeringen och näringen. Från näringens sida har man sagt att man är beredd att arbeta för ökade avverkningar. Regeringen är inte höjd med det hittillsvarande resultatet. Förra året fanns en förhoppning om att avverkningarna skulle öka hyggligt mycket. Men tyvärr avverkas det nu bara 66 skogskubikmeter per år. Förhoppningarna var emellertid, enligt prognoser från skogsstyrelsen, en avverkning på 70 skogskubikmeter per år. Importbehovet av virke är nu rekordstort. Därför är det viktigt att den rådgivning som riksdagen har beslutat om får effekt. Det är också viktigt att branschen själv går igenom vilka ytterligare åtgärder som behöver vidtas. Det är vad som behöver göras i ett första skede.

Prissättningen på produkterna bidrar inte heller till att avverkningarna ökar. Det råder stundtals närmast ett kaos på virkesmarknaden, och det är mycket svårt för skogsägarna att få besked om vilka priser som gäller.

Jag sade under skogsveckan att man på en välfungerande marknad har prisnoteringar som är kända för alla och som ger information om vilka avsättningsmöjligheter som finns. Det skulle underlätta skogsägarnas avverkningsbeslut om de visste vilka priser som verkligen gäller. Jag har också sagt, att om virkesmarknadens parter inte själva kan lösa frågan, kommer regeringen att ge statens pris- och kartellnämnd i uppdrag att analysera virkesmarknaden. SPK:s uppdrag kommer i så fall att omfatta även förslag till åtgärder för att få fram klara prisnoteringar. När det gäller detta område har jag sagt, att om branschen inte själv kan åstadkomma resultat, får de statliga myndigheterna gå in.

Anf. 74 KARL-GÖSTA SVENSON (m):

Herr talman! Då får jag uppfatta jordbruksministerns svar, så, att marknaden inte får lösa prisfrågan, utan det kan komma att bli fråga om att regeringen inför en priskontroll. Det är märkligt att regeringen har denna uppfattning samtidigt som den tar bort den stimulans som för närvarande finns när det gäller insättning på skogskonto, med 90-procentiga avsättningsmöjligheter vid försäljning av rotposter och 70-procentiga avsättningsmöjligheter då det rör sig om virkesleveranser. Denna stimulans försvinner i och med utgången av detta år. Socialdemokraterna har sagt nej till en permanentning av reglerna och till en förlängning av dem. Benägenheten att avverka skulle förbättras om uppskovstiden förlängdes till 15 år. Framför allt skulle detta gynna utboägars benägenhet att öka avverkningen. Det vore bättre än att bara komma med hot och tvång. Okej, vi kan lämna ordet tvång, men hot om åtgärder har förekommit från regeringens sida.

Anf. 75 Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Jag vill än en gång be Karl-Gösta Svenson att citera rätt. Jag har inte använt ordet priskontroll, utan jag har talat om prisnoteringar. Denna marknad är mycket oöverskådlig, och det är mycket svårt för skogsägarna att få ett besked om vilka priser som verkligen gäller. Som jag sade utgår jag från att branschen själv, vilket den har sagt till oss, skall klara av att reda ut detta, så att det blir klarare prissättning och tydligare priser.

Om inte detta är möjligt får SPK gå in, inte med priskontroll, det vore helt fel, utan med åtgärder för att få fram tydliga prisnoteringar, vilket finns på andra områden i samhället.

Vi har ett skattesystem som är utomordentligt gynnsamt, tvärtom vad Karl-Gösta Svenson säger, när det gäller avverkningar i skogen. Detta erkänner skogsägarna. Skogsägarna och regeringen är helt överens, såvitt jag förstår, om att vårt skattesystem är gynnsamt. Det gäller bara att informera skogsägarna. Jag medger gärna att en del regler är så snåriga att det kan vara svårt att se vad som gäller. Det finns alltså goda skäl att förbättra informationen. Regeringen är överens med skogsägarna om att bägge parter skall hjälpa till att informera om de mycket gynnsamma skatteregler som faktiskt finns när det gäller avverkning.

Anf. 76 KARL-GÖSTA SVENSON (m):

Herr talman! Jag konstaterar att skattereglerna försämrats i detta avseende fr. o. m. den 1 januari 1989. Socialdemokraterna är inte bereddä att göra något åt dessa försämringar utan låter dem träda i kraft i ett läge då det inte avverkas tillräckligt mycket. Denna försämring hämmar utvecklingen på området.

