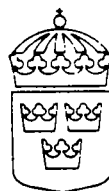


Riksdagens protokoll

1989/90:59

Onsdagen den 31 januari

Kl. 9.00–12.11



Protokoll
1989/90:59

Förhandlingarna leddes till en början av tredje vice talmannen.

Svar på interpellationer

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 23 januari.

2 § Hänvisning av ärende till utskott

Föredrogs och hänvisades
Proposition
1989/90:79 till justitieutskottet

3 § Svar på interpellation 1989/90:115 om skyddet för svenskt fiske

Anf. 1 Statsrådet ANITA GRADIN:

Herr talman! Jens Eriksson har frågat statsministern om på vilket sätt statsministern avser att internationellt slå vakt om svensk fiskerinäring, samt om statsministern avser att i avtal och förhandlingar med EG skydda våra fiskevatten.

Interpellationen har överlämnats till mig för besvarande.

I den intervju som sändes i TV:s nyhetsprogram Aktuellt och som Eriks-son refererar till diskuterades om det i förhandlingarna mellan EFTA-länderna och EG kommer att finnas utrymme för nationella undantag från gemensamma EFTA-EG-regler. Statsministern svarade generellt att han trodde det skulle gå att klara vissa undantag. Han valde att i detta sammanhang exemplifiera sitt svar med en allmänt känd situation, dvs. Islands extrema beroende av sitt fiske. Statsministern underströk i intervjun att han för svensk del inte ville precisera några undantag. Som jag meddelade denna kammare den 18 januari i år pågår nu en process som syftar till att klara ut vilka regler som är relevanta för EES-samarbetet, vilka undantag som kan komma i fråga och vilka övergångsarrangemang som kan behövas.

I de samtal som hittills har förts med EG-kommissionen har EFTA-länderna indikerat intresse för frihandel även med fisk och fiskprodukter. Kom-

missionen har för sin del förklarat att för EG är denna fråga kopplad till andra element av EG:s gemensamma fiskeripolitik. Härmed torde bl.a. avses frågan om tillgång till fiskevatten. EFTA-länderna har understrukt att en sådan koppling i de förestående förhandlingarna skulle strida mot fundamentala nationella intressen.

Båda parter är överens om att lämna utformningen av alla betämmelser inom detta område till förhandlingarna. Eftersom EG inte ytterligare har preciserat sina önskemål, har det inte heller varit aktuellt för svensk del att utarbeta en mer detaljerad position i fiskefrågan.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att Sverige och EG redan i dag har ett avtal baserat på ett balanserat ömsesidigt utbyte av fiskerättigheter i varandras fiskezoner. Denna överenskommelse samt liknande avtal med andra länder är exempel på att regeringen i internationella sammanhang slår vakt om den svenska fiskerinäringens intressen.

Då Jens Eriksson, som framställt interpellationen, anmält att han var förhindrad att närvara vid sammanträdet, medgav tredje vice talmannen att Nic Grönvall fick delta i överläggningen i stället för interpellanten.

Anf. 2 NIC GRÖNVALL (m):

Herr talman! Fru handeisminister! Jag tror att jag har era bådars tillstånd att göra en ovanlighet, nämligen hälsa den grupp av bohusländska kvinnor på läktaren, som vi har som gäster, välkommen. Jag är säker på att fiskerifrågorna betyder mycket för de bohusländska kvinnorna. Jag är glad över att de är här och lyssnar på vår debatt.

Jag är sannerligen inte någon expert på fiskerifrågor, men inför denna situation har jag varit tvungen att läsa på en del. Det kan tjäna som en bra bakgrund för debatten att jag skisserar litet hur svensk fiskerinärings situation ser ut i dag.

Som handelsministern säkerligen mycket väl vet har vi träffat avtal om reglering av fiskerinäringen, både såvitt gäller utfiskning av vattnen som fördelning av den avkastning som fiskevattnen ger. Det är angeläget att påpeka att den svenska fiskerinäringen har hamnat i ett väldigt dåligt läge efter dessa förhandlingar, men vi behöver inte träta om varför nu. Jag konstaterar bara att när det gäller Skagerraks fiskevatten finns det ett avtal som gäller ännu i drygt tio år. Enligt avtalet är EG-ländernas fiskerätter till all annan fisk än sill så stora att i stort sett all den fisk som kan landas ifrån Skagerrak hamnar i EG:s marknadsområde. Den svenska rätten till Skagerrakfisken är alltså mycket begränsad.

Det förhåller sig på samma sätt med Kattegatt. Danmark är vår granne när det gäller Kattegatt och har stora intressen i rödspättefisket där. Detta innebär att svensk fiskerinäring bara har tillgång till volymer därutöver som består av andra arter än de stora matfiskarna, så egentligen är det bara sillsektorn som är kvar.

I Östersjön är förhållandena ännu mera markanta. Enligt internationella överenskommelser får det landas 210 000 ton torsk, och Sverige har rätt att landa 44 000 av dessa ton. EG, som bara har 10 % av vattenområdet, får landa 73 500 ton. Sverige har alltså ställt sig i en oerhört missgynnad situation

även i Östersjön, eftersom Sverige innehar 40 % av fiskevattnen där. Sifferorna för laxfisket är likartade, men det är inte stor idé att stå och tugga siffror. Konsumtionen av torskfisk i Sverige ligger på ungefär 60 000 ton. Det är självfallet ett mycket stort svenskt konsumentintresse att svensk konsumtion av fisk kan försörjas av svenska fiskare. Det betyder att vi dagligen kan landa fisk, att konsumenten har nära tillgång till färsk fisk och att vi själva kan verka för en god kvalitet i konserveringsprocessen.

Det famösa avtal som vi var nödsakade att träffa 1986, då Spanien och Portugal vann tillträde i EG, och som är ett anpassningsavtal, innebar även det att svensk fiskerinärings ställning faktiskt försämrades. Det är viktigt att handelsministern noterar att det inte finns någon rätt till fiske att avstå ifrån för svenskt fiskeri. Jag tror att vi här mellan regering och opposition bör fastslå att vi inte har någonting att ge bort. Därför är det väldigt angeläget att vi får en tydlig förklaring från handelsministern att hon verkligen inser detta.

När det gäller handelsministerns svar kan jag konstatera att hon ger sig in på en väldigt vag formulering när hon gör gällande att kommissionen torde avse frågan om tillgång till fiskevattnen. Både Anita Gradin och jag är mycket väl medvetna om att såväl Frans Andriessen som Leon Brittan har uttalat att man vill se fiskeprodukterna som en del av det fria varuutbytet, att man släpper till en fri marknad inom EG mot att EFTA-staterna släpper till fiskerättigheter på sina områden. Det är vad dessa båda framstående kommissionärer har sagt, och det är denna situation som vi har att syssla med. Därför är det något beklagligt att departementet genom handelsministern uttalar att man ännu inte har börjat utarbeta någon position i frågan. Jag vill att handelsministern kommer upp här och säger: "Jo, Nic Grönvall har ju rätt. Vi har ingen position i frågan, utan den är låst. Vi har ingenting att ge bort."

De förhandlingar vi står inför, EES-förhandlingarna, kommer att ha en utomordentligt avgörande betydelse för svensk framtid på väldigt många områden. Det vore förödande om vi hamnade i den situation som vi båda fruktar, nämligen att fisket – som kan uppfattas som en mindre del av hela detta jättelika komplex av EES-problem – i sista rondens skulle bli en "stumbling stone", dvs. en sten som vi alla snubblar på.

Det är därför viktigt att i mycket god tid göra klart för EG och oss själva vilken position vi har, vad vi kan bjuda på och vart vi kan gå.

Jag vill avslutningsvis säga att det finns en sak som svensk fiskerinäring skulle kunna bjuda på och som möjligen vore ett bra uppslag. I stället för att öppna ytterligare fiskerättigheter för EG-nationerna borde man försöka åstadkomma ett byte av fiskerättigheter så att svenska fiskare på nytt fick tillgång till Nordsjön. Det är uppenbart att med ett havsfiske på Nordsjön med den ekonomiska dimension som fiskerifartygen får, så får vi på nytt ett stöd för en aktiv utveckling av svenskt fiske. Det tror jag att både vi och fiskarbefolkningen behöver.

Anf. 3 Statsrådet ANITA GRADIN:

Herr talman! Det är riktigt som Nic Grönvall säger att fiskenäringen också är betydelsefull för Sveriges del. Sedan kan vi tvista om vem som är förlorare och vem som är vinnare med de avtal som redan gäller.

I dag handlar det om hur vi skall hantera den här frågan när vi nu går in i

EES-förhandlingarna. Jag har talat om för kammaren att det nu skall utarbetas positioner för att vi skall ha en klar ståndpunkt när det gäller hur vi ser på saker och ting.

Vi måste ha en position här hemma i Sverige. Man går nu igenom alla dessa saker i de olika departementen. Jordbruksdepartementet är också livligt sysselsatt med att diskutera frågan. Det görs inte heller i ett lufttomt rum, utan man har kontakt med de människor som är engagerade.

Sedan gäller det för EFTA-länderna att ha en gemensam ståndpunkt. När EG kopplade EFTA-ländernas önskemål om frihandel med fisk och fiskeprodukter till tillgången på fiskevatten blev det helt oacceptabelt för Islands del. I det läget sade EFTA-länderna – frågan handlar om vad statsministern har sagt om Island – att man ställer sig bakom Island i de tidiga samtalen. Frågan har sedan lämnats öppen för att vidarebehandlas vid förhandlingarna. Så småningom kommer vi att hamna i denna situation.

Både Nic Grönvall och jag vet att fisket har spelat en stor roll i alla dessa diskussioner. Det gäller vid ministerkonferensen i Tammerfors, vid EFTA:s statsministermöte i Oslo och vid ministermötet i Kristiansand. Jag är medveten om det engagemang och den betydelse som fisket kommer att få för ett lyckligt resultat i slutändan av EES-förhandlingarna.

Anf. 4 NIC GRÖNVALL (m):

Herr talman! Det är inte så mycket man kan ifrågasätta i det som handelsministern säger. Det grundläggande är emellertid att hon inte säger att vi skall inta den position som jag förordar mot bakgrund av de grundläggande fakta som vi har. Handelsministern behöver naturligtvis inte acceptera det som jag kallar för fakta. Jag respekterar att det behöver granskas och att man behöver fundera igenom om det är rätt att dra den slutsats som jag har dragit.

När ni nu går igenom ämnet och till en början uppenbarligen diskuterar med er själva om hur situationen ser ut och vad man kan göra, vill jag verkligen understryka det mycket angelägna i att det förekommer mycket nära kontakt med fiskerinäringen. Jag deltar i diskussionen här i stället för en riksdagsman som har varit ordförande i fiskeriorganisationer och som uppenbarligen känner sig delvis lämnad ensam i denna fråga. Jag vore glad om handelsministern tydligare ville bekräfta att fiskeriindustrin och dess företrädare verkligen är representerade vid era överväganden, så att det blir klart.

En uppenbar slutsats som vi kan dra av statsministerns exempelgivning är att man känner en nordisk samhörighet och respekt för Islands problem, men att man också känner styrkan i EG:s argumentation. Risken för fiskarna i Sverige uppstår genom att det rör sig om en liten grupp människor och en i svenskt hänseende ganska liten näring. Risken är att man anser att det blir mycket billigare att släppa till ytterligare svenskt fiske än att göra ett offer för det mycket fiskeberoende landet Island. Det är den faran som jag tror att Jens Eriksson har känt så starkt. Jag skulle bli mycket glad om handelsministern ville bekräfta att vi inte får ha sådana handelsförbindelser med Island och inom Norden i övrigt att vi offerar en svensk näring på den grunden.

Vi vet att EG:s problem är mycket stort. Spanien, Portugal och Grekland driver under rubriken kohesion något slags utpressning mot kommissionen. De säger att de har en tung fiskerinäring och en tung trädgårdsnäring. För att de skall acceptera ett EFTA-deltagande med de nordiska länderna i EES-samarbetet kräver de koncessioner bl.a. på fiskeområdet.

Vore det inte skäl att även markera vårt positionstagande i dessa frågor direkt till dessa nationer vilka, som vi alla vet, är de verkliga motståndarna? Det är inte kommissionen i sig, utan det är dessa länder som med legitima skäl vill ha något ur fiskeri- och trädgårdsnäringen. Hur skulle det vara om vi arbetade direkt mot dessa nationer, fru handelsminister?

Anf. 5 Statsrådet ANITA GRADIN:

Herr talman! Till att börja med vill jag slå fast att i de diskussioner som nu pågår om att finna svenska positioner är representanter för fiskerinäringen närvarande. De är inbjudna och har möjligheter att delta och framföra sina åsikter. På alla områden som vi nu arbetar med har vi referensgrupper, och de inblandade har möjligheter att redogöra för läget. Det är ju dessa människor som kan sakfrågorna, och det är mycket viktigt.

Nic Grönvall har själv stått i denna kammare och sagt att vi inte bara kan säga att detta vill vi ha och att vi inte bara kan driva undantag, eftersom det inte finns något avtal som bara består av undantag. Det viktiga är att det är många intressen som skall vägas samman. Då skall naturligtvis vi som EFTA-länder vara medvetna om fiskets betydelse för det lilla landet Island. Samtidigt är vi medvetna om att även om fisket är en liten näring, så är den betydelsefull här i Sverige. Vi måste väga samman alla dessa intressen för att så småningom finna en lösning när det gäller fiskevatten, fri handel med fisk och liknande. Jag tror nog att det också skall lösa sig i slutändan.

Anf. 6 NIC GRÖNVALL (m):

Herr talman! Får jag bara avsluta denna mycket positiva diskussion med att säga att jag har fått bra besked. Vi skall finna en lösning, och vi skall inte göra eftergifter. Jag respekterar naturligtvis att det är uteslutet att som svensk politiker gå ut och säga att detta är vad EFTA-nationen Sverige kräver och att vi sitter i förhandlingar och att det måste man ge och ta. Det är dock viktigt att handelsministern här anger att vi söker en lösning som respekterar fiskerinäringens betydelse för Sverige och för Sveriges konsumenter och ger den erforderligt utrymme.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 1989/90:117 om krigsmaterielbegreppet

Anf. 7 Statsrådet ANITA GRADIN:

Herr talman! Gudrun Schyman har med anledning av krigsmaterielbegreppsutredningens betänkande ställt ett antal frågor till mig om hur jag ser på de bedömningar och tolkningar som utredningen gjort.

På regeringens uppdrag har universitetskansler Gunnar Brodin 1988–1989

genomfört en utredning av begreppet krigsmateriel. Utredningsbetänkandet (SOU 1989:66) överlämnades till mig i oktober 1989 och är nu föremål för en bred remissbehandling. Remisstiden går ut den 1 mars 1990.

Parallellt med krigsmaterielbegreppsutredningen har den parlamentariska krigsmaterielexportutredningen verkat. Dess betänkande väntas i februari 1990 och kommer att remissbehandlas under våren.

De bägge utredningsbetänkandena jämte remissyttrandena kommer att utgöra underlag för den översyn av krigsmateriellagstiftningen som regeringen förbereder. Jag får anledning att återkomma till riksdagen i detta ärende.

Mot denna bakgrund vore det felaktigt av mig att i dag anföra några synpunkter på de förslag angående krigsmaterielbegreppet som framlagts av krigsmaterielbegreppsutredningen. Jag avvaktar med intresse de kommentarer som kommer att lämnas av reimissinstanserna.

Anf. 8 GUDRUN SCHYMAN (vpk):

Herr talman! Jag skall be att få tacka statsrådet Anita Gradin för detta svar. Det framgår med all önskvärd tydlighet att detta inte är någonting statsrådet har lust att diskutera över huvud taget. Jag tycker att det är synd. När det kommer en rapport som så markant skiljer sig från de direktiv som utredningen från början har fått finns det all anledning att ta upp en diskussion om frågan.

Bakgrunden till denna utredning är att det har varit en massiv kritik mot att så mycket krigsmateriel, materiel som de facto har använts som krigsmateriel, har exporterats från Sverige men i Sverige kallats för civila produkter. Så långt är vi överens. Detta har väckt stor opposition inom många grupper, inte minst inom Anita Gradins eget parti. På den senaste partikongressen körde man över partiledningen och sade att man inte ville vara med om detta längre. Kompromisslösningen blev, efter vad jag har förstått, att man tillsatte denna utredning som hade direktiv att utvidga krigsmaterielbegreppet, just för att man skulle fånga upp en rad av de s.k. civila produkter som hade gått till olika länder för uppenbar militär användning. HIAB-FOCO:s kärnvapenkranar är ett av de grövsta exemplen. Jag vet dessutom att man på KMI numera anser att dessa inte borde ha exporterats, om man hade haft litet striktare riktlinjer.

Ändå är det så, Anita Gradin, att denna utredning har tolkat själva begreppet utvidgning på ett mycket märkligt sätt. Man har skrivit i ett PM: "En rimlig tolkning synes vara, att den antydda utvidgningen mer bör gälla regelverkets formella uppbyggnad, tydlighet och fullständighet än det materiella innehållets totala omfång." Det har jag också återgivit i min interpellation. Den tolkningen innebär alltså att man skall ha med fler ord i bestämmelserna men inte ha någon reell utvidgning av själva krigsmaterielbegreppet. Det är enligt min uppfattning en vantolkning. Jag menar att det borde få regeringen att dra öronen åt sig eller åtminstone föra upp frågan till diskussion och inte bara säga att man inte kommer att debattera eller ta ställning till detta förrän alla reimissinstanser har sagt sitt. Det borde vara möjligt att åtminstone ha en uppfattning. Jag ställer därför frågan igen: Är detta en tolkning som stämmer överens med de direktiv som regeringen har gett till utredaren?

Om man skulle gå på utredningens förslag innebär det, vad jag förstår, att inga av de produkter som gav upphov till den massiva kritiken kommer att falla innanför ramarna för de eventuella nya reglerna. Det innebär att man har slutit cirkeln. Man är tillbaka på samma ståndpunkt igen. Det kan naturligtvis befaras att nästa beslut blir att man skall tillsätta en ny utredning. Sedan kan man hålla på och harva på det sättet, samtidigt som man exporterar den materiel som de facto är krigsmateriel.

Jag vill ändå höra om det inte är möjligt att få någon reaktion från statsrådets sida på denna utredning.

Den andra frågan som jag tog upp i interpellationen och som jag inte har fått något svar över huvud taget på, gäller diskussionen om anpassningen till EG-reglerna. Det står i ett PM från denna utredning som säkert också Anita Gradin känner till, att det är viktigt och önskvärt att de svenska reglerna i största möjliga utsträckning blir kongruenta med vad som kommer att gälla inom EG. Man frågar sig då: Varför det? Vi har ju sagt att försvaret och vapenindustrin är frågor som absolut inte tillhör de frågor vi skall diskutera med EG. Det har Anita Gradin själv utlovat många gånger. Jag undrar då naturligtvis hur det kommer sig att man i denna utredning tycker att det är så viktigt. Det beror antagligen på att vi skall ha ett utökat samarbete med krigsindustrierna i EG-länderna genom samarbetsavtal och annat. Det är min tolkning. Då kommer det att vara lämpligt att reglerna stämmer överens. Samtidigt vet jag att detta är någonting som man, åtminstone tidigare, har förnekat, även om den svenska vapenindustrin glatt och villigt talar om att den har särskilda tjänstemän som sysslar med EG-anpassningen. Från UD/H brukar man säga att man inte håller på med sådant, eftersom det inte är tillåtet. Jag skulle gärna vilja ha en kommentar till dessa passusar och till varför man har ansett detta vara så viktigt.