Jag konstaterar också att det finns en risk för att marknadskrafterna inte får göra sig gällande i skogsnäringen i fortsättningen, vilket är mycket beklagligt.

Överläggningen var härmed avslutad.

17 § Svar på fråga 1987/88:436 om biträde åt asylsökande med syn- eller hörselhandikapp

Anf. 77 Statsrådet GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Margareta Palmqvist här frågat mig vilka möjligheter polismyndigheterna, invandrarverket och arbetsmarknadsdepartementet har att bistå asylsökande som har syn- eller hörselhandikapp.

Det är självfallet nödvändigt att de myndigheter som handlägger asylärenden anlitar tolk när de har att göra med en asylsökande som inte behärskar svenska. När ärendet rör en asylsökande med hörsel- eller talhandikapp ställer detta alldeles särskilda krav på tolkresurser.

I förvaltningslagen (1986:223) fastställs vilka regler som gäller. Såvitt jag har erfarit anlitas teckenspråkstolk regelmässigt i alla asylärenden när det gäller asylsökande med hörsel- eller talhandikapp.

Det är angeläget, inte minst från rättssäkerhetssynpunkt, att alla som behöver tolkhjälp får tillgång till sådan kvalificerad hjälp. Detta gäller självfallet asylsökande med särskilda handikapp.

Anf. 78 MARGARETA PALMQVIST (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka invandrarministern för svaret. Det var ganska kort och hänvisar egentligen bara till regler i förvaltningslagen för de olika myndigheter som jag har tagit upp i min fråga. Jag vill fråga: Hur

Prot. 1987/88:116
6 maj 1988

*Om biträde åt asyl-
sökande med syn- eller
hörselhandikapp*

används tolkarna, och vilken utbildning får tolkanvändarna? Finns det särskild utbildning eller information om användning av teckenspråkstolk, speciellt i samband med språktolkning? Det är ju här fråga om speciellt svåra situationer.

Jag har ställt min fråga efter att ha lyssnat till människor som haft kontakt med ett par döva makar som nyss har utvisats till Polen. Handläggningen av ärendet i slutskedet visar tydligt hur angeläget det är att kommunikation via tolk verkligen fungerar, så att budskap uppfattas på rätt sätt. Det är angeläget både av humanitära skäl och av rättssäkerhetsskäl. Handläggaren måste förstå vad den asylsökande menar, då han försöker anföra sina skäl för att få stanna. Lika väsentligt är att handläggarens meddelande kan uppfattas på ett riktigt sätt.

Det är viktigt att vi får tillräckligt många och tillräckligt väl utbildade tolkar. Tolkens kompetens och förmågan att utnyttja denna måste vara av avgörande betydelse för resultatet av mötet mellan handläggare och asylsökande. Men tolken skall inte utnyttjas för annat än direkt översättning. Det är synnerligen viktigt i situationer som vid förhör med asylsökande och när besked om utvisning skall lämnas. Speciellt gäller detta för personer med syn- och hörselhandikapp. Givetvis kan sökande behöva stöd även av någon annan som talar deras eget språk.

Jag förstår att taletiden nu är slut, men jag har ställt mina frågor och hoppas kunna återkomma.

Anf. 79 Statsrådet GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag delar Margareta Palmqvists uppfattning om att det är viktigt att asylsökande får all den tolkhjälp de behöver. Som jag sade i svaret är det särskilt angeläget att man anlitar utbildad teckenspråkstolk när det är fråga om asylsökande med tal- eller hörselhandikapp. Jag har inte fått några alarmerande informationer om att detta inte skulle fungera. Jag beklagar om det i något enskilt ärende förhållit sig så att tolkhjälpen varit bristfällig.

Även i andra sammanhang, i fall med asylsökande som inte har tal- eller hörselhandikapp, har det förekommit anmärkningar på att tolken inte varit tillräckligt kvalificerad. Det är naturligtvis alltid angeläget att en asylsökande får hjälp med korrekt översättning. Självfallet skall en tolk i dessa sammanhang endast översätta vad som sägs och inte agera som någon sorts talesman för den ena eller andra parten. I detta avseende gäller helt naturligt precis samma krav som i fråga om andra asylsökandes ärenden.