Anf. 9 INGELA MÅRTENSSON (fp):

Herr talman! Jag motionerade för två år sedan i just frågan om krigsmaterielbegreppet. Nu kommer det att dröja ytterligare något år, innan vi får något förslag till riksdagen. Jag menar att vi måste få möjlighet att diskutera denna fråga i riksdagen. Det finns mycket kritik mot det sätt som man i dag hanterar krigsmaterielbegreppet på. Jag tycker inte bara det är synd, som Gudrun Schyman, att Anita Gradin inte har några synpunkter på krigsmaterielbegreppet. Jag tycker att vi måste kunna diskutera frågan med ministern.

Själv har jag, förutom i motionen, tagit upp detta även i konstitutionsutskottet. I konstitutionsutskottet har vi granskat användningen av begreppet både när det gäller HIAB-FOCO:s kranar och när det gäller Boghammarbåtarna. Såvitt jag förstår, och enligt vår granskning, borde HIAB-FOCO:s kranar falla under begreppet krigsmateriel, om vi tolkade den nye krigsmaterielinspektören rätt. Boghammarbåtarna faller däremot utanför begreppet krigsmateriel och är klassade som civil materiel. Jag är med på att det är så, enligt den lagstiftning vi har i dag. Samtidigt försattes regeringen i den pinsamma situationen att den utsattes för påtryckningar från Irak och så småningom USA, som gjorde att ett stoppande av export av Boghammarbåtarna ändå kom till stånd. Jag har reserverat mig i konstitutionsutskottet mot att man har gjort på det sätt.

Vad har man egentligen för fog att gå in och stoppa civil handel? Vi är ju överens om att detta är civil materiel. Trots det går regeringen in och stoppar export av Boghammarbåtarna.

Jag har själv varit i kontakt med bröderna Boghammar, som har talat om att de har tvingats att skriva på ett papper att de inte skulle exportera flera båtar till Iran under det att kriget pågick. Den möjligheten har faktiskt inte regeringen, att gå in och stoppa handel med civil materiel. Jag tycker att det är mycket märkligt att man har gjort på det viset. Man borde, inte minst med utgångspunkt i den affären, dra konsekvenserna och säga att vi måste vidga begreppet krigsmateriel, eftersom det inte är till fyllest som det är i dag. Jag skulle gärna vilja höra hur Anita Gradin ser på detta, att man från regeringens sida går in och stoppar civil export.

Anf. 10 Statsrådet ANITA GRADIN:

Herr talman! Låt mig först säga följande. Det är inte frågan om ifall jag har lust att diskutera denna fråga eller inte. Nu har vi haft en utredning, vilket har krävts i diskussioner, både här i riksdagen och från den allmänna opinionen. När jag fick resultatet av utredningen sade vi att det skulle gå ut på en bred remiss, så att alla organisationer, alla som har deltagit i denna debatt, får säga sitt. Om jag nu här i kammaren sade: Så här skall det bli, så här skall det se ut – då skulle jag få kritik av er allihop. Då skulle ni säga att jag inte avvaktade remissinstansernas yttranden, att jag struntade i opinionen och i att styrelser och organisationer går igenom materialet och skaffar sig ståndpunkter för att tala om vad de kräver, vad de tycker och om de över huvud taget tycker att utredaren har gjort det jobb han skulle. Jag har i alla fall fått lära mig hur det skall gå till – säg till om jag har fel.

Jag har respekt för det arbete som görs i alla våra folkrörelser och organisationer. Man lägger ned ett ofantligt jobb. Jag tänker mig också att den andra utredningen skall gå ut på en bred remiss, så att vi verkligen kan förankra detta arbete och hitta lösningar på de svåra frågor som vi har att ta ställning till i detta sammanhang.

När det gäller frågan om EG och krigsmateriel vill jag säga följande. Regeringen har i juni 1988 utfärdat generella direktiv om att samtliga kommittéer och särskilda utredare skall beakta EG-aspekten i sin utredningsverksamhet. Detta har också utredaren av krigsmaterielbegreppet gjort. Han säger på s. 75 i betänkandet att hans förslag inte har utformats med tanke på någon anpassning i förhållande till EG. Han konstaterar också att detta inte är ett område där vi skall samarbeta med EG.

Gudrun Schyman blandar ihop denna fråga med det faktum att svensk försvarsindustri har samarbete med vissa europeiska länder, vilket både hon och jag vet. Men i förhandlingar om ett avtal, i de diskussioner som förs med EG som sådant, finns inte krigsmateriel på dagordningen. Regeringen ser heller inte någon anledning till att det skall komma upp.

När det gäller frågan om konstitutionsutskottet vill jag säga att jag har respekt för utskottet och repekterar de synpunkter som jag får ta del av där.

Anf. 11 GUDRUN SCHYMAN (vpk):

Herr talman! Jag tror inte heller att det här är en fråga om lust. Anita Gradin. Det är snarare fråga om olust, vilket är mer på sin plats när det gäller de här frågorna.

Jag tror inte att någon skulle reagera om ett statsråd sade: Den här utredningen har tydligen missuppfattat sina direktiv. Det är faktiskt vad den har gjort. Anita Gradin säger: Hur skulle det se ut om jag gick ut och sade att så här skall det bli och så här skall det se ut? Det blir ministerstyre, och då får vi på moppe för det. Det brukar ni säga. Ni har det tydligen knivigt.

En utredning har fått vissa direktiv mot bakgrund av en mycket stark kritik och opposition bl.a. från de folkrörelser och organisationer som nu sitter och studerar dessa papper och som Anita Gradin hänvisade till. Jag tror att de känner sig överkörda och lurade när de får se att det direktiv som de trodde skulle leda till utvidgning av krigsmaterielbegreppet har omvandlats genom olika fraser och formuleringar till att gälla regelverk och ord. Ingenting av det de kritiserade har uppfattats av utredaren. Han har i alla fall inte uppfattat sina direktiv som att dessa skulle gälla det som de som framfört kritiken trodde skulle beröras.

Effekten blir den motsatta till vad man eftersträvat. Människor som är arga och som har framfört kritik känner sig i stället överkörda. Förhoppningsvis kommer det att rasa in en mängd remissvar som säger att detta är rena vansinnet. Det här går inte. Det här kan vi inte acceptera, utredaren har missuppfattat sina direktiv. Man får då göra om utredningen. I ett sådant läge skulle det vara klädsamt om det statsråd som hade ansvaret för frågorna kunde säga: Jag kanske inte riktigt delar utredarens uppfattning om direktiven. Vi skall självfallet avvakta remisserna, men det borde vara möjligt att ha en åsikt om vilka direktiv som utredaren har fått och om de blivit förvanskade på vägen, vilket jag anser att de har blivit.

När det gäller frågan om EG står det skrivet att det är önskvärt att de svenska reglerna i största möjliga utsträckning blir kongruenta med vad som kommer att gälla inom EG och att det är angeläget att man från svensk sida noga följer detta osv. Det är en mycket tydlig markering. Det handlar inte bara om att konstatera vad som gäller i EG och vad som gäller i Sverige utan det gäller tydligen att få så stor samstämmighet som möjligt.

Det är önskvärt och angeläget, säger man i utredningen. Det sägs inte bara för skojs skull eller för att man har lust att säga det. Jag tror att det har en mycket stor betydelse och kommer att få praktiska konsekvenser i sin förlängning när man kommer att starta ett samarbete, ett samarbete som man hittills har sagt att man inte har och inte kommer att ha men som med all tydlighet, som bl.a. visas genom dessa dokument, är i gång.

Anf. 12 INGELA MÅRTENSSON (fp):

Herr talman! Det är märkligt att vi inte skall få lov att diskutera frågor. Det blir nämligen konsekvensen av vad Anita Gradin säger. Allt det som är under utredning kan vi inte få diskutera med medlemmar av regeringen. Det måste bli konsekvensen av det hela. Vi kan inte få några synpunkter från ministern, eftersom det pågår utredning.

Jag har tagit upp den här frågan för två år sedan. Under tre år skall vi inte

kunna diskutera krigsmateriel med utrikeshandelsministern. Jag måste säga att jag tycker att det är mycket märkligt.

Jag utgår naturligtvis från att regeringen har respekt för konstitutionsutskottet. Det ifrågasätter jag inte. Det jag tog upp i min fråga var regeringens svårighet när materiel, t.ex. Boghammarbåten, blir klassificerad som civil och man ändå vill stoppa materielen eftersom den används i en krigssituation. Det borde åtminstone strida mot intentionerna i svensk lagstiftning att vi exporterar båtar, som direkt kommer att delta i krig. När man ändå tvingas stoppa detta har man inte den rättigheten. Det vore intressant att få utrikeshandelsministerns synpunkter på det dilemma som man faktiskt hamnar i. Men inte ens det kan vi få diskutera.

Jag vill gärna att Anita Gradin tar upp den här frågan och medger att det finns ett problem. Det borde man också lösa när vi så småningom får chansen att fatta beslut om det nya krigsmaterielbegreppet.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 1989/90:103 om arbetslösa småbarnsföräldrars möjligheter till barntillsyn m.m.

Anf. 13 Arbetsmarknadsminister MONA SAHLIN:

Herr talman! Anita Johansson har frågat mig dels hur jag bedömer tillämpningen av gällande bestämmelser beträffande arbetslösa småbarnsföräldrars rätt till arbetslöshetsunderstöd vid brist på barntillsyn, dels om jag avser att föreslå någon förändring av bestämmelserna, som bättre tillgodoser dessa föräldrars rättigheter.

Låt mig först säga att ett grundläggande villkor för att få arbetslöshetsersättning enligt lagen (1973:370) om arbetslöshetsförsäkring är att den arbetslöse står till arbetsmarknadens förfogande. Den arbetslöse skall följaktligen vara oförhindrad att ta ett lämpligt arbete, om och när det erbjuds.

När det så gäller ersättningsrätten för småbarnsföräldrar utan barntillsyn tillämpas reglerna i stort sett som Anita Johansson har uppgivit. I den proposition om ändringar i det kontanta arbetsmarknadsstödet som förelades riksdagen under våren 1984 (prop. 1983/84:126, AU18, rskr. 323), behandlas frågan om arbetslöshetsersättning vid barntillsyn. I propositionen framhölls att utgångspunkten vid bedömningen för rätt till arbetslöshetsersättning även när det gäller småbarnsföräldrar utan barntillsyn måste vara, att den som gör anspråk på ersättning skall vara oförhindrad att åta sig förvärvsarbete. Den arbetslöse skall alltså också här stå till arbetsmarknadens förfogande. För småbarnsföräldrar betyder det företrädesvis, att barntillsyn skall vara ordnad för ett normalt dagstidsarbete för att vederbörande skall anses stå till arbetsmarknadens förfogande och därmed vara ersättningsberättigad enligt lagen om arbetslöshetsförsäkring.

Viss speciell hänsyn tas dock till småbarnsföräldrarna enligt de föreskrifter AMS har utfärdat. Barntillsynen behöver följaktligen inte vara ordnad under själva arbetslösheten men skall kunna ordnas utan längre dröjsmål vid ett arbetserbjudande. I en del kommuner är det dock fortfarande så, att den

som blir arbetslös inte får ha kvar sin barnomsorgsplats, men en småbarnsförälder som är ofrivilligt arbetslös och som oförskyllt mist sin barnomsorgsplats har rätt till ersättning under den tid som behövs för att ordna barntillsynen på orten. Sökanden måste dock vidta de åtgärder som är möjliga för att ordna tillsynen. Samma regler gäller för medlem som är ofrivilligt arbetslös och erbjuds arbete med ändrade arbetstider. Sökanden måste även då aktivt försöka ordna barntillsynen inom rimlig tid. Även den som själv har sagt upp sitt arbete men som haft giltig anledning, t.ex. inte kan arbeta kvar av hälsoskäl, omfattas av samma regler. Vad som är giltig anledning prövas från fall till fall mot bakgrund av bl.a. personliga förhållanden. Det är därför viktigt att sökanden uppger alla omständigheter som förorsakat arbetslösheten, och att arbetslöshetskassan skapar förutsättningar för en bra utredningssituation, som gör att alla fakta kommer fram.

I alla dessa fall har småbarnsföräldarnas problem sin grund i dels bristen på platser inom barnomsorgen, dels kommunernas regler om barnomsorgsplats vid arbetslöshet. Det är således genom en utbyggd barnomsorg och en generös och flexibel attityd hos kommunerna som dessa problem skall lösas. Jag vill i detta sammanhang understryka vikten av riksdagens beslut om fullt utbyggd barnomsorg senast vid utgången av år 1991.

Med en ambitiös arbetsmarknadspolitik och krav på rörlighet på arbetsmarknaden måste man ha rätt till en trygg barnomsorg, även om man inte för stunden har ett arbete.

Anf. 14 ANITA JOHANSSON (s):

Herr talman! Först av allt vill jag hälsa vår nya arbetsmarknadsminister välkommen till arbetet – och verkligen önska lycka till i det här viktiga jobbet. Det känns litet extra roligt för mig att detta är den första debatten här för arbetsmarknadsministern, eftersom jag var den som 1982 försökte leda riksdagsledamoten Mona Sahlin rätt i riksdagens labyrinter.

Så, herr talman, till interpellationssvaret. Barnomsorgen är ett problem för många, och en grupp som har det besvärligt är arbetslösa som i samband med arbetslösheten oförskyllt blir av med sina barnomsorgsplatser. Jag tackar för svaret på min interpellation.

Arbetsmarknadsministern har till stora delar samma uppfattning som jag. Vi skall inte ändra på några grundläggande principer inom arbetslöshetsförsäkringen. Den kommunala barnomsorgen skall byggas ut, och kommunernas regler bör få en mer generös utformning. Vi skall verka för att genomföra riksdagens beslut om utbyggd barnomsorg senast vid utgången av år 1991.

Men vad skall vi säga till den som är arbetslös och blir av med barnomsorgen fram till dess att utbyggnaden kan sägas vara tillfredsställande? Det uttalande som gjordes 1984 om uppdelning av de arbetslösa i två grupper har blivit svårare att tillämpa på grund av att kommunerna försämrar sina regler. Och det är kvinnorna som är förlorarna i detta spel. Jag har i min interpellation klart deklarerat att det är den dagsaktuella situationen jag vill komma åt. Det kan ske på så sätt att arbetsmarknadsministern förklarar att 1984 års skrivning skall gälla alla arbetslösa.

Det förhållandet att vi nu straffar den arbetslöse och fränkänner denne ersättning med drygt 12 000 kr. kan vara nog, tycker jag. Att fortsätta be-

straffningen av kvinnor på den svenska arbetsmarknaden innebär en dubbelbestraffning som saknar motstycke i annan lagstiftning. Jag har inte begärt att vi skall ändra på bestraffningen under 25-dagarsavstängningen. Men jag motsätter mig denna dubbelbestraffning som skapats av kommunerna sedan propositionen 1984 skrevs och antogs.

Vi måste se problemet som det är i dag. Jag angav i interpellationen att det är mycket svårt att avgöra hur frivilligt man slutar sitt arbete. Det är inte rimligt att värderingarna om vad som är giltig anledning att sluta ett arbete på egen begäran skall ändras bara för dem som senare kan komma att få problem med barnomsorgen. Vi bör därför ha samma bedömning för alla arbetslösa när det gäller ersättning. Den tolkning som gjordes 1984 bör gälla generellt, eftersom det var en bra lösning.

Problemet i dag är att kommunerna har en annan syn i fråga om arbetslösa och barnomsorg. Och det här gäller ju, herr talman, föräldrar och barn som tidigare har haft en plats i barnomsorgen – och som många kommuner nu "slänger ut" från denna barnomsorg. Det har jag många vittnesmål om.

När det gäller ekonomin utgår ju statsbidrag både till A-kassan och till barnomsorgen. Man borde därför ha en helhetssyn på dessa frågor, tycker jag.

Jag skulle mycket uppskatta om arbetsmarknadsministern kunde utveckla sista delen av svaret och klargöra att vi har samma uppfattning – att vi inte skall diskriminera kvinnor som är arbetslösa och som därför mister sin barnomsorg.

Anf. 15 ANITA STENBERG (mp):

Herr talman! Jag tycker att det är en bra interpellation och ett bra svar. Men vilka sanktionsmöjligheter har man mot kommuner som inte fullgör sina skyldigheter? Det är för mig det stora problemet. Hur kan man över huvud taget, om det inte går på frivillig väg, tvinga fram de möjligheter till barntillsyn som det här gäller. Det skulle jag vilja ha ett svar på.

Anf. 16 Arbetsmarknadsminister MONA SAHLIN:

Herr talman! Först vill jag tacka för Anita Johanssons lyckönskningar.

Anita Johansson och jag har i stort sett i alla delar samma bedömning när det gäller dessa frågor. Jag kan utan svårighet säga att de uttalanden och de skrivningar som gjordes 1984 är vad som skall gälla.

Problemet är i dag de kommuner som inte har den generösa och flexibla attityden att låta föräldrar som hamnar i arbetslöshet behålla sin barnomsorgsplats. Enligt vad jag har kunnat inhämta – det är siffror från 1987 – var det sex kommuner i landet som inte lät föräldrarna behålla barnomsorgsplatsen. Det fanns då 48 kommuner där man fick behålla platsen helt utan tidsbegränsning. Däremellan fanns kommuner där man kunde behålla platsen från 1 månad upp till 18 månader.

Jag vill bara ytterligare stryka under vad jag säger sist i mitt svar på Anita Johanssons interpellation – att det bara är genom en utbyggd barnomsorg och en generös och flexibel attityd hos kommunerna som man kan lösa det här problemet för de föräldrar som står i den mycket jobbiga situation som Anita Johansson beskriver. Som arbetsmarknadsminister inser jag också det

oerhörda värdet för vår arbetsmarknad av att vi har en barnomsorg som fungerar. Den skall också fungera när människor behöver byta jobb, ställa om sig, skaffa ny utbildning. Det understyker ännu mer vikten av en väl utbyggd barnomsorg, men också av en generös attityd när det gäller att låta barnen behålla sin plats, även om föräldern inte för stunden har ett arbete.

Till Anita Stenberg kan jag bara säga att staten inte har några sanktionsmöjligheter. Det är kommunerna som själva har att utforma de bestämmelser och tillämpningar man önskar. Jag kan bara som arbetsmarknadsminister understryka behovet av att kommunerna är flexibla och tänker på föräldrarnas bästa i dessa lägen som vi nu diskuterar.

Anf. 17 ANITA JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag tackar för det kompletterande svaret. Jag delar arbetsmarknadsministerns uppfattning att det är den fullt utbyggda barnomsorgen som skall lösa de här problemen.