Anf. 80 MARGARETA PALMQVIST (s):

Herr talman! Jag tänkte inte diskutera det enskilda ärendet och ha synpunkter på det. Det har jag kanske dessutom alltför dåligt underlag för att göra. Jag vill ändå på detta vis påpeka att det, om det finns brister i dessa avseenden, är synnerligen angeläget att de rättas till i den nuvarande organisationen och inte minst i den nya organisation som är på väg när det gäller invandrarverket. Det är förutsättningen för att man skall tillgodose den rättssäkerhet som alla asylsökande som kommer till vårt land har rätt till.

Anf. 81 Försvarsminister ROINE CARLSSON:

Herr talman! Lennart Brunander har frågat mig om jag är beredd medverka till att vid den förestående upphandlingen av väv till ny fältuniform för det svenska försvaret till fullo väga in värdet av den svenska tekoindustrins utvecklingsarbete, en bibehållen kompetens och tillverkningskapacitet på detta område för en möjlig självförsörjning i krisskeden samt betydelsen i ett vidare perspektiv för svensk tekoindustri.

Försvarsmakten kommer under tiden fram till år 2000 att successivt ersätta nuvarande uniformer med en ny fältuniform. I år sker en första upphandling avseende fältuniformer för arméns befäl. Under 1990-talet kan man räkna med en årlig upphandling på ca 50 000 uniformer.

Upphandlingen avseende väv och konfektionering kommer att ske enligt upphandlingsförfordningen och de övriga bestämmelser som finns fastställda. Det innebär bl. a. att försvarets materielverk skall samråda med överstyrelsen för civil beredskap för det fall lägsta utländska anbud understiger lägsta svenska anbud. Överstyrelsen har att överväga om det mot bakgrund av gällande planeringsförutsättningar för totalförsvaret finns skäl att med hänsyn till försörjningsberedskapen täcka mellanskillnaden med s. k. försörjningsberedskapsstöd. Om överstyrelsen vid sitt ställningstagande inte erhåller medgivande från samrådsmyndigheterna, kommerskollegium, arbetsmarknadsstyrelsen och statens industriverk eller om merkostnaden överstiger en viss gräns kan frågan underställas regeringens prövning.

Anf. 82 LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! Jag tackar försvarsministern för svaret.

Som framgår av svaret är detta en affär av betydande mått. Den har stor betydelse för den svenska tekoindustrin och naturligtvis också för sysselsättningen i de bygder där denna industri är väl företrädd. Det framgår också av svaret att om försvarets materielverk inte kan få klartecken för upphandlingen på grund av att priset på de svenska varorna är för högt kan frågan underställas regeringens prövning. Jag skulle i detta sammanhang vilja fråga försvarsministern om han är beredd att medverka till att regeringen verkligen tar upp detta till prövning om situationen blir sådan. I svaret står att frågan *kan* underställas regeringens prövning, och det måste ju innebära att det inte är alldeles säkert. Jag skulle vilja ha ett besked på den punkten, eftersom jag anser att detta är mycket viktigt.

Omfattningen av denna affär måste innebära att också utländska leverantörer kommer att vara intresserade av att komma in på denna marknad i Sverige nu i början. Vid nästa upphandling är det inte säkert att det svenska alternativet står till buds, om man har valt bort det vid det första upphandlingstillfället. Då skulle man ju kunna ta litet bättre betalt.

Förra sommaren var försvaret i Borås och visade upp sig i den nya uniformen. Då trodde alla att det var klart, att man hade tagit fram tyget till uniformerna under betydande våndor och att vi nu skulle få en svensk uniform. Jag tycker att det ligger ett värde i att den svenske soldaten är klädd

Prot. 1987/88:116
6 maj 1988

*Om fastighets-
taxeringen i områden
där fritidshus omvand-
lats till permanentbo-
städer*

i svenska kläder. Men nu kommer rykten om att materielverket aktivt försöker finna en säljare. Då blir man litet orolig.

Jag tycker att beredskapsskäl, sysselsättnings-skäl och andra skäl talar för att det svenska försvaret skall satsa på svenska varor. Här handlar det om ett utvecklingsarbete och en kompetens som man skall vara rädd om och bevara.

Är försvarsministern beredd att ta upp den här frågan till prövning i regeringen?