Som en liten parentes kan jag säga att jag förra veckan har motionerat om att man kanske borde fundera på en lagstiftning när det gäller barnomsorgens utbyggnad. Jag tycker att det måste vara mycket bättre att vi löser de här problemen när det gäller A-kassa kontra barnomsorg än att folk skall tvingas att gå och få socialbidrag.

Anf. 18 ANITA STENBERG (mp):

Herr talman! Tack för svaret.

Jag tror att om det blir tillräcklig press från människor ute i kommunerna och via massmedia, kan man tvinga fram detta. Och jag vore tacksam om arbetsmarknadsministern ville hjälpa till med det.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på interpellation 1989/90:108 om Dala Airport

Anf. 19 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Ragnhild Pohanka har frågat om jag anser att miljöaspekten är en andrahandsfråga vid trafikplanering, speciellt i flygärenden. Hon har vidare frågat om jag inför koncessionsförhandlingarna angående Dala Airport i första hand kommer att lyssna på industrins krav eller på dem som för fram miljöfrågorna bland utomparlamentariska föreningar, inom kommuner och länsstyrelsen.

På den första frågan är mitt svar nej. Arbetet för en bättre miljö utgör i dag en central och övergripande del av regeringens politik, inkl. trafikpolitiken. Enligt det trafikpolitiska beslut som riksdagen fattade år 1988 är inriktningen på lång sikt när det gäller trafikens (inkl. flygets) miljöeffekter att radikalt minska de skadliga utsläppen från transportarbetet. Vid trafikplanering måste dock givetvis en avvägning göras av miljömålet mot de andra av riksdagen fastslagna trafikpolitiska delmålen om tillgänglighet, säkerhet, effektivitet och regional balans.

Beträffande frågan om vilka grupper jag ämnar lyssna på inför en konces-

sionsprövning av Dala Airport vill jag erinra om, vilket jag förutsätter att frågeställaren känner till, att en sådan prövning genomförs av koncessionsnämnden för miljöskydd enligt en fastställd och omfattande procedur som avser att ge allsidig belysning av miljöeffekterna av den aktuella trafikaneläggningen. Först efter ett eventuellt överklagande av koncessionsnämndens beslut hamnar frågan på regeringens bord. I sådant fall kommer givetvis regeringen att inhämta alla berörda parterers synpunkter innan vi fattar ett beslut i frågan.

Anf. 20 RAGNHILD POHANKA (mp):

Herr talman! Jag får tacka för svaret. I svaret framhåller statsrådet att arbetet för en bättre miljö i dag utgör en central och övergripande del av regeringens politik, inkl. trafikpolitiken. Låt oss hålla oss till det senare. Jag anser att statsrådet leker med sanningen. Om miljöfrågorna hade den framskjutna plats i verkligheten som så ofta framhålls på papperet och i sköna ord från talarstolar och framför mikrofoner, då skulle det på trafikområdet och samhällsplaneringsområdet se helt annorlunda ut. Tåg till landsväg, tåg till flyg, och bil till flyg – så ser det ut i verkligheten. På kommunal nivå och på landstingsnivå har det förekommit många turer. Bl.a. har ett kommunalråd i princip bett industrins företrädare att komma fram ur garderoben för att hjälpa till att rädda Dala Airports framtid.

Efter miljömedicinaren Bo Bjerres yttrande i november 1989, att luftföroringarna och bullret skulle ge för stora problem för att det skulle vara möjligt att försvara flygplatsens existens, ändrade sig landstingets planeringschef i ett nytt yttrande. I detta yttrande framkom bl.a. att de miljömedicinska kraven på flygtrafiken vid Dala Airport bör kunna tillgodoses utan att flygtrafiken försämras, eftersom den har stor betydelse för den regionala utvecklingen. En del av yttrandet från en miljömedicinare kapades alltså, så att det blev ett politiskt beslut att ändra hans yttrande.

Både Borlänge kommun och landstinget i Dalarna är delägare i Dala Airport och sitter därmed på två stolar. Bo Bjerre yttrade att det var betydligt mer miljövänligt att anlita rälsen, något som är helt självklart för alla svenskar i dag.

På sträckan Göteborg–Stockholm kommer SAS troligen att dra in två flygturer om SJ:s nya snabbtåg får en 60-procentig beläggning. Och den sträckan är ju betydligt längre än sträckan Borlänge–Arlanda. På sträckan Göteborg–Stockholm kan man alltså tala om en viss tidsvinst. På sträckan Dala Airport–Stockholm förlorar man två timmars arbetstid och får ca 1 timmes snabbare restid. På tåget kan man arbeta, sova, dricka kaffe, osv. Det är alltså inte bortkastad tid. Medan flyget stadigt ökat antalet turer har antalet avgångar med tåget sakta men säkert minskat, så att fler och fler nästan tvingas att ta det subventionerade flyget.

Miljöpartiet de gröna anser att flyget skall bära sina egna kostnader och inte få skattefritt bränsle för att en riktig ekonomisk bedömning skall kunna göras. En miljöekonomisk bedömning och kalkyl måste också göras. Då hamnar flygets lämplighet som transportmedel allra längst ner på listan när det gäller miljöpåverkan.

Flyget från Dala Airport subventioneras av staten genom utebliven bräns-

leskatt, av landsting och kommun genom direkta bidrag årligen och genom utförandet av tillfartsvägar och planering m.m.

Sluta subventionera det miljöförstörande flyget! T.o.m. bilen är betydligt mindre miljöförstörande, även om endast en person åker i varje bil. Även buss är bättre än flyg. Men det helt överlägsna transportmedlet är ju tåget, i det här fallet på räls som redan finns.

Utbyggnaden av Arlandabanan – då talar jag om järnvägen och inte startbanan – Stockholm–Arlanda–Uppsala ökar tillgängligheten betydligt för passagerarna då de skall vidare med flyg från Arlanda.

Snabbtåg är en annan tänkbar tidsbesparande framtidsvision. Även om det blir dyrare är prisskillnaden i förhållande till icke-subventionerat flyg oerhört stor. Billigare biljetter och därmed 70–80 % belagda tåg skulle, även som ensam åtgärd, ge SJ större lönsamhet.

Bullet är ett stort problem när det gäller Dala Airport, förutom de fyrdubblade utsläppen av kväveoxider fram till år 2000, enligt Dala Airports egna prognoser.

Enligt bl.a. professor Henning Rodhe vid Stockholms universitet måste utsläppen av fossila bränslen minska med minst 70 % i världen, och av solidaritetsskäl med närmare 85 % i Sverige, eftersom vi i Sverige har stora utsläpp per person.

1 200–2 000 personer störs av buller på över 80 decibel från flygtrafiken. Ca 250 personer störs av buller över 90 decibel från flygtrafiken på Dala Airport. Dessutom byggs en infartsväg som innebär ökade trafikstörningar för de boende.

Enligt Dala Airports VD Tommy Leo används Dala Airport som reservflygplats för American Airlines ett par gånger om året när det är dåligt väder på Arlanda. USA-bolaget skall titta på de tekniska data som det har med sig hem från dessa landningar. Och flygplatsen i Borlänge skall undersöka lönsamheten av att tillfälligt ta emot flygplan från American Airlines. Lufterummet över Arlanda är också ofta överbelastat. Hur kan dessa planer förverkligas? Stor oro råder i bl.a. Borlänge och Säter.

När flyget skall bära sina egna kostnader blir det kanske nästa krisbransch.

Man borde överväga att lägga ner Dala Airport, Karlstads flygplats och t.ex. Gävles och Norrköpings flygplatser och inte bygga motsvarande nya om regeringen, riksdagen, luftfartsverket, m.fl. skall bli trovärdiga i sin miljöpolitik. Men för detta behövs först en förbättrad kollektivtrafik, främst järnväg, genom modernisering, utbyggnad, förbättrad turtäthet och anslutningar av spårbilar, bussar, spårvagn och bil.

I början av 70-talet planerades industriflygfält, och jag undrar om sådana åter planeras?

Industrin Tamrock har goda förbindelser med fraktflyget via Dala Airport, och reservdelsservicen fungerar på ett bra sätt mellan Tammerfors och de nordligaste gruvfälten. Planeras åter ett industriflygfält i Borlänge, något som man sade nej till i början av 70-talet?

Anf. 21 GÖRAN ENGSTRÖM (c):

Herr talman! Jag noterar att kommunikationsministerns svar till Ragnild Pohanka var ganska knapphändig, och jag undrar varför. Det kanske finns

anledning för regeringen att något mer entusiastiskt gå i försvar för den här typen av flygplatser mot bakgrund av de ofta återkommande och hårda debatterna och mot bakgrund av anklagelserna för bristande miljöhänsyn, som bl.a. Ragnhild Pohanka och Viola Claesson har framfört framför allt mot Dala Airport.

Jag tror att det finns ett behov av att en markering görs när det gäller den avvägning som hela tiden måste göras mellan flygets roll som motor i en regional utveckling och de miljöproblem som flyget förvisso innebär.

Som centerpartist från Dalarna är jag självfallet i grunden positiv till flygets roll när det gäller regional utveckling. Flyget har förvisso varit en mycket starkt bidragande orsak till att Borlänge–Falun, centralregionen i Kopparbergs län, bevisligen har haft en god utveckling under den senare delen av 80-talet. Regionen har tagit sig ur de problem som strukturomvandlingen inom järn- och stålindustrin innebar.

Det finns också anledning att poängtera, inte minst mot den regionalpolitiska kommitténs betänkande och kommande propositioner, den betydelse som flyget har för Sveriges inland. I detta avseende betyder både Dala Airport och Mora-Siljan flygplats mycket för utvecklingen i Dalarna.

Sedan vill jag gärna i polemik med Ragnhild Pohanka säga att det faktiskt inte är fel att lyssna på näringslivets synpunkter i en sådan här fråga. Näringslivet är en viktig intressent, vars synpunkter regeringen utan att skämmas bör ta med i sin totalbedömning när man skall se hur en sådan flygplats kan lösa sina problem.

Jag vill peka på det positiva när det gäller Dala Airport, nämligen passagerarutvecklingen. Alldeles i början av flygplatsens tillkomst 1966 var det 1 000 passagerare. År 1989 var passagerarantalet 206 000. Det är den snabbaste passagerarutvecklingen när det gäller Linjeflygs flygplatser. Lokaliseringen av Dala Airport medför naturligtvis problem: bebyggelsen som finns ganska nära, en del sjöar ligger ganska nära och markgrunden, sand, för flygplatsen. Men min utgångspunkt är att vi naturligtvis måste hjälpas åt för att lösa problemen. Rikspolitiskt har man gjort det genom att införa miljöavgifter, vilket har lett till att flygbolagets ledning i dag är i gång med ett program på 25–30 milj. kr. för att byta brännkammare på F28, som är det smutsigaste flygplanet. Det här programmet är i stort sett klart nu. Fyrtio motorer har redan åtgärdats. Dessutom kommer man att angripa bullerproblemet. Det är svårt när det gäller F28, men där kommer man att gå vidare och kanske tidigarelägger introduktionen av Boeing 737 500. Den är tänkt till 1995, men flygbolagets ledning önskar att detta kan ske redan 1992 eller 1993. Det skulle innebära en bullersänkning med 10 decibel, som rimligen upplevs som en ganska stor skillnad till det bättre.

När det sedan gäller de direkta miljöproblemen med glykol och uren är man från ledningens sida i gång med ett program för att ta vara på praktiskt taget allt spill av glykoler. Man kan nu bygga en till platta med tank så att man klarar inte bara 75 % av spillet som i dag, utan målet är att klara praktiskt taget allt. Det finns vidare en rad andra tekniska åtgärder i gång för att minska t.ex. användning av uren på startbanan. Man värmer upp krossat grus, inte sand som blåser bort. Man använder uppvärmt krossat grus, som förhoppningsvis fryser fast i banan. Den vägen kan man minimera använd-

ningen. Man har också byggt in sensorer i banan för att få reda på exakt temperatur, vilket medför att man kan finkalibrera användningen av snö- och isplögar på ett bättre sätt än tidigare.

Allt detta har jag sagt för att redogöra vad nuvarande flygplatsledning aktivt gör för att åtgärda de miljöproblem som finns där. Jag vill gärna ge den denna chans. Som jag sade inledningsvis har jag upplevt att Ragnhild Pohanka och Viola Claesson har gått mycket hårt mot Dala Airport, för att tala klarspråk, reella existens som flygplats i fortsättningen. Det kom fram i slutet av Ragnhild Pohankas anförande. Hon säger att man borde överväga att lägga ned den här typen av flygplatser. Jag vänder mig mot en sådan syn på flygets roll i ett modernt samhälle. Som centerpartist menar jag att det gäller att göra en avvägning och verkligen försöka sätta in åtgärder mot miljöproblemet. Men man måste ändå inse att flyget har kommit för att stanna som ett betydande kommunikationsmedel i det moderna Sverige. Det har definitivt en strategisk roll när det gäller regionalpolitiken i fortsättningen. Det finns, som jag ser det, ingen anledning att blossa upp motsättningarna mellan en fortsatt satsning på tåget t.ex. från Dalarna till Stockholm och utvecklingen av flyget.

Låt mig till sist notera att sju av tio flygpassagerare från Dala Airport inte stannar vid Arlanda utan fortsätter till andra destinationer. Det motsatta brukar vara det vanliga.

Anf. 22 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Georg Anderssons svar är som vanligt oengagerat och dessutom, som Göran Engström antydde, ganska innehållslöst. Där finns inte ett enda ord om snabba och rejäla tag för att rädda miljön. Där finns inte ett enda ord om vad regeringen konkret vill göra för att minska trafikens enorma utsläpp. Tror kommunikationsministern verkligen att det bara är "på lång sikt" som de skadliga utsläppen från flyget behöver minskas?

Nu väsnas och hotar Daladirektörerna, som Ragnhild Pohanka har påpekat i sin interpellation. De står på Dala Airport AB:s sida i kampen för fortsatt flygtrafik. Rent komiskt blir det när STORA:s hövding Bo Berggren blandar sig i leken och hotar med att flytta sitt huvudkontor. STORA gör investeringar för 3–4 miljarder – i Portugal! Kan inte Georg Andersson eller Göran Engström eller kanske Inger Hestvik fråga herr Berggren om det är därför Dala Airport har så stor betydelse eller fråga STORA:s chef om han inte kan ägna mer energi åt att klara sina miljöproblem och uppsatta gränsvärden vid Kvarnsvedens Pappersbruk i Borlänge?

Flygtrafiken motsvarar inte det övergripande mål som riksdagen ställt upp för transportpolitiken. Flygtrafiken är miljöfarlig, den blir mindre säker ju mer flygtrafiken växer, och den kostar samhället miljardbelopp i statliga subventioner varje år. Inte ett ord om detta finns i kommunikationsministerns interpellationssvar, inte heller ett ord naturligtvis från Göran Engström. Flyget betalar inte sina miljökostnader, ja, inte ens någon bränsleskatt. Varför då, Georg Andersson? Bensinskatten höjs drastiskt för bilisterna. Varför skall flygbolagen inte betala skatt för sitt bränsle?

Med den märkliga politiken är det logiskt att luftfartsverket planerar stora investeringar. Man räknar med att inrikesflyget kommer att öka med 70 %

de närmaste tio åren, och då är utgångsläget i dag att flyget redan har ökat snabbast av alla trafikslag under 80-talet. Jag tror inte att Georg Andersson bestrider detta. Det går att utläsa av kommunikationsministern "egen" bil. 8 till årets budgetproposition. Vad säger statsrådet om den här utvecklingen i bil. 8? Han har inte ett ord att invända mot denna miljöfientliga utveckling. Tvärtom skriver Georg Andersson att han godkänner inriktningen, den här enorma expansionen, därför att den "syftar till att stärka flygets konkurrenskraft".

Då måste jag fråga: Är det flygets eller är det det ekologiska systemets konkurrenskraft som är viktigast för regeringen i det här sammanhanget? Jag skulle också vilja att de andra debattörer som är upptagna på talarlistan litet grand betänkte vad det handlar om. Det går inte att nonchalera miljöproblemen så till den milda grad som ni gör. Göran Engström ställde t.ex. upp och talade om flygets betydelse för regionen och för Borlänge. Han gör det i sådana ordalag att han tror att han i en eller ett par meningar kan svepa bort miljöproblemen. Det är naturligtvis inte fel att lyssna på näringslivet – det tycker inte jag heller. Men borde inte näringslivet, som lagt sig i debatten så som STORA:s chef Bo Berggren har gjort, sopa framför egen dörr och ta reda på sina egna problem innan man medverkar till att förvärra problemen i Borlängeområdet ännu mera? Framför allt tycker jag att de riksdagsledamöter som talar sig varma för flygets expansion inte minst till och från Dala Airport borde tänka litet grand i de här termerna.

I det aktuella området finns det sjöar som har dött. Det tror jag Göran Engström också vet. Han sitter i sin hänk och nickar. Där finns det bebyggelse och många människor. Det handlar både om deras hälsa och om det obekväma liv de får uppleva med det enorma bullret. Menar då ni som med näbbar och klor försvarar Dala Airports-flygtrafiks expansion och fortlevnad att man skall flytta alla dessa människor eller flytta på sjöarna, som ju har det så besvärligt och dör därför att det finns flygtrafik?

Är det naturen som skall flyttas, eller är det trafiken som skall ändras?

Det viktigaste för mig och många andra som studerar vad som kan vara såväl en vettig trafikpolitik som en vettig miljöpolitik är att man överväger om inte den här trafiken kan ersättas.

Avslutningsvis vill jag fråga Georg Andersson: Vore det inte bättre att verka för en ganska snabbt utbyggd snabbtågstrafik till och från Borlängeområdet? På det sättet skulle vi slippa både den här diskussionen och de faror som flygtrafiken innebär.

Anf. 23 INGER HESTVIK (s):

Herr talman! Så gott som alla politiska beslut som fattas har föregåtts av avvägningar. Det kan vara fråga om sociala, kulturella, miljömässiga och ekonomiska hänsyn som måste vägas samman för att sedan bilda en plattform för ett ställningstagande. Ofta sker sådana här avvägningar under stor vanda. Vi vill ju uppnå allt som är bra. Men vi uppnår bara en del, och denna del ser olika ut beroende på vilket parti vi representerar. I dag diskuterar vi flygtrafiken och kvävcutsläppen vid Borlänges flygplats, Dala Airport.

Visst skulle jag, precis som Ragnhild Pohanka, Viola Claesson, Göran Engström och Georg Andersson har gett uttryck för, helst vilja slippa alla

utsläpp från både bilar och flygplan. Det är ju ett mål som vi gemensamt kan arbeta för. Det arbetet pågår också för fullt och kan intensifieras, om vi i våra olika organisationer – det gäller då både politiska organisationer och miljöorganisationer – fortsätter att ställa krav. Men vi måste även här göra avvägningar.

Vi vet att flyget, med den infrastruktur som finns i dag, är ett måste om vi skall kunna utveckla och differentiera vårt läns arbetsmarknad och näringsliv.

Ett av kraven från de människor som arbetar inom vår region är att det skall finnas möjligheter att nå ut till hela landet och även till andra länder utan onödig tidsspillan. Det är en förutsättning för en regionalpolitiskt bra utveckling. Detta är alltså nödvändigt för att våra tre statliga verk skall kunna fungera, för att vår högskola skall kunna utvecklas så som vi hoppas och för att vår exportberoende industri skall kunna fortsätta att sälja varor inte bara inom landet utan också utomlands och ge oss möjligheter att förbättra vår välfärd. Det miljövänliga alternativ som skulle kunna ersätta flyget är dock inte det alternativ som Ragnhild Pohanka för fram i sin interpellation, nämligen bilen, utan ett snabbtåg från vår region till Arlanda. Då skulle tre av fyra som reser vidare från Arlanda med flyg till andra resmål än Stockholm få sina önskemål tillgodosedda. Vi skulle dessutom kunna få en renare trafikmiljö.

Till min glädje tog Ragnhild Pohanka upp tågets fördelar i sitt inlägg i den här debatten. Ragnhild Pohanka riktar i sin interpellation tre frågor till statsrådet. Det gäller dels miljöaspekterna vid trafikplanering, dels industrins krav, dels miljöorganisationernas krav. Ragnhild Pohanka bor i samma bygd som jag. Hon är alltså väl medveten om de strukturproblem som vi har haft. Jag tänker då på den hotande arbetslösheten och den risk som finns att många borlängebor måste flytta från bygden för att få sin försörjning.

En fråga saknar jag, nämligen: Vad skulle sämre kommunikationer betyda för en bygd som Borlänge om flyget försvann – skulle vår region klara ett sådant dräpdrag?

Människorna i vår region är beroende av sina arbetstillfällen och därmed också av ett fungerande näringsliv – och ett fungerande näringsliv kräver goda kommunikationer!

Flyget måste alltså få vara kvar. Men vi skall arbeta för att få det så miljövänligt som möjligt. Vid sidan av det arbete med att åstadkomma förbättringar som pågår på flygplatsen och som Göran Engström har redogjort för måste vi lägga ett större ansvar på flygindustrin. Denna måste ta fram flygplan som bullrar mindre och som förorenar mindre. Helst skall det arbetet också ske snabbt.

Anf. 24 LARS DE GEER (fp):

Herr talman! Göran Engström har redan berört de tekniska möjligheter som bör tillgripas för att minska miljöackdelarna med Dala Airport, varför jag ej skall upprepa dessa.

Om man skall tolka Ragnhild Pohankas interpellation så, att hon av miljöskäl vill stänga flygplatsen eller radikalt minska trafiken på Dala Airport i

Borlänge, måste vi i folkpartiet motsätta oss detta förslag. Vi hade i går en offentlig utfrågning i finansutskottet. En professor sade då bl.a.:

1. Om en tillväxtbefrämjande åtgärd av mindre omfattning medför avsevärda miljönackdelar, skall den *ej* genomföras!

2. Om en miljöbefrämjande åtgärd av mindre omfattning medför avsevärda avbräck i en regions tillväxt, bör den *inte* genomföras!

Att stänga flygplatsen eller att begränsa trafiken på Dala Airport för att minska utsläppen av kväveoxid vore att vidta en åtgärd som faller under den andra regeln – det skulle vara detsamma som att låta en jämförelsevis liten tuva välta ett ganska stort lass.

Trafiksäkerhetsverket, statens vägverk, statens planverk och domänverket har utlokaliserats till Falun–Borlänge-regionen. Vi har sedan tidigare storföretag som SSAB och STORA i regionen – det senare har starka motiv att flytta sitt huvudkontor till Stockholm. Vi har också många mindre och medelstora företag. Dessutom finns det närmare en kvarts miljon invånare i bygden som alla behöver Dala Airport, som är ett viktigt led i regionens infrastruktur.

Herr talman! Den dag det finns snabbtåg från Borlänge och direkt till Arlanda kan denna fråga komma i en annan dager. I det avseendet håller jag med både Ragnhild Pohanka och Viola Claesson. Men i dag vore det ett förödande slag mot Dalarnas infrastruktur om man slog igen Dala Airport, ett slag som inte kan motiveras med den förhållandevis ringa minskning av flygets kväveoxidutsläpp som då skulle inträffa.

Anf. 25 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Det var en intressant uppvisning av motstridiga ståndpunkter. Min övergripande fråga till Viola Claesson och Ragnhild Pohanka måste efter den här diskussionen bli: Vill ni lägga ned Dala Airport? I så fall skall ni tala klarspråk.

Här har företrädare för regionen framträtt och betygat vilken betydelse goda kommunikationer har för den regionala utvecklingen. Jag är den förste att instämma i detta. Jag vet av egen erfarenhet vad det betyder att ha goda kommunikationer. Men jag vet också vad det betyder att ha dåliga kommunikationer i en region.

En etablering av flyget på orter där det tidigare har varit svårt att med snabba förbindelser nå omvärlden har i allmänhet inneburit ett regionalt uppsving. Det här har således mycket stor betydelse. Göran Engström, Inger Hestvik och även Lars De Geer har värtaligt utvecklat detta, så jag skall inte säga mera om den saken.

Jag måste få ställa ytterligare en fråga till Ragnhild Pohanka och Viola Claesson: Skall koncessionsnämnden få arbeta självständigt? Nu är ju frågan om Dala Airport – på egen begäran – föremål för en koncessionsprövning. Den granskningen pågår alltså. Skall vi avvakta denna, eller skall vi politiker ingripa nu och tala om för koncessionsnämnden hur frågan bör bedömas?

Jag anklagas för att vara oengagerad. Men det gör man tydligen, därför att jag inte föregriper koncessionsnämndens prövning. Om det finns någon företrädare här för konstitutionsutskottet, kanske vederbörande kan anlägga synpunkter på vad ett sådant agerande skulle innebära. Det föreligger

således koncessionsbestämmelser om under vilka förhållanden som en flygplats skall prövas enligt miljöskyddslagen. Det gäller flygplatser med mer än 1 200 meters banlängd, som sedan den 1 juli 1989 är tillståndspliktiga enligt miljöskyddslagen.

Beslut fattas av koncessionsnämnden för miljöskydd efter det att alla berörda parter har hörts. Jag tycker att det är otillständigt att så att säga försöka manövrera ut vissa företrädare, såsom mindre värdiga att få anlägga synpunkter på en sådan här fråga. Självfallet måste industrin liksom andra, såsom kommuner, landsting och miljögrupper, ha rätt att uttrycka sin mening i ett sådant remissförfarande. Om ett beslut av koncessionsnämnden blir föremål för överklagande blir det regeringens sak att pröva detta.

För närvarande finns ett koncessionsärende hos regeringen. Det gäller Norrköpings flygplats. Ärendet handläggs i sedvanlig ordning, och koncessionsnämnden kommer, tror vi, att under våren fatta beslut om Landvetter och Dala Airport. Därtill kan nämnas att Arlandas koncessionsprövning just har inletts, och prövning i fråga om andra flygplatser är att vänta under de kommande åren.

Här diskuteras subventioner och ställs krav på väldiga satsningar på tåg och järnväg. Men vi är ju i gång med detta! Viola Claesson och andra försöker alltid framställa saken som om man över en natt kunde förändra förhållandena. Det tar tid att utveckla järnvägen, det tar tid att bygga nya spår. Vi har givit i uppdrag åt banverket att mycket snabbt försöka hitta en finansiell lösning vad gäller Arlandabanan. Och en sådan lösning skulle naturligtvis skapa nya förutsättningar även vad gäller den region som berörs av Dala Airport.

Men glöm inte, i talet om denna väldiga miljardrullning och påståendena om subventioner, att vi faktiskt satsar ganska mycket i subventioner på järnvägen. Och vi gör det med öppna ögon. Det rör sig om 3 à 4 miljarder, och detta är vi väl överens om. Däremot finns det naturligtvis en gräns för hur snabbt man kan satsa och hur mycket också på detta område. I detta sammanhang är ju alla politiska beslut föremål för avvägningar mellan olika intressen.

Jag menar att en brist i fråga om trafikdebatten är att det är så svårt att få den insatt i ett näringspolitiskt, regionalpolitiskt och allmänt välfärdspolitiskt sammanhang. Människor behöver goda kommunikationer. Industrin och näringslivet behöver goda kommunikationer, liksom vi för vår sysselsättning behöver goda kommunikationer. Om vi skall ha en regional utveckling i ett land med så stora avstånd och en så gles befolkning som Sverige, då måste vi faktiskt satsa ganska mycket på kommunikationer, inkl. flyget.

Anf. 26 GÖRAN ENGSTRÖM (c):

Herr talman! Av Georg Anderssons senaste inlägg framgår mycket tydligt att han fjärrar sig från Birgitta Dahls uttalande om att Dala Airport är Sveriges onödiggaste flygplats. Regeringen har uppenbarligen nu en helt annan insikt om vad det regionala flyget betyder för regional utveckling och industrialisering.

Denna debatt handlar, förutom om miljön, om en annan viktig fråga, nämligen vilken roll staten har när det gäller kostnaderna för byggandet av

infrastrukturen. Det är min uppfattning att det är rimligt att staten och även regionala organ, som i detta fall landsting och berörda kommuner, vid byggandet av exempelvis flygplatser tar på sig ett ansvar för kostnaderna för byggandet och, i initialskedet, även för driften. Men i takt med att verksamheten kan stå på egna ben, vilket bör bli möjligt inom en överblickbar framtid vad gäller denna flygplats och vilket även är fallet när det gäller flyget i stort, så kan rimligen de samhällliga driftsbidragen skäras ned. Och detta är också vad som diskuteras från exempelvis Kopparbergs läns landstings sida. Jag ser egentligen inget dramatiskt eller kontroversiellt i detta. En näring som utvecklas skall rimligen så långt möjligt stå på egna ben, och detta gäller även flyget.

Jag uttryckte mig naturligtvis litet medvetet tillspetsat när jag sade att det inte är fel att lyssna på vad industrin säger i en sådan här fråga. Det måste man naturligtvis göra i ett län som Kopparbergs län, med en bakgrund med industrikriser, vilka det minsann har kostat mycket för samhället och för individerna att komma över.

När vi i dag i denna region ser en uppgång – och jag vill tillmäta flyget en betydelsefull roll för denna uppgång – skall man inte rycka undan basen genom att genomföra sådana oövertänkta och överdrivna förslag som Ragnhild Pohanka och Viola Claesson lägger fram. De säger nämligen i dag i klartext att Dala Airport bör läggas ned. Jag kan inte tolka deras inlägg på annat sätt. Jag vänder mig mycket starkt emot att de inte försöker göra denna avvägning och ge flygplatsledningen en chans att komma till rätta med de problem som vi alla vet finns.

Jag vill än en gång, Viola Claesson, betona, vilket jag har givit några exempel på tidigare, att jag inte sveper undan miljöargumenten. Jag gav exempel på exempel på hur man aktivt försöker komma till rätta med dessa problem, och jag tror att man till stora delar har bra utsikter att lyckas.

Jag måste även i denna debatt ta upp en annan fråga, nämligen ett uttalande som gjordes av nämnda debattörer i höstas om att det fanns risk för att det skulle komma att bli en NATO-bas på Dala Airport. Detta väckte verkligen oro och undran i dessa trakter. En NATO-bas i Dalarna! Blotta tanken förefaller mig befängd, och jag tycker att vi måste få klarhet från kammarens talarstol om vad som egentligen menades. Är detta med en NATO-bas, Ragnhild Pohanka, kanske det som i dag har reducerats till talet om att Dala Airport skulle vara en reservflygplats för United Airlines? I så fall är det mindre uppseendeväckande, men jag menar att Ragnhild Pohanka och Viola Claesson bör klara ut det tidigare stort uppslagna utspelet.

Centerpartiet är minsann inte alltid fogligt inför industrins krav, tvärtom. Det passar enligt min mening bra att i denna debatt lyfta fram vårt krav sedan många år tillbaka på miljöavgifter. Vi märker nu i dag – koppla gärna ihop detta med chefen för STORA – protesterna från pappersindustrins sida. Tidigare gällde det också flyget. Men i dag reagerar företrädare för flyget uppenbarligen mycket aktivt och mycket kraftfullt. Som ett led i att pressa ned miljöavgifterna byter man i rask takt ut de gamla och smutsiga brännkamrarna på F 28-orna. Ett fyrtiotal motorer är redan klara, och man byter ut de tidigare planerade till nya och mera miljövänliga flygplanstyper.

Det är, herr talman, den utvecklingen som vi måste stimulera så att den kan fortsätta.

Prot. 1989/90:59
31 januari 1990

Svar på interpellationer

Anf. 27 RAGNHILD POHANKA (mp):

Herr talman! Här skiljer sig uppfattningarna verkligen åt. Det är enligt min mening öppet för debatt kring alla frågor innan beslut har fattats; sedan är det så dags! Det är också skälet till att vi tar upp dessa frågor gång på gång, innan det väl är beslutat att man skall ge flygplatsen och ledningen en chans att fyrdubbla passagerarantalet fram till år 2000. Det handlar nämligen inte om att behålla status quo utan om en fyrdubbling.

Ja, vi behöver goda kommunikationer. Men vi menar att det går att ha goda kommunikationer med tåg och även andra färdmedel. Inger Hestviks missuppfattning om att jag förespråkar bilen var ganska grov. Jag sade nämligen att *till och med bilen* är miljövänligare än flyget.

Jag förespråkar järnväg och utbyggande av järnvägen. Dessutom har vi i dag modern teknik som gör det möjligt att ha telefonsammanträden med hjälp av datorer och telefax. Man kan alltså även minska resandet något för de stora industrierna genom att de inte varje gång behöver åka till Stockholm för att kunna hålla sammanträden.

Om det verkligen fanns tåg skulle många välja tåget. Men vi har sett att man i år på nytt har dragit in ett par tåg mellan Stockholm och Borlänge. Man kan nu inte åka hem till Borlänge efter kl. 18.40 på kvällen; då är det väl inte så underligt att man inte alltid kan ta tåget. Det sista flyget går kl. 23.10. Om man skulle lämna riksdagen kl. 21.45 för att ta tåget, vore man hemma en halvtimme senare.

Det är intressant att notera att även socialdemokraterna och centern ställer sig på storindustrins sida, på samma sida som de ulvar som ropar "Vi måste ha, vi måste ha!". Det är oväntat att dessa partier inte ställer sig på samma sida som folket, hälsan och en positiv utveckling.

Miljöpartiet de gröna vill också ha en positiv utveckling. Det är inte fråga om att vi inte vill ha tillväxt när det gäller sådant som är positivt. Tillväxt inom t.ex. järnvägstrafiken skulle stämma alldeles utmärkt överens med miljöpartiets idéer. Den miljövinst som inmonterande av katalysator på bilarna innebär – något som är så oerhört viktigt att det upphöjts till lag – äts upp av flyget före år 2000. Utsläppen av kväveoxiderna, som Lars De Geer sade skulle öka litet grand, kommer att fyrdubblas vid Dala Airport fram till år 2000.

Jag sade mycket tydligt att jag anser att man skall överväga en nedläggning för reguljär trafik vid Dala Airport och liknande flygplatser, men först när man har byggt ut andra, snabba, effektiva och turtäta kommunikationer.

Anf. 28 VIOLA CLAEISSON (vpk):

Herr talman! Jag är en av dem som håller med Birgitta Dahl. Jag tyckte att hon var djärv när hon gjorde det uttalande som ofta har citerats, att Dala Airport var en av Sveriges onödiga flygplatser.

Georg Andersson tycker uppenbarligen inte det. Han har t.o.m., tror jag, liksom regeringens majoritet börjat betrakta trafik- och transportfrågorna som näringspolitiska frågor. Därför får man inget svar när man ställer frågor

av den typ som jag ställde i går, om huruvida banverket och vägverket skall bli affärsdrivande verk och om det är detta som ligger bakom den proposition som kommer den 22 februari, vars namn vi ännu inte känner. Skall det bli en näringspolitisk proposition eller skall det bli någonting annat? I tidigare debatter i dag har andra tagit upp problemet att vi som riksdagledamöter inte får chansen att debattera på de rätta villkoren. Här är ett typexempel, tycker jag.

Georg Andersson säger att det tar tid att göra de satsningar vi vill ha. Banverket kan t.ex. inte över en natt bygga nya spår. Antyder Georg Andersson alltså att det i den proposition som kommer den 22 februari finns förslag om snabbtågsförbindelse till Borlänge? Kan vi förvänta oss det Georg Andersson? Min uppfattning är, precis som Ragnhild Pohankas och många andras, att vi skall avveckla flygtrafiken, t.ex. på Dala Airport, i samma takt som vi utvecklar de goda järnvägsförbindelserna, bl. a. med bekväma snabbtåg. Det är fullständigt självklart och ingenting som någon, hur miljöfientlig han eller hon än är, kan försöka dribbla bort. Det är ett solklart ställningstagande, som ni borde överväga litet mer.

Georg Andersson ställer också själv en massa frågor. Han frågar om jag vill lägga ned Dala Airport. Det har jag redan svarat på. Vi har aldrig hymlat med vad vi vill. Vi vill avveckla flygtrafiken där, och vi har talat om varför.

Det talas om det regionala uppsving som en region kan få tack vare en flygplats med flygtrafik. Jaså. Kan ni leda i bevis det som varken jag eller någon annan har hört tidigare, att antalet jobb netto i den här regionen har ökat tack vare Dala Airport? Inger Hestvik, upp till bevis! Är det så? Har det blivit fler jobb i Borlänge? Det vet i alla fall arbetarna ingenting om. De har fått känna in på bara skinnet vad all avveckling av jobben inneburit.

Det talas också om att t.ex. Bo Berggren på STORA som representant för näringslivet skall ha rätt att uttala sig. Ja visst. Han och hans bröder gör det ju också i alla möjliga och omöjliga sammanhang. Men jag undrar, Georg Andersson, och jag ställer frågan även till de andra debattörerna: Skall vi tillmäta Bo Berggrens uttalanden om flygtrafiken och miljön lika stor eller t.o.m. större betydelse än läkaren Bo Bjerres miljömedicinska bedömnings-sätt? Det är det saken handlar om.

Anf. 29 INGER HESTVIK (s):

Herr talman! Jag ber om ursäkt, Ragnhild Pohanka, om jag har gjort en misstolkning. Det var inte min avsikt. När jag läste Ragnhild Pohankas interpellation tolkade jag den som att man faktiskt kunde ersätta flyget med bil. Men jag är glad om vi är ense om att i fall flyget skall ersättas så skall det vara med tåg.

Jag tror inte att man på en gång kan avveckla flyget, såsom både Viola Claesson och Ragnhild Pohanka framförde det i dag. Rom byggdes inte på en dag. Det har vi hört många gånger, senast i dag av Georg Andersson. Inte heller ändrar man transportsystemet från en dag till en annan. Självklart måste miljöhänsynen tas på största allvar i planeringen av hur gods och människor skall förflyttas. Jag tycker faktiskt att den viljeinriktning som finns i det arbete som utförs, vilket också har redovisats här i riksdagen för ett par

veckor sedan av Birgitta Dahl och av Georg Andersson i dag, borgar för att miljöhänsynen tas med i den trafikplanering vi har.