Överläggningen var härmed avslutad.

19 § Svar på fråga 1987/88:460 om fastighetstaxeringen i områden där fritidshus omvandlats till permanentbostäder

Anf. 83 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Herr talman! I den till riksdagen överlämnade propositionen om vissa frågor inför allmän fastighetstaxering år 1990 (prop. 1987/88:164) har jag uppmärksammat problemet med höga taxeringsvärdenivåer för småhus i vissa områden som är attraktiva för fritidsboende. Jag har där hänvisat till att man redan i dag har vissa möjligheter att motverka omvandlingen av permanentbostäder till fritidshus genom den år 1984 utvidgade förköpslagen men framhållit att det bör övervägas om även andra åtgärder kan behövas. Vidare har i propositionen uttalats att dessa problem måste lösas utanför fastighetstaxeringens ram och att jag avsåg att återkomma till denna fråga i ett senare sammanhang.

Med anledning av detta uttalande har Elving Andersson frågat mig i vilket sammanhang regeringen ämnar lösa dessa problem och på vilket sätt och när dessa åtgärder kan förväntas.

Det är förenat med stora svårigheter att hitta en tillfredsställande lösning på problemen. Frågan kräver därför ytterligare överväganden, varför jag inte nu kan säga hur en lösning kan komma att se ut. Min strävan är att lägga ett förslag till åtgärder som skall kunna gälla för inkomståret 1990, dvs. fr. o. m. det år då de nya taxeringsvärdena för småhus kommer att tillämpas.

Anf. 84 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag vill tacka finansministern för svaret på min fråga och säga att det i alla fall delvis var positivt.

Finansministern känner till de problem som finns i den här typen av områden där ett tryck från fritidsboendet driver upp taxeringsvärdena. Det framkom inte minst i samband med den senaste fastighetstaxeringen, år 1981. Då var det många bofasta som åkte på höjningar av taxeringsvärdena i storleksordningen 300–400 % i den här typen av områden.

Nu rusar priserna åter i väg till orimliga nivåer. Det senaste exemplet är en fastighetsaffär på Smögen i Bohuslän, där en sliten trästuga på 65 kvadratmeter med tillhörande tomt på 92 kvadratmeter betingade ett pris på 1,65 miljoner.

Om den här utvecklingen tillåts slå igenom i fastighetstaxeringen, medför det orimliga konsekvenser för de åretruntboende, eftersom 75 % av

marknadsvärdet skall vara det som åsätts som taxeringsvärde. Genom den förmånsbeskattning som finns får de åretruntboende orimligt höjda boende-kostnader utan att de på något sätt har fått bättre boendestandard.

Jag har förståelse för att finansministern tycker att svårigheterna är stora och att det krävs en del ytterligare överväganden. För min egen del ser jag två sätt som problemet kan tacklas på.

Det ena är att man inför någon form av lägesavdrag i de här områdena, så att taxeringsvärdena inte sätts till 75 % av marknadsvärdet utan att någon lämplig lägre procentsats används. Det andra är att man i de här områdena skulle kunna ha lägre förmånsbeskattning av bostad.

Det vore intressant att höra om finansministern ser några andra vägar för att lösa det här problemet.

Överläggningen var härmed avslutad.

20 § Svar på fråga 1987/88:480 om skattereglerna för tjänsteföretag

Anf. 85 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Herr talman! För närvarande görs en översyn av hela företagsbeskattningen i utredningen (Fi 1985:06) om reformerad företagsbeskattning. Frågan om neutralitet i beskattningen för tjänsteföretag och varuproducerande företag omfattas av utredningens uppdrag. Jag är mot denna bakgrund inte beredd att nu ta ställning till de framtida skattereglerna.

Anf. 86 SVEN H SALÉN (fp):

Herr talman! Jag tackar finansministern för svaret. Av det blir jag ungefär så klok som jag antar att finansministern har avsett.

De privata tjänsteföretagen har stor betydelse, och de har ökat i antal under de senaste åren. Enligt senaste tillgängliga uppgifter svarar de för 42 % av BNP och för hela den ökning av sysselsättningen som förekom. Det finns anledning att anta att denna sektors betydelse kommer att öka ytterligare i framtiden.

Det är därför angeläget att tjänsteföretagen får goda utvecklingsmöjligheter. I ett tjänsteföretag måste man också bedriva produktutveckling och investera för framtiden. Det sker genom att människor utbildas och ökar sin kompetens. Det sker också genom att man arbetar för att skapa en ny mjukvara – för att låna en term från den i sammanhanget aktuella databranschen – kanske under ganska lång tid innan den nya produkten kan leda till intäkter.

Med nuvarande regler har tjänsteföretag små möjligheter att skapa reserver för att bekosta sådana nödvändiga utgifter. Varuproducerande företag har betydligt större utrymme, t. ex. genom varulagerreserver. Vi har också sett icke alltför uppmuntrande exempel på att tjänsteföretag, just för att kunna göra sådana reserveringar, har gett sig in på helt andra områden än de egentligen skulle syssla med.

Jag vill därför fråga: Om de regler som man kan se i framtiden fortsättningsvis innehåller reserveringsmöjligheter av samma art som nu för

industrin, är finansministern då beredd att se över tjänsteföretagens möjligheter till konsolidering och resultatutjämning, så att dessa möjligheter i största möjliga mån blir jämförbara med industrins?

Anf. 87 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Herr talman! Jag skulle tro att Sven H Salén och jag är lika kloka i denna fråga. I mitt svar ingick att frågan om neutralitet i beskattningen av tjänsteproducerande företag i förhållande till varuproducerande för närvarande är föremål för utredning. Vad jag därför kan säga är att vi eftersträvar största möjliga neutralitet i beskattningen och så lika villkor som möjligt. Men hur det skall se ut och hur pass väl lösningarna kan stämma överens med de mål som vi ställer upp, det kan bara utredningen ge svar på.

Sven Salén får fråga utredningen om den saken. Till dess att den har lagt fram sitt betänkande vet jag inte mer än jag har svarat här.

Anf. 88 SVEN H SALÉN (fp):

Herr talman! Jag tackar för det svaret. För mig anger det åtminstone en viljeinriktning som jag förklarar mig tillfredsställd med.

Jag kan bara konstatera att även om frågan nu inte skall harvas vidare här, blir den därför inte inaktuell. Frågan om att ge tjänsteföretagen goda utvecklingsmöjligheter kommer att vara viktig för sysselsättningen och utvecklingen av vårt näringsliv.

Jag tackar än en gång för det här svaret.

Överläggningen var härmed avslutad.

21 § Svar på fråga 1987/88:481 om elpriset för Nobelindustriens kiselmetallverk i Ljungaverk

Anf. 89 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Herr talman! Martin Olsson har frågat mig om regeringen avser att verka för att elektrisk kraft som förbrukas i s. k. elektrotermiska processer skall undantas från energibesättning.

Den nuvarande energiskattelagstiftningen ger långtgående möjligheter till lättnader i beskattningen av energi som förbrukas i elintensiva industriverksamheter.

Den framtida energibesättningens omfattning och utformning övervägs för närvarande av utredningen om indirekta skatter. Utredningen skall enligt direktiven redovisa sitt arbete senast vid kommande årsskifte.

Jag är mot denna bakgrund inte beredd att nu ange hur den framtida energibesättning bör vara utformad.

Anf. 90 MARTIN OLSSON (c):

Herr talman! Jag vill tacka finansministern för svaret på frågan.

I föl motionerade jag om en översyn av beskattningen av el som används i elektrotermiska processer. Bakgrunden var bl. a. att det är viktigt att stärka

den internationella konkurrenssituationen för industrier i Västernorrlands län som tillämpar den principen och som tillsammans har ca 500 anställda. Jag gjorde även en jämförelse med el för elektrokemiska processer, som inte belastas med skatt, och framhöll att skattebefrielse borde kunna övervägas utifrån regionalpolitiska synpunkter. Länsstyrelsen i Västernorrlands län har också i sitt länsprogram för 1986 framfört motsvarande krav.

Jag vill erinra om att el i sådana processer som avses här inte kan ersättas av andra energislag. Därför bör denna el kunna betraktas som en råvara i tillverkningsprocessen.

Sedan Nobelindustriens kiselabrik i Ljungaverk nu hotas av nedläggning på grund av aviserad höjning av elpriserna har jag funnit anledning att på nytt aktualisera frågan här i riksdagen. Enligt en uppgift jag fått denna vecka erlägger företaget en elskatt motsvarande 1,7 % av förädlingsvärdet eller ungefär 1 öre per kWh, vilket självfallet har ekonomisk betydelse för verksamheten.