Viola Claesson tar upp frågan om fler jobb i Borlänge. Det är klart att vår region fortfarande har det jobbigt. Därför strider vi för det näringsliv och den arbetsmarknadspolitik som bedrivs i dag. Vi kan inte stoppa flyget och därmed minska vår arbetsmarknad. Det är precis det som kommer att ske om flyget läggs ned.

Näringslivet har fått en annan struktur i dag, tack vare flyget. Vi har fått statliga verk, men vi måste också ha en annan utbildningsprofil i vårt län i fortsättningen för att få fler arbetstillfällen och för att kunna utveckla näringslivet. Det finns mycket som är positivt i Borlänge i dag, t.ex. dataområdet och tjänstesektorn, som växer sig stark. Det är klart att den som jobbar nere i järnverket inte märker detta, Viola Claesson. Men här har vi utbildning. Bl.a. vuxenutbildningen är av stort värde för människorna i regionen.

Anf. 30 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag vill bara betona att det som bekant pågår ett intensivt arbete för att minska flygtrafikens miljöstörande verkningar. Det arbetet pågår i luftfartsverket och i flygbolagen. Att det pågår i flygbolagen beror på att det har ställts krav av politiker. Förhoppningsvis har det ställts krav också av politiker i andra länder, inte bara i Sverige. Flyget är i extrem mening en internationell verksamhet. Vi kan inte isolera oss från omvärlden på det området.

Vi har infört miljöavgifter som ett styrmedel. De har uppenbarligen haft en snabb och positiv effekt, precis som Göran Engström har redovisat, när det gällt att förmå flygbolagen att växla om till bättre motorer och att göra insatser i övrigt. Vi har infört koncessionsprövning, som jag redovisade i mitt tidigare inlägg. Jag kan berätta att kommunikationsdepartementet för ett par veckor sedan hade arrangerat en utfrågning med alla våra trafikverk – luftfartsverket, vägverket, banverket och andra – för att stämna av hur långt de har kommit i miljöarbetet, vilka förutsättningar de ser framöver för att skärpa miljöinsatserna på trafikområdet samt för att bygga upp en kunskapsbas och ett åtgärdsprogram inför det arbete som vi bedriver i regeringskansliet inför den miljöproposition som skall läggas fram 1991. Jag har velat säga detta därför att här skapas intryck av passivitet och likgiltighet från regeringens sida för miljöarbetet inom flygets område. Det är minsann ingen riktig bild som ges. Vi är utomordentligt aktiva på det området också.

Vi behöver ett flyg i Sverige. När man hör Viola Claesson och Ragnhild Pohanka får man ett intryck av att vi skall försöka bli av med så mycket flygtrafik som det bara går och att flyget bara har negativa effekter. Det vore välgörande, tror jag, om ni försökte se vilka positiva effekter flyget har ur regionalpolitisk synpunkt och ur näringspolitisk synpunkt. Nu vet jag att när jag säger näringspolitisk är det i Viola Claessons öron ett fult ord, för hon ser bara direktörer framför sig. Men näringspolitik handlar ju om att skapa sysselsättning. Det handlar om att skapa möjligheter om att bo på olika håll i vårt land. Den som liksom jag är född och uppvuxen i och hela livet haft sin politiska gärning förlagd till en bygd med stora näringspolitiska problem vet vad detta betyder. Jag tycker därför att det skulle vara ett uttryck för en

viss grad av politisk insikt, om också Viola Claesson och Ragnhild Pohanka kunde säga någonting gott om flygets betydelse i det regionalpolitiska och näringspolitiska sammanhanget.

Viola Claesson var upprörd över att hon i går inte fick veta vad som står i en proposition som jag skall lämna i slutet av februari. Jag tycker att det nästan är oanständigt att begära att få veta det nu. Men en sak kan Viola Claesson få veta, och det har hon fått besked om många gånger, nämligen att det är fråga om en proposition som kommer att innefatta näringspolitik och satsningar på infrastruktur. Vi ser nämligen ett mycket viktigt samband mellan dessa två saker. Till infrastrukturen hör i första hand satsningar på järnvägar och vägar, och det är sådant som kommer att beröras i den propositionen.

Anf. 31 GÖRAN ENGSTRÖM (c):

Herr talman! Debatten har gett besked i en av de frågor som jag ställde i början, nämligen att det numera är solklart att både miljöpartiet och kommunisterna vill att Dala Airport skall upphöra som flygplats, men också att det skall ske i den takt som alternativen växer fram. Min följdfråga blir då: Vill ni i avvaktan på att flyget skall avvecklas satsa på sådana miljöförbättringar som t.ex. centern förespråkar, alltså fr.o.m. nu ha en sådan aktiv politik för att komma till rätta med de dagsaktuella miljöproblemen vilken jag tidigare har beskrivit? Om man ändå har tänkt avveckla, är det väl att slänga bort statens pengar. Då blir följden rimligen den att ni accepterar miljöproblemen sådana de i dag är, i avvaktan på Georg Anderssons stora program för investeringar i SJ.

Jag tror att det kommer att ta sin tid, och jag vill i stället förespråka den motsatta linjen, dvs. att fr.o.m. nu först och främst försöka genomföra de planer som finns och delvis redan är förverkligade av Dala Airports ledning. Denna linje, som kommunisterna och miljöpartiet driver, är naturligtvis, för att använda det nya uttrycket, ren mannekängpolitik. Om man inte riskerar att få ta ansvar i regeringsställning för sin politik, kan man kosta på sig en sådan här antingen-eller-syn i en viktig regional utvecklingsfråga.

Flygtrafiken på Dala Airport och inte minst på Mora/Siljans flygplats har en strategisk betydelse för Dalarna. Med ert betraktelsesätt är nästa steg i avvecklingen av inrikesflyget att denna trafik upphör. Låt mig verkligen poängtera att detta går på tvärs mot allt modernt tänkande om regional utveckling. Jag tror att detta är ett viktigt konstaterande i denna debatt.

När det till sist gäller industrins roll hävdar jag att man visst skall lyssna noga till vad näringslivets och industrins företrädare säger om kommunikationerna inom en region. Det betyder inte att man skall svälja alla deras argument. På miljöområdet tror jag t.o.m. att man i vissa fall får vara mycket ståndaktig.

Vi har tidigare nämnt miljöavgifterna. De är ett bra exempel på en framåt-syftande politik, där vi på flygets område sett och kommer att få se betydande resultat. Det gäller nog även för Bo Berggrens huvudområde, pappers- och massaindustrins verksamhet i Sverige och utomlands. Vi har här anledning att ställa oss inför den argumentering som förekommer. Det är argumentens kvalitet, inte vilka som framför dem, som man skall se till.

Anf. 32 RAGNHILD POHANKA (mp):

Herr talman! Vi sitter här i riksdagen för att vända en s.k. modern utveckling till en ännu modernare utveckling, som ger oss en chans till överlevnad och en riktig framtid för alla människor. Jag behöver här inte tala för näringslivet, eftersom fyra andra talare har gjort det. Vad vi vill är att vända er andra till miljönsikt. Någon allvarlig sådan har man inte. Den finns bara i "ord, ord, ord", skrivna eller talade. Om man menar någonting med en bra miljö, måste man minska flygtrafiken och biltrafiken i Sverige. Man kan inte ha Öresundsbroar och Dala Airportar utspridda över hela Sverige. Man kanske måste acceptera en flygplats i Kiruna, eller i Idre i Dalarna, för där ser det annars mycket besvärligt ut lång tid framöver. Dala Airport finns kvar. Man kan tänka sig att Stora har ett flygplan stående där. De som anser sig ha råd med att flyga kan få göra det, men inte de andra. På detta sätt minskar flygets omfattning oerhört.

Orden "utveckling" och "avveckling" används sedan gammalt på ett mycket slarvigt sätt. När vi skulle avveckla kärnkraften utvecklade vi den. Nyligen talade ni om utveckling och avveckling på samma bakvända sätt också när det gäller flygplatser. Vi skulle inte kunna avveckla Dala Airport nu, utan måste först under tio år utveckla flygtrafiken på Dala Airport till fyra gånger dagens storlek. Sedan kunde vi möjligen tänka oss att avveckla i en långsam takt.

Jag tycker att det är mycket viktigt att betona att vi vill ha satsningar på järnvägstrafiken. Dala Airport är ett typexempel på en flygplats som ligger nära Arlanda och som man aldrig kan nå annat än via Arlanda innan man kan fortsätta vidare. Det går en del charterflyg från Dala Airport, men det är försumbart.

Jag vill till Inger Hestvik säga att Borlänge kommun har gjort stora satsningar på sysselsättningen och till stor del har lyckats med dessa. Det tycker jag som borlängebo och dalabo är mycket positivt. Men jag undrar med hur mycket flyget har bidragit till detta.

Man har under många år arbetat på att utveckla flyget och avveckla SJ, och man verkar vilja fortsätta på den inslagna vägen. Hade man under de senaste fem åren satsat lika mycket på järnvägstrafiken som man har satsat på Dala Airport, hade det börjat hända saker. Man kan, som jag sagt, inte åka hem härifrån Stockholm med järnväg senare än kl. 18.40 medan flyget går varannan timme hela dagen, också kl. 19.10, 21.10 och 23.10. Där ser man skillnaden mellan utveckling och avveckling.

Anf. 33 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! De flesta som har varit uppe i debatten har faktiskt hållit med mig och Ragnhild Pohanka på en punkt: de vill inte motsätta sig en bättre järnvägstrafik. Georg Andersson har kanske inte sagt det rent ut, men övriga debattörer som har visat engagemang här har gjort det.

Jag skulle vilja fråga er: Betyder detta att om regeringen i sin näringspolitiska proposition den 22 februari inte satsar någonting under de närmaste åren på den järnväg som direkt skulle leda till att man kunde minska flygtrafiken till och från Borlänge, ställer ni er bakom ett krav på rejäla pengar till banverket för att göra dessa satsningar?

Det vore mycket bra att få detta besked. Det går inte att bara i allmänna ordalag tala om önskvärdheten av att det skulle finnas en bättre järnvägstrafik. Ni har en synnerligen naiv inställning till flyget. I Göran Engströms fall tror jag att det handlar om ett medvetet val av ord i den beskrivning han gör. Nog borde Göran Engström känna till vad Dala Airport i ett längre tidsperspektiv har gjort och inte har gjort. Det tog 13 år innan Dala Airport AB över huvud taget brydde sig om att göra någonting i praktiken, eller lovade att göra det, åt utsläppen av urea och glykol, och då sade man att man tillfälligt skulle vidta åtgärder. Då hade många miljöengagerade i Svenska naturskyddsföreningen och i de olika grupper som finns i och omkring Borlänge kämpat för att försöka sprida information och varningar om vad som komma skulle, bl.a. att vi skulle få se döda sjöar som resultat. Har sjöarna dött, Inger och Göran? Finns det döda sjöar? Har flyget haft några miljökonsekvenser i omgivningarna? Finns det nu några löften eller konkreta förslag som visar att man verkligen kommer att åstadkomma någonting?

Den lilla futtiga summa som flygbolagen skall betala i miljöavgift är ju ingenting jämfört med att de slipper betala en flygbränsleskatt. Försvarar ni det systemet? Bilisterna skall få betala ganska mycket, och det kommer att drabba många i glesbygden. Man har hänvisat till miljöskäl. Flyget slösar mest energi och sprider mest kolväten och andra farliga avgaser just på grund av att flyget förbrukar så mycket energi. Tycker ni inte att flyget skall betala flygbränsleskatt? Det vore rejäla tag.

Anf. 34 LARS DE GEER (fp):

Herr talman! Ragnhild Pohanka talade om en fördubbling av flygtrafiken på Dala Airport till år 2000. Men i ett senare anförande nämnde hon att kväveoxidutsläppen till samma årtal skulle fyrdubblas. En sådan överdriven matematik är dess värre en smula typisk för den argumentationsnivå som miljöpartiet sänker sig till. I själva verket finns det sådana tekniska möjligheter att kväveoxidutsläppen inte behöver växa ens i proportion till trafikökningen.

Trafikökningen är för övrigt ett klart bevis för att Dala Airport behövs i regionen. Det är bättre att med tekniska åtgärder minska kväveoxidutsläppen än att med en nedläggning av flygplatsen genom ett politiskt ingrepp rida spärr mot en trafik som regionen uppenbarligen behöver. Den dag snabbtåg finns från Borlänge direkt till Arlanda – men den ligger minst tio år bort – kan frågan komma i ett helt annat läge.

Viola Claesson ställde en hypotetisk fråga beträffande vad propositionen om SJ den 22 februari kommer att innehålla. Jag vill bara svara att vi i folkpartiet självfallet ställer upp på en kraftig satsning på järnvägarna. Men även om propositionen innehåller en kraftig satsning, dröjer det ganska länge innan det finns spår och rullande utrustning som duger för ett snabbtåg Borlänge–Arlanda.

Flygplatserna finns ju, Ragnhild Pohanka, på de platser där trafikunderlaget räcker till. När Ragnhild Pohanka tillstyrker en flygplats i Idre, tycker nog idreborna om det, men där finns faktiskt inget trafikunderlag som gör trafiken ekonomiskt möjlig.

Slutligen vill jag för Ragnhild Pohanka påpeka att landstinget i Kopparbergs län dock satsar 49 milj. kr. i subventioner på länstrafiken. Det är inga

småsummor. När Ragnhild Pohanka säger att man negligerar transportproblemet i länet, är detta inte riktigt sant.

Prot. 1989/90:59
31 januari 1990

Tredje vice talmannen anmälde att Ragnhild Pohanka, Viola Claesson och Göran Engström anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Svar på interpellationer

Anf. 35 INGER HESTVIK (s):

Herr talman! Viola Claesson sade att vi hade en naiv inställning till flyget. Det är inte möjligt att ge ett svar, Viola Claesson, men jag tycker att det är naivt att inte ta hänsyn till de människor som bor i denna region och att inte ge dem arbete. Jag vill fråga Viola Claesson och Ragnhild Pohanka vilket arbete de kan erbjuda de människor som bor i Borlångeregionen, om näringslivet flyr bygden och det blir arbetslöshet. Ett lägre skatteunderlag betyder sämre barnomsorg, sämre äldreomsorg samt sämre skolor och bostäder.

Vi har tagit oss ur den svacka som strukturomvandlingen medförde i Borlänge och har erbjudit människor arbete. Den svackan var Viola Claesson inte med om att ta sig ur, men det gav oss en genomgripande erfarenhet av vad det betyder att ha ett gott näringsliv och bra kommunikationer.

Jag fick en fråga om döda sjöar. Ja, visst finns det döda sjöar, och jag vet också att ett intensivt arbete pågår med att försöka återställa dessa sjöar och att inte försämma andra sjöar som ligger nära.

Miljöhänsynen är fruktansvärt viktiga. Det är vi alla här överens om, efter vad jag har förstått av debatten. Därför blir jag litet fundersam, när jag hör Ragnhild Pohanka säga att direktörerna på Stora och SSAB skall ha sina flygplan på Dala Airport och flyga de gånger de vill eftersom de har råd. Får de smutsa ner hur mycket de vill?

Vår målinriktning måste vara att vi skaffar oss en bra järnvägstrafik, men vi får ge oss till tåls. Vi får inte kasta flyget i sjön. Vi skall ha både flyg och järnväg men bygga ut järnvägen så att allt flera människor kan utnyttja den. Det är alltid fråga om avvägningar. Sverige består inte bara av Borlänge som det verkar av denna debatt.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Svar på interpellation 1989/90:109 om järnvägstrafiken i Västsverige

Anf. 36 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Marianne Samuelsson har med hänvisning till ett regeringsbeslut om tågupphandling och befarade konsekvenser för trafiken från Västsverige ställt följande frågor till mig:

- Avser regeringen minska järnvägsåkandet?
- Hur stämmer regeringsbeslutet med de uppsatta miljömålen och de mål som riksdagen beslutar beträffande satsningar på järnvägstrafik?

- Vilka åtgärder tänker kommunikationsministern vidta för att behålla nuvarande möjligheter eller utöka möjligheterna till resande med tåg från västra Sverige?
- Hur ser regeringen på helhetsbilden vad gäller transporter, miljö, ekologi och ekonomi?

Låt mig börja med bakgrunden. Regeringens nya trafikpolitik från år 1988 har gett järnvägen klart bättre utvecklingsmöjligheter. Samhällsekonomi är numera ledstjärnan vid järnvägsbyggande. Banverket investerar nu mycket mer än tidigare. Många beslut har delegerats till regional nivå. I flera län har också en tydlig satsning skett på järnvägen. SJ har vidare fått förutsättningar att utvecklas konkurrenskraftigt. Förutsättningar som SJ nu alltmer tar till vara genom att erbjuda nya och bättre tjänster åt såväl resenärer som gods-kunder. Detta betyder att trafikpolitiken också ger goda förutsättningar för ett ökat järnvägsresande.

Sedan till frågan om regeringsbeslutet. Bakgrunden är att staten kan upphandla sådan långväga tågtrafik som har en klar regionalpolitisk betydelse men som SJ inte klarar på affärsmässiga villkor. Regeringen har föreslagit 618 milj. kr. för ändamålet. I överensstämmelse med det trafikpolitiska beslutet har medlen prioriterats till de långväga linjer där det regionalpolitiska intresset är mest betydande.

Vad gäller frågan om vilka åtgärder jag tänker vidta vill jag klargöra att den nya ansvarsfördelningen innebär först och främst att SJ självt bestämmer hur trafiken skall se ut bl.a. utifrån kundernas önskemål. För trafiken till västkusten kan jag nämna att SJ som ett led i sitt arbete att förbättra trafiken under året inför snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg. Trafikhuvudmännen har dessutom möjlighet att bestämma över trafiken i sina län. På många håll i landet har man också från länens sida gått in och kompletterat den långväga tågtrafiken med lokala och regionala förbindelser, som också kan användas för anslutningsförbindelser. Jag tycker detta är en riktig ordning. Jag har därför inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av frågan.

Till sist om helhetsbilden. Transporternas betydelse för vår välfärd kan inte nog understrykas. Välfärden måste kunna garanteras samtidigt som vi skapar en transport-, energi- och miljöpolitik i harmoni. Det samlade regeringsarbetet har som utgångspunkt det helhetsperspektiv som krävs för framtidens välfärdspolitik.

Som ett exempel på den internationella helhetsbild som krävs vill jag vidare nämna den miljöresolution som den europeiska transportministerkonferensen, CEMT, nyligen antagit på svenskt initiativ. Utgångspunkten är att skapa en varaktig och hållbar miljöutveckling inom trafiken.

Resolutionen tar upp de flesta av trafikens miljöfrågor och banar väg för nödvändiga insatser för att dels minska vägtrafikens miljöbelastning, dels genomföra en offensiv samhällsplanering för att bygga ut kollektivtrafiken och en väl fungerande infrastruktur för järnvägen. Vi har alltså nu fått också en bred internationell bas för att gå vidare för att möta medborgarnas krav på en bättre total livsmiljö.