Det är viktigt att – och jag hoppas att så blir fallet – det genom olika åtgärder inom skatte-, energi- och lokaliseringpolitiken går att finna vägar som förhindrar en nedläggning av verksamheten i Ljungaverk – en verksamhet som är av avgörande betydelse för sysselsättningen i bygden och i Ånge kommun.

Mot bakgrund av svaret vill jag fråga om finansministern ändå vill verka för att elbeskattningen får en sådan utformning att den medverkar till att man kan uppnå de regionalpolitiska målsättningarna. Jag tycker att fallet med kisel fabriken i Ljungaverk är ett bra exempel på att detta behövs.

Överläggningen var härmed avslutad.

22 § Anmäldes och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkanden

1987/88:25 om presstöd (prop. 1987/88:100 bil. 10)

1987/88:37 om vissa anslag på tilläggsbudget för Riksdagen och dess myndigheter, m. m. (förs. 1987/88:14)

Finansutskottets betänkande

1987/88:23 om granskningen av riksbankens förvaltning år 1987 samt disposition av riksbankens vinst (redog. 1987/88:15 och 1987/88:19)

Lagutskottets betänkande

1987/88:30 om lagstiftning rörande leasing

Utrikesutskottets betänkande

1987/88:26 med anledning av regeringens skrivelse om svenska företags verksamhet i Sydafrika och Namibia m. m. (skr. 1987/88:68)

Socialutskottets betänkanden

1987/88:20 om handikappomsorg (prop. 1987/88:100 bil. 7)

1987/88:22 om vissa anslag till hälso- och sjukvård m. m. (prop. 1987/88:100 bil. 7)

Prot. 1987/88:116 Trafikutskottets betänkande
6 maj 1988 1987/88:25 om tilläggsbudget II inom kommunikationsdepartementets om-
råde (prop. 1987/88:125 bil. 3)
Meddelande om frågor

Bostadsutskottets betänkanden

1987/88:14 om plan- och bygglagen samt vissa fastighetsbildningsfrågor
m. m.

1987/88:15 om naturresurslagen

1987/88:16 om anslag till bostadsadministrationen m. m. (prop. 1987/88:100
bil. 13 och 1987/88:115)

1987/88:19 om låneunderlag vid nybyggnad av bostäder i egen regi (prop.
1987/88:127)

23 § Meddelande om frågor

.. Meddelades att följande frågor framställdes

den 5 maj

1987/88:489 av *Per-Ola Eriksson* (c) till statsministern om PKbankens köp
av Carnegie Fondkommission:

PKbankens köp av Carnegie Fondkommission är mycket anmärknings-
värd. Köpet ökar maktkoncentrationen och ger dessutom finansmannen
Erik Penser delägande i och inflytande över PKbanken. Av uttalanden från
regeringsföreträdare har framgått att regeringen gett affären sitt stöd.

Med anledning av detta vill jag till statsministern ställa följande fråga:

Vilka motiv har varit vägledande för regeringens positiva reaktion på
PKbankens köp av Carnegie Fondkommission och därmed också en ny ägare
i PKbanken?

den 6 maj

1987/88:490 av *Viola Claesson* (vpk) till miljö- och energiministern om
rätten att ta del av vissa uppgifter om giftiga utsläpp:

Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen i Malmö har på grundval av indu-
striernas egna uppgifter utarbetat en rapport om giftiga utsläpp. De 75 % av
företagen som skickat in uppgifter står för mer än 2 000 ton cancerframkal-
lande ämnen om året. Hos myndigheten finns uppgifterna registrerade i
databank, men är oåtkomliga för oss övriga genom hemligstämpel. Enligt
uppgift har miljö- och hälsoskyddsnämnden i Malmö utlovat företagen
sekretesskydd av hänsyn till deras ekonomiska intressen.

Jag vill därför fråga statsrådet:

Tänker statsrådet agera så att människorna i Malmö får tillgång till de uppgifter som rör deras liv, hälsa och miljö?

Prot. 1987/88:116
6 maj 1988

Meddelande om frågor

24 § Kammaren åtskildes kl. 15.11.

In fidem

BENGT TÖRNELL

/Olof Marcusson