Under detta anförande övertog andre vice talmannen ledningen av kam-
marens förhandlingar.

Prot. 1989/90:59
31 januari 1990

Anf. 37 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Herr talman! Tack för svaret, som dock bara bekräftar min uppfattning
att regeringen säger ett och menar något helt annat. Det påminner mig om
kärnkraftsdebatten, fast här är det tvärtom. Vad gäller kärnkraften har rege-
ringen avvecklat genom att utveckla. Vad däremot gäller järnvägen utveck-
lar regeringen genom att avveckla. Detta bekräftas genom att regeringen
minskat budgeten för s.k. olönsam trafik med en tredjedel sedan 1988. Detta
får naturligtvis till följd att turtätheten minskar, vilket vi nu kan se på bl.a.
Uddevalla-Borås-banan. Är det detta som kommunikationsministern avser
när han svarar att järnvägen fått bättre utvecklingsmöjligheter?

SJ erbjuder nu nya och bättre tjänster, säger ministern. Det stämmer vis-
serligen för dem som bor så att de har glädje av t.ex. snabbtåg. För dem
har SJ:s service medfört klara förbättringar. Men för de ca 250 000 invånarna
längs Uddevalla-Borås-banan innebär SJ:s och regeringens nya och förbätt-
rade service en klar försämring. Den som förut tog sig med tåg till Stockholm
på morgonen ges till sommaren inga som helst möjligheter att göra det på
rimlig tid.

Ministern säger att SJ bestämmer hur servicen skall se ut utifrån kunder-
nas önskemål. Tro det den som vill. SJ bestämmer hur servicen skall se ut
utifrån lönsamhetsperspektivet. Det tycks inte längre vara lönsamt att
stanna tågen och ta upp människor efter sträckan. Därför läggs allt fler järn-
vägsstationer ned. Under året som gick stängdes 17 stationer i landet. Det
tror jag knappast är i enlighet med kundernas önskemål.

Med nuvarande politik på järnvägsområdet riskerar Herrljunga station att
bli en av de kommande stationer som skall läggas ned. I svaret från ministern
har jag fått min oro bekräftad, nämligen att detta är en medveten politik som
förs för att regeringen skall slippa ta ansvar eller köpa turer på Uddevalla-
Herrljungabanan.

I och med att man drar in morgon- och kvällsturerna blir det naturligtvis
ett försämrat underlag för resandet. När man gör nästa mätning anser man
det inte längre intressant med långväga åkande.

Denna politik kan jag inte acceptera. Regeringen måste byta spår.

Ministerns svar om helhetsbilden är en massa snömos som endast bekräftar
mina farhågor att regeringen inte tar något ansvar för den faktiska miljö-
situationen.

Västra Sverige är en av de mest försurade regionerna i landet. Krafttag
behöver sättas in för att bl.a. klara de 5 000-6 000 försurade brunnar som
finns i regionen. Även sjöarna är kraftigt försurade, och ständig kalkning
behövs.

Vad innehåller då det svar som ministern ger? Jo, det innehåller en mängd
ord om transporterens vikt för samhället och att välfärden måste garanteras
samtidigt som man skapar harmoni mellan transportpolitik, energipolitik
och miljöpolitik. Det är ord utan värde om man inte samtidigt ser till att de
omsätts i handling. Om regeringen menar något med sina ord om att minska

*Svar på inter-
pellationer*

vägtrafikens miljöbelastande effekter, då måste regeringen se till att de som bor så att de kan åka tåg också ges möjligheter att göra det.

Jag vill därför på nytt ställa frågan: Är det kommunikationsministerns mening att minska järnvägsåkandet på Uddevalla-Borås-banan? Kan i så fall regeringen inför nästa budgetår hävda att detta inte är någon trafik av riksintresse? Om svaret är nej, tänker då ministern se till att pengar skjuts till så att de tåg som i dag går på linjen kan fortsätta att göra det även detta budgetår? I den förra debatten fick vi höra mycket om hur regionalpolitiskt viktigt det är att ha flygfält. Man kan fråga sig om det som nu händer med järnvägstrafiken är ett led i att tvinga fram att ännu fler människor reser med flyg till och från regionen.

Anf. 38 MARIANNE ANDERSSON (c):

Herr talman! Kommunikationsministerns svar präglas som vanligt av välvillighet, men det är utan förpliktelser och utan verkligt ansvar när det gäller att lösa kommunikationsproblemen. Kommunikationerna i vårt land är ju en av de största framtidsfrågorna för oss.

Västsverige är som bekant ett av landets mest föroreningsdrabbade områden. Älvsborgs län exempelvis går mot en katastrofsituation om inget görs för att minska belastningen på miljön. Trafiken är en faktor som vi faktiskt kan påverka. Mer trafik måste helt enkelt läggas över på miljövänlig järnväg. Likaså måste järnvägsförbindelserna i länet förbättras. Också möjligheterna till anslutning med fjärrtågstrafiken måste öka.

Jag och många med mig blev därför bestörta när vi tog del av planerna på en minskning av trafiken på banan Uddevalla-Vänernsberg-Herrljunga-Borås, dvs. Herrljungabanan. Ännu mer bestört blev jag när jag såg vilka turer som skulle dras in. Det är morgon- och kvällsturerna, just de turer som används för den interregionala trafiken och de turer som gjort det möjligt för människor att resa fram och tillbaka till Stockholm över dagen. För mig framstår denna neddragning och i synnerhet det sätt på vilket den sker som en utstuderad metod att minska trafiken på banan så mycket att den så småningom måste läggas ned.

Herrljunga är en gammal järnvägsknut. De flesta svenskar har säkert någon gång bytt tåg i Herrljunga. Men det är inte av nostalgiska skäl som folket i Herrljunga och i Älvsborgs län slåss för att Herrljunga skall behålla och utveckla sin karaktär av järnvägsknut. Det är i stället av trafikpolitiska, regionalpolitiska, miljömässiga och samhällsekonomiska skäl.

Enligt min uppfattning bör Herrljunga bli ett resecentrum i Älvsborgs län, en knutpunkt för den interregionala trafiken. Men detta centrum skall naturligtvis också ha stor betydelse för trafiken i länet. Banan finns, och den är elektrifierad. Det är den viktigaste förutsättningen. Den är visserligen i stort behov av upprustning, men det torde vara samhällsekoniskt riktigare att ta vara på och upprusta det man redan har i stället för att bygga nya banor i andra sträckningar, vilket ibland framskyttat i debatten. Det är också viktigt att snabbtågen stannar i Herrljunga för att göra detta resecentrum möjligt.

Herrljungabanan är klassad som stomjärnväg, vilket innebär att staten skall svara för och genom transportrådet upphandla olönsam trafik. Den

ram som har anvisats för detta ändamål är alldeles för liten, och det har nu lett till dessa planerade indragningar.

Vi i centern har föreslagit en kraftig förstärkning av detta anslag. Det innefattar de 7 milj. kr. det skulle kosta att driva trafiken i oförändrad omfattning.

Det är intressant att höra kommunikationsministern tala väl om energipolitik, transportpolitik och miljöpolitik i harmoni samt om den internationella miljöresolutionen. Det låter bra, men regeringens trafikpolitik här i Sverige leder inte åt det hållet. Som exempel på motsatsen kan jag nämna förslaget i skatteuppgrörelsen om att lägga moms på kollektivtrafiken, vilket gör att det blir dyrare att åka kollektivt. Det förslaget har vi gått emot, och vi håller fast vid detta vårt ställningstagande. Förslaget om ett slopande av CSN-rabatten är ytterligare ett sådant tågfientligt förslag. I stället borde det bli billigare att åka tåg så att fler väljer det transportmedlet och därmed lindrar skadorna på miljön.

Vidare säger statsrådet att han inte kan lägga sig i SJ:s tidtabeller, eftersom SJ självt bestämmer hur trafiken skall se ut med bl.a. utgångspunkt i kundernas önskemål. Det är en diskussion som vi ständigt för. Men jag skulle vilja se den kund på Herrljungabanen som önskat att morgon- och kvällstureorna skulle dras in. Det är ju då som människor reser.

När nu SJ efter så många år av passivitet låtit banor och materiel förfalla är det inte lätt för regionerna att ta hand om och utveckla järnvägstrafiken. Det är faktiskt en omöjlighet. Staten måste helt enkelt ta sitt ansvar. För att det skall fungera måste staten garantera ett långsiktigt driftstöd till trafiken på stomjärnvägarna. Staten bör också garantera en trafik på Herrljungabanen av minst nuvarande omfattning, och staten bör via banverket ge garantier för upprustning av Herrljungabanen. Snabbtågen bör stanna i Herrljunga.

De medel som det här är fråga om bör anvisas, vilket vi i centern också har gjort i våra motioner.

Anf. 39 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Det är snart ett år sedan länsstyrelsen i Älvsborg presenterade sin omfattande miljöanalys och förslag till åtgärdsprogram. Flera talare här har berört det. Älvsborgs län stod för en larmrapport, kan man säga. Länsstyrelsen skrev bl.a. att svavelnedfallet i regionen måste minskas med minst 75 % och kvävenedfallet till minst 50 %. Långtgående åtgärder måste till på trafikens område. Detta var någonting, Georg Andersson, som man betonade väldigt tydligt.

Hur reagerade regeringen på det nödroppet från Västsverige? Svar: Inte alls. Utom att den med Georg Andersson i spetsen vill skära ner på den miljövänligaste trafiken – eller tvinga länet och kommunerna att betala för det som är statens ansvar.

Riksdagen beslutade 1988 att banan Borås–Herrljunga–Uddevalla skall vara en stomjärnväg – eller hur, Georg Andersson? Riksdagen beslutade också att staten skall trygga sådan interregional persontrafik som har en klar regional betydelse men som rent affärsmässigt inte kan kallas för lönsam. Borås–Uddevalla-banan är just precis en sådan bana. Det betyder att staten

har ansvaret för att trafiken fortsätter i den omfattning som behövs.

Men regeringen har struntat i riksdagsbesluten. Med hjälp av det bussälkande transportrådet, som skall fungera som statens förlängda arm i kontakterna med län och kommuner, försöker regeringen vältra över ansvaret och kostnaderna även för stomjärnvägsnätet. Det här är horribelt, Georg Andersson, och det strider mot allt vad som diskuterades mellan regeringen och de olika partierna här i riksdagen innan riksdagen tog trafikbeslutet 1988.

Lika fullt har transportrådet använt utpressning i kontakterna med trafikhuvudmännen. Claes-Eric Norrbom, chefen för transportrådet, har till och med använt lögnen som vapen, för han har påstått att han måste hålla sig inom en ram på 618 miljoner för sådan trafik. Det var väl en lögn, eller hur? Det finns ingen ram. Ingen instans har fattat ett sådant beslut. Det vet Norrbom, och det vet också regeringen. Att Georg Andersson känner till det, kom fram med all önskvärd tydlighet i en frågedebatt som jag hade med honom den 17 oktober förra året. Det är bara att läsa protokollet för den som inte känner till det.

Transportrådets upphandling för 1989 års tågplanepериод ledde till att persontrafik för 70 miljoner lades ner i maj det året. I år kommer samma sak att ske, fast på falska premisser, som jag har sagt, om inte regeringen snabbt griper in för att t.ex. rädda trafiken på Borås–Herrljunga–Uddevalla-banan. SJ har, precis som flera här har sagt, förvarnat om indragningar i trafiken, eftersom SJ anser att pengarna inte räcker till att upprätthålla nuvarande turer. Och det är de mest populära och viktigaste turerna som dras in, de som handlar om arbetspendlingen. Detta är ju helt vansinnigt!

Jag skall säga några ord om det svar som Georg Andersson har givit på Marianne Samuelssons interpellation. Han säger att regeringens nya trafikpolitik från 1988 har givit järnvägen klart bättre utvecklingsmöjligheter. Hur då? Tala om konkret hur vi skall kunna se att det faktiskt är på det sättet!

Birgitta Dahl sade i radion för några timmar sedan – hon var med i morgonprogrammet – att med den utveckling som sker på trafikområdet har utsläppen ökat med 3 % trots den katalytiska avgasreningen. Det är dagsläget, och det är vad regeringen borde utgå ifrån och inte bara prata om vad som skulle kunna hända på lång sikt. Vi vill ha konkreta besked och förslag som vi kan ta ställning till.

Så säger Georg Andersson att banverket investerar nu mycket mer än tidigare. Hur gammalt är banverket? Banverket kom ju till när SJ sprängdes genom riksdagsmajoritetens beslut 1988. Då delades det gamla SJ i ett nytt lönsamhetshetsande affärs-SJ och ett banverk, och det var något världsunikt. Inget annat land har vågat sig på den manövern. Så banverket har ju inte haft någon budget förrän förra året. Då förstår jag inte vad det är Georg Andersson jämför med, när han säger att banverket nu investerar mycket mer än tidigare.

Ibland får man för sig att statsråden tror att vi kan behandlas som idioter. Det kan vi inte, och jag tycker att debattlusten och inläggen här tyder på att det inte kan löna sig i längden med sådana trick, Georg Andersson.

Jag vill alltså veta: Vad tänker regeringen göra konkret för att se till att bl.a. trafiken på banan Borås–Herrljunga–Uddevalla räddas och kanske

t.o.m. utökas? Det skulle kunna bli ett bra bidrag till att minska miljöproblemen för oss. Vad har vi i Västsverige att hoppas på?

Prot. 1989/90:59
31 januari 1990

Anf. 40 INGVAR JOHNSON (s):

Herr talman! Jag vill börja med att säga att jag tycker att det är mycket viktigt för Västsverige att vi kan finna gemensamma lösningar på hur kommunikationerna skall utvecklas. Inom de socialdemokratiska partidistrikten i Västsverige har vi för vår del därför bildat en gemensam arbetsgrupp för detta.

Sedan vill jag framhålla, utan att upprepa för mycket av vad som har sagts, att järnvägen mellan Uddevalla och Borås är viktig för hela Västsverige. Den tillgodoser ju ett viktigt transportbehov i såväl Bohuslän, Norra Älvsborg och Skaraborg som Södra Älvsborg. Jag vill också säga att enbart Borås och fyrstadskommunerna har nära 250 000 invånare, och i hela området finns det dubbelt så många människor, som är beroende av banan för anknäring till västra stambanan.

Några av oss socialdemokrater i området har därför i en motion under allmänna motionstiden krävt att Herrljungabanan upprustas för ökad komfort och högre hastighet. Jag tycker också att de kommande snabbtågen bör stanna i Herrljunga, vilket skulle ge ett ökat reseunderlag och kunna motivera fler turer Borås—Uddevalla i stället för färre som nu tyvärr diskuteras. Med tanke på det stora befolkningsunderlaget tycker jag att Herrljunga har förutsättningar att utvecklas till ett resecentrum för regionen.

När jag säger att Herrljungabanan är viktig för hela Västsverige, tänker jag också på det stora underlaget i fyrstads- och Boråsregionerna som så kraftigt påverkar hela underlaget för tågtrafiken mellan Göteborg och Stockholm. Vidare anser jag att när behovet av trafiken på Herrljungabanan skall bedömas är det viktigt att hänsyn tas till kommunikationerna i sin helhet mellan Borås och fyrstadsregionen. Då kan man ju inte med bästa vilja i världen säga att landsvägen mellan dessa centra har någon bra riksvägsstandard.

Tyvärr måste jag hålla med dem som säger att en stor del av tågresenärerna mot Stockholm i Borås- och fyrstadsregionerna antagligen kommer att gå över till flyg, om försämringarna av järnvägstrafiken genomförs. Då menar jag att utöver miljöaspekterna på detta måste det vägas in bl.a. att fyrstadsområdet inte löst sin flygplatsfråga utan har kapacitetsproblem på sin provisoriska flygplats. Jag tycker faktiskt att Herrljungabanan inte hör till den kategori banor som det är rimligt att länstrafiken skall ta ansvar för.

Slutligen förväntar sig innevånarna i de berörda regionerna att kommunikationsministern medverkar till att avvärja hotet mot Herrljungabanans framtid.

Anf. 41 ANDERS CASTBERGER (fp):

Herr talman! Kommunikationsministerns interpellationssvar ger intryck av att regeringen kanske förstår, men det är tydligt att handlingskraften för att åstadkomma något saknas. Järnvägen skall användas som ett offensivt miljöpolitiskt instrument. Om tåget skall bli ett slagkraftigt alternativ, måste det få chans att utvecklas där det finns underlag och där trafikmängderna

Svar på interpellationer

finns. Om flera skall förmås att välja tåget erfordras dessutom att tåget har förutsättningar att ta emot passagerare, att tåget verkligen går och att det har en rimlig standard. Med rimlig standard i det här fallet avses att tåget måste kunna konkurrera med de alternativ som finns att tillgå, bilen och flyget.

Den investeringsram som den socialdemokratiska regeringen inte vill höja är då mot denna bakgrund naturligtvis otillräcklig. Enligt både banverket och SJ kan varken västkustbanan, Vänerlänken eller en upprustning av vägen mellan Uddevalla, Herrljunga och Borås rymmas inom denna ram. Vi i folkpartiet menar därför att det är nödvändigt att höja investeringsramen för att dessa viktiga satsningar i Västsverige skall kunna säkerställas. Enligt vår uppfattning kan man naturligtvis inte göra detta om man inte också är beredd att pröva nya alternativa finansieringsformer för banverket. Man måste dessutom öppna dörren för alternativ när det gäller tågoperatörerna, dvs. de bolag som skall tillåtas att bedriva tågtrafik på banorna.

Vi i folkpartiet anser att det är angeläget att trestadsområdet – Uddevalla, Trollhättan, Vänersborg och sjöfallet också Borås – kan ges möjligheter till snabbare och tätare förbindelser med såväl Stockholm som Göteborg och Oslområdet. Men då förutsätts sjöfallet att det finns någon form av förbindelse mellan de olika banorna.

Herr talman! Vi folkpartister i Älvsborgs län redovisade öppet redan i ett dokument inför valrörelsen 1988 vilka förutsättningar som järnvägen har i Älvsborgs län och vilken stor roll som den skulle kunna spela i trafikflödet. Där har naturligtvis Herrljunga en betydelsefull plats som en växel- och omstigningsstation. Men regeringen har inte visat någon som helst positiv inställning till dessa planer. I själva verket är det tvärtom så, att det genom uppköp av järnvägstrafiken på linjen Uddevalla–Borås–Herrljunga blir allt färre möjligheter för resenärerna att välja tåget. Det är naturligtvis inte rimligt att vi skall låta järnvägstrafiken fortsätta med enorma subventioner där den inte är lönsam. Men där det finns förutsättningar för en lönsam trafik, för ett passagerarunderlag och där det spelar en stor roll från såväl miljö- som trängselsynpunkt att resandeunderlaget fördelas mellan de olika transportslagen skall vi naturligtvis ta den chansen. Denna chans finns när det gäller den här aktuella järnvägen.

Jag vill ställa några kompletterande frågor till regeringens företrädare:

Delar regeringen folkpartiets uppfattning att den nuvarande investeringsramen är otillräcklig? Om så är fallet, varför är regeringen då så kallsinnig till att tillåta kompletterande och alternativa finansieringsformer?

Varför är regeringen så avvisande till att öka friheten för andra trafikoperatörer att köra tåg, att konkurrera och att erbjuda järnvägstrafik också där SJ ännu inte fått trafiken lönsam?

Anf. 42 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! Också jag vill något kommentera kommunikationsministerns svar till Marianne Samuelsson. På första sidan säger kommunikationsministern att samhällsekonomin numera är ledstjärnan vid järnvägsbyggan- det. Vi i centerpartiet tycker att det är bra att man ser mer samhällsekon-

miskt på järnvägsbyggandet i sin helhet och inte bara företagsekonomiskt.

Vidare säger kommunikationsministern att banverket investerar mycket mer nu än tidigare. Det kan emellertid diskuteras. Självfallet är 10 miljarder kronor mer än ingenting, men man kan fråga sig hur mycket 10 miljarder kronor betyder när dessa pengar i stort sett redan är bundna för hela 90-talet. Från SJ har man klart uttalat att det behövs 40 miljarder kronor. Statsanställdas förbund har liknande tankegångar. Överallt ute i landet är kravet betydligt högre än de anvisade 10 miljarder kronorna.

Till Anders Castberger vill jag säga att folkpartiet är välkommet att ansluta sig till kravet på 40 miljarder kronor. Såvitt jag förstår rör det sig om minst 127 ledamöter i denna kammare som står bakom detta krav. Om också landets kommunikationsminister själv ansluter sig och får åtminstone en del av sitt parti med sig, får man ett betydligt bättre utgångsläge än det som vi i dag har.

Kommunikationsministern säger att SJ har fått förutsättningar att utvecklas konkurrenskraftigt. Det kan jag inte riktigt hålla med om. Vad är det för förutsättningar? Är det konkurrenskraftigt när man gör uppehåll mellan Karlstad och Göteborg för att möta persontåg? Är det förutsättningar att utvecklas konkurrenskraftigt när samma sak sker på vägen ner till Malmö? Jag har många gånger framhållit att det inte kommer att finnas några förutsättningar förrän den dag då man kan tala om att det finns motorvägar på räls i det här landet.

När jag sade att industrin är beredd att använda järnvägen och betala i form av banavgifter nästan raljerade kommunikationsministern och menade att det bara var fråga om småpengar. Men så förhåller det sig inte alls. Det kan ju inte begäras att man skall betala högre banavgifter och dessutom stå för själva investeringen. Det är ju därför som SJ och banverket har delats upp. För egen del är jag övertygad om att en större del av de investeringar som skall göras kommer att vara inte bara samhällsekonomiskt utan också företagsekonomiskt vettiga. Det betyder att industrin är beredd att betala högre banavgifter, eftersom tåget kommer att gå snabbare. Tåg som går 160 km/tim är man ju beredd att betala mer för än för tåg som kör som i dag, stannar och möter varandra.

När det gäller flyget skall vi inte klandra människor som flyger eller som åker bil. Många människor har i dag inte möjlighet att utnyttja alternativet, dvs. tåget. Den dag det finns snabbtåg kommer många människor att välja det, eftersom det är bättre. Man kommer att göra precis likadant här i Sverige som man gjorde i fråga om sträckan mellan Paris och Lyon. Det är ju i första hand regeringen och riksdagen som har ansvaret för att se till att dessa möjligheter finns.

På andra sidan i svaret tar kommunikationsministern upp att regeringen har föreslagit 618 milj. kr. Det är riktigt påpekat att det egentligen inte finns någon ram, utan här finns det en möjlighet att anslå mer. Det förvånar mig att kommunikationsministern inte har varit mera lyhörd, särskilt emot en mängd partikamrater. Bosse Ringholm, ordförande i SLTS:s styrelse, har tillsammans med en fullständigt enig styrelse gått in och sagt till regeringen att den måste ta ett större ansvar för uppköpen av trafiken och föreslagit att man skulle göra mera.

Vi från centerns sida har tagit det ansvaret. Vi har i motioner till riksdagen nu föreslagit 140 milj. kr. mera för att kunna köpa upp trafik. Varför har vi gjort det? Jo, därför att vi menar, precis som jag nyss sade, att det är oklokt att börja dra ner på trafiken, innan man har klarat ut vad man vill med barnorna och på vilket sätt de skall byggas ut. Det är möjligt att vi i en framtid, om 5–10 år, kan säga att det kanske inte är riktigt att satsa på en viss bana utan att transporten skall ske på länsjärnväg. Detta kan man inte säga i dagens situation. På det järnvägsnät vi har i dag finns det på många ställen inte förutsättningar för vare sig person- eller godstrafik. Med en bättre järnväg skulle det dock finnas förutsättningar, eftersom det finns industrier som vill transportera gods och det finns personer som vill åka. Man måste ha detta synsätt.

Till sist har jag en fråga till kommunikationsministern. Vi har ifrån Väst-sverige i politisk enighet gått in och begärt att man skall tillsätta någon form av samordningsman. Nu såg jag att det i diskussionen när det gäller storstäderna blev det resultatet. Det står visserligen förhandlingsman, och det är jag litet rädd för. Jag menar att det behövs samordning och man behöver se till att man kommer fram med olika projekt, bl.a. när det gäller den bana som Marianne Samuelsson tog upp. Vi har i dag ännu inte fått något svar på den frågan. Jag kontrollerade i dag med mitt kontor, GLAB. Jag hoppas att det med det snaraste tillsätts en person som kan börja ta hand om vissa frågor. Vi är överens på en punkt, nämligen att en ny järnväg eller ett dubbel-spår byggs inte på en vecka eller en månad utan det tar tid. Det är därför viktigt att komma till skott i dessa frågor.

Anf. 43 BERNDT EKHOLM (s):

Herr talman! Vi kan notera att transportrådet har förhandlat med SJ och att förhandlingarna således har resulterat i ett kraftigt försämrat tågtrafikutbud på Herrljungabanan. Det innebär konkret att sträckan Borås–Herrljunga tappar en tredjedel av sina turer och går ner från nio till sex dubbelturer. Det innebär vidare att sträckan Uddevalla–Herrljunga tappar en fjärdedel av sina turer och går ner från åtta till sex dubbelturer. Det är ingen liten nedskärning, utan det rör sig om en ganska kraftig åderlätning av trafiken på banan. Det drabbar dessutom många turer som faktiskt har ett ganska gott trafikunderlag.

Jag skulle vilja formulera det så, att läget är oacceptabelt. Det gäller särskilt som man säger att man samtidigt skall satsa på järnvägen. Dessutom drabbar detta anslutningarna till västra stambanan, som förmodligen är den mest lönsamma järnväg vi har. Den blir inte mera lönsam för att man går till väga på det här sättet. Jag tycker att detta är obegripligt.

Processen har börjat med att vi lägger ner ett antal länsjärnvägar, och sedan tycks den fortsätta med ett antal turer på stomjärnvägarna. För mig är detta en oroande utveckling, även om jag inser att all trafik naturligtvis inte kan försvaras. Staten har åtagit sig i ett av riksdagens trafikbeslut år 1988 att svara för trafiken på stomjärnvägarna. Länshuvudmännen skulle ta över länsjärnvägarna. Anslaget till den olönsamma trafiken på stomjärnvägarna är uppenbarligen för snålt tilltaget. 618 milj. kr. för kommande budgetår räcker inte, och det medför t.ex. sådana här nedläggningar.

Är de realistiska? Enligt min uppfattning är de inte det. Vi satsar kommunala medel och statliga medel i länsjärnvägar med mindre trafikunderlag än stomjärnvägarna. På dessa länsjärnvägar skall trafiken drivas vidare, men på stomjärnvägarna skall den delvis läggas ner, trots att de oftast har bättre trafikunderlag. Det finns ingen logik i det resonemanget.

Länshuvudmännen blir med hänsyn till sakläget och opinionstrycket tvingade att gå in i stället för staten. Hur skall de finansiera detta? Om avsikten från statens sida är att länshuvudmännen skall ta över, borde det rimligen utgå statsbidrag till dessa turer, på samma sätt som det utgår statsbidrag till länsjärnvägarna. Det blir ett mycket konstigt resonemang om man inte ser en logik i det.

Jag vill också kommentera att det så hastigt och lustigt görs så snabba kast i trafikpolitiken. Vi har nyligen gjort upp hur ansvarsfördelningen skall vara. Nu kommer en ny diskussion om hur ansvarsfördelningen egentligen skall se ut mellan stat och länstrafik. Denna oklarhet gynnar inte insatserna när det gäller att utveckla järnvägstrafiken, utan den skapar stor förvirring. Jag menar att om man skall vidta sådana ändringar som har varit aktuella det här året, måste det ske i förhandlingar med berörda parter. Som jag har uppfattat det har det i huvudsak varit fråga om ett diktat ovanifrån, på grund av de bristande medlen. För min egen del tycker jag att det borde vara så att staten skulle svara för trafiken på stomjärnvägarna, såsom vi kommit överens om i det förra beslutet.

I våra bygder finns det en rädsla för att det här är första steget mot att lägga ner trafiken helt på Herrljungabanen. Jag vill på en gång säga, så att det står alldeles klart, att vi aldrig kommer att acceptera det. Ett tecken på detta kan vara att man har diskuterat busstrafik från Borås till Skövde i stället för tågtrafik till Herrljunga. Dessutom annonserar man i Borås tidning att resenärerna skall åka ner till Göteborg för att sedan åka Cityexpress till Stockholm. Det är ett utsiktslöst annonserade om man tror att man kan lägga upp trafiken på det sättet, eftersom man passerar Landvetters flygfält. Mäniskorna kommer naturligtvis att ta flyget i stället för att åka tåg.

Herrljungabanen och Herrljunga är nödvändiga för en utveckling av trafiken. Därmed har jag också sagt att vi menar att snabbtågen bör, för att inte säga måste, stanna i Herrljunga. Därifrån når man inte bara Alingsås och Göteborg utan man når Vänersborg, Uddevalla och Borås. Det är obegripligt att snabbtågen inte skall stanna i infartsorterna till de båda storstadsregionerna, dvs. i Herrljunga i Göteborgsfallet och i Södertälje i Stockholmsfallet. Det kan inte bara vara centrumresenärerna som skall få åka med de exklusiva snabbtågen.

Jag skulle således vilja avsluta med att fråga kommunikationsministern om det är meningen att det som nu sker på banan skall tolkas som att statens målsättning är att vi skall lägga ner en tredjedel resp. en fjärdedel av trafiken. Om det inte är målsättningen, utan någon annan skall svara för trafiken, hur skall det finansieras? Jag skulle också vilja veta hur kommunikationsministern ser på Herrljungabanans framtid i det nationella järnvägsnätet och på Herrljunga stations roll när det gäller övergångar till tågen på västra stambanan inkl. snabbtågen.

Anf. 44 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Det finns uppenbarligen ett stort intresse för denna järnväg, och det är fint. Jag hoppas att det också finns ett stort intresse från trafikanternas sida av att utnyttja den och ifrån berörda regioner att i all den utsträckning det är möjligt medverka till att upprätthålla trafiken.

Debatten präglas av en stämning, en attityd, där man framställer regeringen som passiv, likgiltig och nonchalant. Regeringen gör inget, vill inte göra något och ser helst att allt läggs ner. Det görs knappt en reflektion över om det finns några ekonomiska begränsningar. Jag skulle vilja sammanfatta det så att regeringen inte är rikare än svenska folket medger. Regeringen har de resurser att arbeta med som svenska folket är berett att ställa till förfogande. Detta innebär begränsningar. De har tydligt kommit fram i budgetpropositionen och föranleder nu också särskilda överläggningar på Haga för att markera allvaret i den ekonomiska situationen. Det är klart att riksdagen och riksdagsledamöter kan ha en annan mening, och det får komma till uttryck i den behandling av budgetpropositionen som nu förestår. Vi får väl se vad som kommer ut av detta, om det möjligen är så att man traktar efter att ta över ansvaret och därmed visa sin dådkraft, sitt engagemang och sin rikedom när det gäller att göra alla nödvändiga satsningar. Vem skulle vara gladare än den som är kommunikationsminister just nu om han kunde gå upp i talarstolen och säga: Vi har alla de pengar man vill ha för att bedriva den järnvägstrafik som SJ inte anser vara lönsam, för att bedriva järnvägstrafik där det över huvud taget finns någon kund som är beredd att åka till subventionerade priser. Låga priser skall det vara minsann, det vet vi.

När jag talar om kundernas önskemål är det naturligtvis inte i någon naiv föreställning om att man kan tillgodose varje enskilt önskemål. Järnvägen kan fungera där det finns ett relativt stort kundunderlag och där det visar sig att en betydande grupp kunder vill åka. Där skall SJ bedriva trafiken utifrån företagsekonomiska utgångspunkter och tillgodose dessa kunders önskemål om tidsanpassning osv.

Marianne Samuelsson talar om kraftiga nedskärningar av det anslag som vi nu diskuterar. Det är väl bekant att transportrådet i förra upphandlingen gjorde en s.k. rådrumsbeställning, för att ge länshuvudmännen tidsutrymme att bedöma i vilken utsträckning de kunde ta ansvar för den regionala trafiken. Transportrådet har bedömt att en del av trafiken på den bana vi nu diskuterar är av den karaktären att det är trafikhuvudmännen som har ett primärt ansvar. Det har också framgått av någon av debattörernas inlägg, där det talades om att det mest är fråga om arbetspendling på dessa turer.

Snömos, säger Marianne Samuelsson nedlåtande om regeringens insatser. Ja, vad är 22 milj. kr. i statligt stöd för en sådan här järnväg? Är det en helt föraktlig summa? Jag bedömer det som att det är ganska rejäl insats. Man skulle ha kunnat köpa dessa ytterligare två turer om man hade haft ytterligare 7 milj. kr. Jag kan se motsvarande behov runt om i landet. På en del håll går länen in och tar ett ansvar för lokalresandet och gör en kompletterande upphandling. Det är fullt möjligt att göra så. Avgörande i hela denna diskussion är ramen – hur mycket resurser som finns att tillgå.

Marianne Andersson klagar på att regeringen nu lägger moms också på kollektivtrafiken – nu har hon visserligen avlägsnat sig från kammaren. Men

hon talar inte om att centern, när man går emot detta, också går emot en höjning av bensinpriset. Man fiskar i alla vatten efter röster. Men det är inte fråga om någon särskild ansvarsfull politik.

Centern tar ansvar, säger Rune Thorén. Med vems pengar? Jag noterar att folkpartiets ledare i skatteförhandlingarna har betraktat centern som högst oansvarig. Det finns ett visst samband mellan dessa saker.

Öppna dörren för alternativ finansiering! säger Anders Castberger. Ja! Vi söker sådana alternativ. Öppna dörren för andra trafikföretag på järnvägen! säger han. Ja, det sker en sådan utveckling i dag och det är intressant att se i vilken utsträckning det kommer att innebära ökade förutsättningar för järnvägstrafik.

Anf. 45 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Herr talman! Inte heller nu fick jag något svar på min fråga om regeringen tänker göra någonting för att rädda den trafik som man faktiskt har beslutat att satsa på. Det är just den trafiken man tar bort, på banan Uddevalla–Herrljunga–Borås.

Det sades i beslutet att man skulle se till att hålla i gång den rikstäckande trafiken med statens medel. När man nu tar bort morgon- och kvällsturerna finns det inget intresse för att utnyttja den rikstäckande trafiken från denna bana. Man vill ju åka med dessa turer, om man skall åka litet längre. Det är klart att det finns andra turer som också är intressanta att åka med – man kanske skall hälsa på moster i Örebro t.ex. Men för det s.k. affärsresandet, som i huvudsak går på Stockholm, är det nödvändigt att man kommer upp till Stockholm på morgonen och att man kan ta sig hem på kvällen. När nu möjligheten att ta sig hem med det sena kvällståget tas bort och det inte går att komma upp till Stockholm före klockan tolv på dagen, finns det antagligen inget som helst resandeunderlag vid nästa mätning för att hålla uppe en förbindelse över huvud taget. Det var det jag tog upp i min interpellation och frågade om det är en medveten politik från regeringens sida att minska just det underlaget. Det är inte i huvudsak pendlandet till och från jobbet som jag avser i min interpellation. Den rör just det som man i regeringsbeslutet har sagt att man skall värna om och som är viktigt att ha kvar, för att inte miljöbelastningen på västra Sverige skall bli större än nödvändigt.

Det är klart att det är svårt att få pengarna att räcka till allt. Men det finns trots allt partier som har lyckats att i sina budgetar få ihop mer pengar till investeringar i järnvägen. Miljöpartiet har i sitt budgetförslag satsat betydligt mer på järnvägen än vad regeringen har gjort, därför att vi anser att det är så otroligt viktigt.

Jag vill alltså ha ett svar på frågan om regeringen inte skall uppfylla de mål man har sagt sig värna om, dvs. den rikstäckande trafiken på järnväg.

Anf. 46 VIOLA CLAEISSON (vpk):

Herr talman! Jag tycker att detta är en mycket intressant debatt. Det känns så trevligt att få vara med i en debatt där alla debattörer samstämmigt kräver en miljövänligare trafik. Det var inte riktigt så i den förra debattomgången. Här deltar nu samtliga partier utom moderata samlingspartiet. Det kan bara tolkas på ett enda sätt.

Vore jag Georg Andersson – eller en del av regeringen – skulle jag ta chansen och ta fasta på de krav som ställs här. Om alla debattörer fullföljer vad de har sagt, handlar det om att de – precis som vpk, centern och, har jag för mig, även miljöpartiet här i debatten – kräver att man skall satsa mer än 618 milj. kr. just för att rädda och kanske t.o.m. utveckla trafiken, som riksdagen fullt enigt har bestämt att vi skall göra.

Det är, som någon sade tidigare i debatten, en väldig uppluckring på gång. Det trafikpolitiska beslutet som fattades 1988 var omvälvande på ett, som jag tycker, i mångt och mycket negativt sätt. Det var det genom att man t.ex. sprängde SJ och ställde hårda lönsamhetskrav på det nya SJ osv. Men man var enig om att staten skulle ta ansvar för den interregionala trafiken på stomjärnväg som inte kan betraktas som lönsam med dagens mått mätt. Det är precis detta vi diskuterar här.

Likafullt återkommer regeringen i den budgetproposition som nu har lagts fram och föreslår precis den summa som transportrådet och Claes-Eric Norrbom har använt, för att falskt ge sken av att det fanns en redan spikad ram. Det är ingen tillfällighet. Jag har tidigare fått bekräftat att Georg Andersson också har insett att det är på det sättet.

Jag hoppas att den kommande behandlingen i riksdagen av järnvägsfrågorna, och de motioner som kommer att skrivas efter den 22 februari, verkligen visar att en majoritet av riksdagens ledamöter kommer att ställa sig bakom ett förslag om mer pengar till den trafik som vi här diskuterar.

Det handlar inte bara arbetspendlingen, men det är ett intressant exempel när det gäller frågan om man skall kunna utnyttja den järnväg som faktiskt finns i det område vi talat om. Om den nya turlistan får träda i kraft har de som bor i Borås och t.ex. skall till Stockholm inte en chans att komma till Stockholm förrän ungefär vid lunchtid. Det finns inget annat än flyget att välja på i det fallet. Det blir fråga om att åka bil till Landvetter, som redan har förstört så mycket.

Anf. 47 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! Det var inte utan att jag nästan tyckte synd om Georg Andersson när han kom med sitt senaste inlägg. Det lät ungefär som om han ville säga: Jag har inga pengar fått av Kjell-Olof Feldt, och är det så att ni håller på det här viset så får ni själva komma och se hur lätt det är.

Om det som står i svaret stämmer, dvs. att samhällsekonomin numera är ledstjärnan i järnvägsbyggandet, måste Georg Andersson ta på sitt ansvar att se till att man får pengar för investeringar. Jag vill än en gång återkomma till detta. Det är grunden till att vi på sikt kan få ett bra SJ och att människor är beredda att betala personavgifter och likaså godsavgifter. Det är detta som är avsikten med det hela. Det var därför som centern tyckte att det var så bra att dela upp verksamheten på banverket och SJ.

Sedan till frågan om arbetspendling resp. anslutningstrafik, vilket vi har mycket av i Göteborg. Det finns människor som bor i Kungsbacka och arbetar i Göteborg. Det är då fråga om arbetspendling. Men när Ivar Franzén och andra kolleger i riksdagen åker tåg till Stockholm betraktas det som en fortsättning på en rikstäckande resa. För den delen är det naturligtvis staten som skall ta ett ansvar. Jag tycker inte att vi bör hänga upp oss på att det är

de lokala organen som skall arbeta för att resenärer kommer fram till centralstationen i Göteborg.

Kommunikationsministern säger att vi inom centerpartiet är oansvariga. Jag har litet svårt att förstå vad han menar med det. Vi har för tredje året i följd, eller kanske ännu längre, föreslagit ökade satsningar, och vi har visat på vilket sätt investeringar bör ske.

Jag vet inte varför läget blir sämre när vi i centerpartiet säger att vi anser att man skall ge ut järnvägsobligationer. SJ säger också samma sak. Vad är det som är så underligt i att man gör detta när det gäller trafik? Jag är fullt medveten om, Georg Andersson, att 40 miljarder inte kommer att förräntas i form av banavgift. Men det mesta av de pengarna skulle kunna göra det. Det som inte förräntas får staten skjuta till eftersom vi av samhällsekonomiska skäl vill att trafiken skall fortsätta.

Centerpartiet har också föreslagit att 140 milj. kr., i en budget som är i balans, skall användas till att köpa upp mer trafik. Vi trodde att vi i det fallet hade ett gott sällskap av Bosse Ringholm, socialdemokratiska landstingsråd från Örebro osv. samt SLTF:s styrelse som tyckte på samma sätt, dvs. att regeringen skulle ta ett större ansvar och köpa upp trafik. Varför? Jo, därför att det är för tidigt att redan nu säga att vi inte skall ha den trafiken. Det är möjligt att situationen kan vara sådan om fem eller tio år när vi har sett hur investeringarna slår ut och vilka järnvägar vi skall satsa på. Men det ser vi inte redan nu. Vi måste se till att vi får mer pengar. Jag hoppas att denna kammare med sina beslut så småningom skall klara av detta.

Anf. 48 ANDERS CASTBERGER (fp):

Herr talman! Regeringen är inte rikare än vad folket medger, ungefär så formulerade sig kommunikationsministern. Detta är helt riktigt. Skattestrycket är alltför högt, och det finns säkert ingen förståelse för att ytterligare höja skatteintäkterna. Men regeringen visar brist på fantasi om den bara låter detta konstaterande vara och sedan inte vidtar någon åtgärd. Det är att sitta fast i dogmatiken.

Vi måste i stället tänka på ett nytt sätt. Regeringen måste vara beredd att sätta sig ner och förutsättningslöst diskutera detta. Finns det ett resandeunderlag som vi vill tillfredsställa, och om det inte finns alternativet att tvångsvis ta in pengar i skatt för att rakt av pumpa in i verksamheten, får vi ändå inte ge upp.

Med den utveckling och förnyelse av de banor som går genom Älvsborgs län som vi här diskuterar, kan också snabbtåget på västra stambanan bli ett alternativ även för människor i Älvsborg. Det leder över huvud taget till en ökad konkurrenskraft för järnvägen. Snabbtågets eventuella succé är det som till stor del kommer att avgöra om SJ kommer att kunna lyckas i sin utveckling till ett lönsamt affärsdrivande järnvägsföretag. Det i sin tur är en stor och viktig förutsättning för att järnvägen som transportmedel skall kunna ha en framtid i Sverige.

Vi har indirekt i diskussionen kommit in på skatteöverenskommelsen. En förväntad effekt av det höjda bensinpris som har införts är att allt fler skall välja kollektiva transportmedel såsom järnvägen. Det är en del av förhoppningen bakom att man lagt finansieringen på det sätt som har skett. Men

det förutsätter samtidigt att tågen har kapacitet att ta emot ett ökat antal passagerare utan att kvaliteten blir lidande. Den miljöprofil som skattereformen har bör således följas upp med en satsning på järnvägen.

Hittills har det varit så, kommunikationsministern, att riksdagen på förslag av socialdemokraterna i trafikutskottet gång efter gång har avvisat förslagen från folkpartiet om en kompletterande och alternativ finansiering och om att öppna dörren för andra operatörer än SJ. Låt oss nu hoppas att kommunikationsministerns indirekta löfte om att man skall öppna dörren också skall visa sig i partikamraternas hantering av förslagen här i kammaren så att vi gemensamt kan komma fram till den ordning som vi alla nu tydligen önskar.

Anf. 49 BERNDT EKHOLM (s):

Herr talman! Jag vill tillägga en sak om Herrljunga station. Utöver de tidigare omnämnda problemen är avsikten att den bana vi nu diskuterar i fortsättningen inte skall trafikeras med genomgående tåg. Skall man åka från Borås till Uddevalla måste man först åka till Herrljunga station. På Herrljunga station skall man byta på samma linje och åka med ett annat tåg till Uddevalla. Vansinne! Det är det enda ord som karakteriserar den lösningen. Så får det bara inte bli. Detta accepterar inte heller länshuvudmannen.

Kommunikationsministern sade att berörda regioner får medverka till ytterligare trafik. Det tolkar jag som att kommunikationsministern vill att länshuvudmännen skall gå in i stället för staten. Min uppfattning är dock att vi skall stå fast vid den överenskommelse som träffades i och med 1988 års trafikpolitiska beslut, dvs. att staten svarar för stombanorna. Jag anser att det speciellt gäller sådana turer som Herrljungabanan, där det inte är fråga om regelrätt pendling. Om det är någon typ av banor som skall diskuteras, är det i så fall banor med regelrätt pendling, men inte den här banan. Det finns ingen logik i detta.

Jag delar för övrigt Rune Thoréns uppfattning att den anslutande trafiken ingår i den interregionala resan på stambanan. Att resonera på det sättet är det enda som är långsiktigt hållbart.

Det är självfallet fråga om brist på resurser, men ytterst är det fråga om en prioritering. Min uppfattning är att prioriteringen inte är rimlig när man kan konstatera att fyra turer till och från Örebro och sex turer till och från Örebro och Stockholm ställs in. Tio interregionala resor omöjliggörs från det aktuella området. Jag tycker inte att det är rimligt. Regeringen bör ompröva frågan om dessa 618 milj. kr. och överväga om man på något sätt kan lösa problemet genom att tillskjuta mer medel.

Samtidigt vill jag passa på tillfället att säga att jag inte ansluter mig till dem i debatten som hävdar att järnvägen inte fått bättre utvecklingsmöjligheter. Det är ju helt galet. Det trafikpolitiska beslutet innebar ju att järnvägen faktiskt fick utvecklingsmöjligheter, bl.a. den ytterligare miljarden till investeringar; det kan inte förnekas. Därför att vi nu tycker att saker och ting inte är tillfredsställande behöver vi ju inte döma ut allting. Det får vara någon proportion i debatten.

Med detta har jag sagt att på den här punkten tycker jag att den utveckling som vi nu ser inte är bra. Jag hoppas att kommunikationsministern är beredd

att medverka till en ändring, och jag inser att det också kan gälla någon annan bana än den jag har talat om. Men det skall ske utifrån de principer som den här debatten tydligt har klaggjort.

Anf. 50 INGVAR JOHNSON (s):

Herr talman! Jag vill tillägga att jag naturligtvis är medveten om de ekonomiska begränsningarna. Men ändå måste det vara rimligt att ifrågasätta bedömningar av regionala skäl, och ifrågasätta det kloka i att göra neddragningar där underlaget är så oerhört stort som när det gäller fyrstadsregionen och Boråsregionen – och dess inverkan på Herrljungabanans framtidsmöjligheter.

Jag tycker att resonemanget om den totala kommunikationsbilden saknas i Georg Anderssons svar och kommentarer. De flesta regionala centra har både en statlig flygplats och ganska bra järnvägskommunikationer.

Men om jag ett ögonblick skall tala för fyrstadsregionens del, vill jag säga att vi inte har någon statlig flygplats. Nu riskerar vi också att av alla jämförbara regioner få de kanske sämsta järnvägsförbindelserna mot Stockholm. Jag som bor i området tycker att det inte kan vara rättvist att vi varken skall ha bra flygtrafik eller en vettig järnvägstrafik. Därför kommer vi att fortsätta att arbeta för lösningar som kan tillgodose behoven när det gäller våra regioner.

Anf. 51 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Till alla de brister som vidlåder regeringen enligt den här debatten har nu fogats ytterligare en, nämligen att regeringen lider brist på fantasi. Jag kan då bara säga att när det gäller finansieringsformer är vi mycket aktiva för att hitta alternativa och kompletterande sådana. I många olika sammanhang har jag inbjudit alla som har goda uppslag i den vägen. Jag tror i och för sig att vi har en del uppslag själva, och vi kommer att redovisa dem, så långt vi nu har kunnat utveckla vår fantasi, i den proposition som är aviserad.

Vi får inte ge upp, säger Anders Castberger. Nej, vi har verkligen inte gett upp. Vi går vidare i det här arbetet med goda förhoppningar om att kunna utveckla en bra trafik i vårt land.

Nu har Viola Claesson också avlägsnat sig efter att ha gjort sitt. "Vore jag Georg Andersson", sade hon. Nej, Viola Claesson blir aldrig Georg Andersson. Och jag uttrycker en from förhoppning om att aldrig bli Viola Claesson. Viola Claesson blir heller aldrig ansvarig i regeringsställning – det är en god gissning. I varje fall agerar hon själv utifrån denna gissning, och det säger egentligen allt om det seriösa i hennes allmänna inlägg i de trafikpolitiska debatterna.

Viola Claesson gjorde sig här också lustig över att vi i svaret har skrivit att banverket investerar mer än tidigare. Det är en semantisk debatt. Banverket är en del av det gamla SJ. Var och en begriper naturligtvis att det är en jämförelse med vad SJ nu investerar. Det väsentliga – det som alla förstått och som vi instämmer i – är att vi nu satsar på järnvägen mer än tidigare. Om det sedan heter banverket eller SJ kan vi ägna mycket tid åt att diskutera.

Men jag vill också säga, även om Viola Claesson har gått, att jag i mitt

förra inlägg glömde att på det kraftigaste brännmärka den typ av debattinlägg där man anklagar icke närvarande personer för lögn. Hon uttalade här att generaldirektören för trafikrådet använt lögnen som vapen. Jag tycker att det är oanständigt att i en riksdagsdebatt bete sig på det sättet.

När det gäller snabbtågsstoppet i Herrljunga kan jag bara konstatera att det är ett starkt önskemål och att det väl är en fråga som bör diskuteras seriöst med SJ när man planerar den här trafiken som kommer till stånd under detta år. Men det kan också ha sin betydelse hur man agerar från länshuvudmannen för att hjälpa till och mata in trafik, så att man får ett underlag för snabbtågsförbindelsen och för det stopp som man då gör.

När det gäller pengarna har regeringen nu anvisat 618 milj. kr. Det är det ställningstagande regeringen har gjort, och det är inte möjligt, varken formellt eller av ekonomiska skäl, att nu förändra det. Om riksdagen har en väsentligt avvikande mening, får vi väl höra det så småningom.

Rune Thorén tycker synd om mig. Det finns ingen anledning till det. Jag mår ganska gott, även om jag har mycket att göra – men det har vi väl alla, även riksdagsledamöterna.

Sedan är han mycket oförstående inför mitt resonemang om att centern agerar oansvarigt. Vi har ju föreslagit satsningar, säger Rune Thorén troskyldigt. Javisst, det är det ni har gjort. Men ni har inte föreslagit finansiering. Ni vill inte vara med om en ansvarsfull skatteomläggning, utan ni är ute och lovar runt – ni ger löften om lägre bensinskatt, mindre moms på kollektiv trafik, och ni är alla goda gåvors givare. Men det skall ändå räcka till alla julklappar som ni delar ut.

Det är enkelt att satsa på sådant som är företagsekonomiskt lönsamt, obligationer eller vad det kan vara; det tillhör väl det här som är fantasieggande. Men vem köper obligationer på järnvägar som inte ger räntabilitet inom kort? Det är problemet. Tyvärr är de flesta satsningar som vi nu planerar av den karaktären att det är svårt att locka finansiärer. Vi har Arlandabanan som bedöms vara den mest lönsamma, och vi håller ju på och jobbar intensivt med den. Banverket har i uppdrag att i april försöka hitta en finansiell lösning. Men redan när man kommer till Målarbanan visar det sig att det är mycket svårt att få fram finansiärer.

Slutligen: Rune Thorén talar om möjligheterna att höja banavgifterna. Jag vet inte vilket utrymme det finns för det. En av mina första åtgärder som kommunikationsminister var att sänka banavgiften på det svaga trafiknätet för att skapa förutsättningar att bibehålla järnvägstrafiken inom de regionalpolitiskt svaga regionerna.

Andre vice talmannen anmälde att Rune Thorén anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Anf. 52 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Herr talman! Har vi i demokratisk ordning beslutat att stomjärnvägsnätet skall bekostas av staten, så kan, som jag ser det, inte regeringen utan riksdagsbeslut lägga över detta på annan huvudman, utan det måste faktiskt tas upp en debatt.

Kommunikationsministern sade att det var svårt med pengarna. Det är

självlklart, men regeringens pengar är ju också folkets pengar. Om man ser på debatten här, finner man att det finns en ganska bred folklig förankring för uppfattningen att det här är viktigt. Och eftersom vi som deltagit i den här debatten representerar väljarna, kan man säga att det är en ganska liten del av väljarna som inte skulle ställa upp bakom en satsning på den här järnvägsförbindelsen.

Jag hoppas alltså att kommunikationsministern genast tar upp detta och i diskussioner med SJ framhåller att kundernas önskemål faktiskt är att de här morgontidiga turerna går. Eftersom kommunikationsministern också sade i sitt svar att regeringen tog hänsyn till kundernas önskemål, skall det väl inte vara någon svårighet att få en fortsättning av detta även när sommaren kommer.

Jag tyckte att kommunikationsministern var litet drastisk när han näst intill sade att om det är någon annan som vill ta över ansvaret kan han gå, eftersom allt är så besvärligt. Men kommunikationsministern har ju stöd av sina egna partikolleger i detta avseende. Det är alltså inte enbart några från de andra partierna som står bakom detta, utan även kommunikationsministerns egna partikolleger i vår region stöttar kraven på att regionen måste ha järnvägstrafik.

Jag tror att förslaget om snabbstopp i Herrljunga innebär en mycket bra satsning som behöver tas upp till diskussion. Vi i miljöpartiet har länge sagt att man skall förlänga pendeltrafiken till Herrljunga från Göteborg, att man skall göra snabbstoppen i Herrljunga och att man skall se till att övrig trafik kan gå dit. Jag tror att det är någonting som länshuvudmannen är intresserad av att diskutera. Jag hoppas att det kommer i gång en ordentlig diskussion om detta och att några turer inte dras in innan detta sker.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Meddelande om interpellation

Meddelades att följande interpellation framställdes

den 30 januari

1989/90:119 av *Ulla Tillander* (c) till jordbruksministern om importen av rågvete:

I frihamnen i Malmö ligger ett parti rågvete, importerat från Polen. Det upprör många människor, som nu blir informerade om vad det innebär. De mest initierade är lantbrukare från Skåne men också från andra delar av Sverige. Deras erfarenhet bygger på långvarig verksamhet med bekämpning av flyghavre. Reglerna för denna bekämpning är rigorösa. Lagstiftningen kräver av varje bonde att han aktivt skall bekämpa all förekomst av flyghavre på de egna arealerna. Den lantbrukare som inte underkastar sig detta kan åtalas enligt gällande lagstiftning.

Samtidigt som alltså detta stränga regelverk med all rätt tillämpas här un-

derlåter regeringen att tillämpa samma regler vid import av flyghavrebeväxt. Detta upprör med rätta många. Det upplevs som en provokation. Man tycker att regeringen inte ens uppfyller det elementära kravet på rättvisa som innebär att man ställer samma krav på en importerad vara som på den inhemskt producerade.

Man frågar sig om det är av okunnighet som regeringen äventyrar den framgångsrika bekämpningen av flyghavre som man har lyckats genomföra. Att det skulle vara en bristande insikt är den mildaste tolkningen. Men de är inte få som med ökande bitterhet ser hur hanteringen av jordbruksfrågorna i många fall brister i hänsyn, förståelse och tyvärr också i kunskap.

Man konstaterar exempelvis att så gott som alla länder inom EG har införelavgifter på rågvete, medan Sverige lämnas helt öppet. Det är svårt att förstå logiken i regeringens hantering. Den fråga man ställer sig är vad som är motivet till detta. De grupper som så starkt har reagerat är väl insatta och kan inte finna annat än att det är ett utslag av statligt godtycke. För det är väl inte så att det är ett försök att klämma åt en grupp vars insatser inte längre tillräckligt uppskattas av statsmakten?

Med hänvisning till ovanstående vill jag ställa följande fråga:

Vill jordbruksministern förklara varför den rigorösa lagstiftningen för svenskt jordbruk när det gäller behandlingen av flyghavre plötsligt förbyts i en låt-gå-liberal anda när det gäller import?

9 § Kammaren åtskildes kl. 12.11.

In fidem

OLOF MARCUSSON

/Gunborg Apelgren

Innehållsförteckning

Onsdagen den 31 januari

1 § Justering av protokoll	1
2 § Hänvisning av ärende till utskott	1
3 § Svar på interpellation 1989/90:115 om skyddet för svenskt fiske.	1
Statsrådet Anita Gradin	
Nic Grönvall (m)	
4 § Svar på interpellation 1989/90:117 om krigsmaterielbegreppet.	5
Statsrådet Anita Gradin	
Gudrun Schyman (vpk)	
Ingela Mårtensson (fp)	
5 § Svar på interpellation 1989/90:103 om arbetslösa småbarns- föräldrars möjligheter till barntillsyn m.m.	10
Arbetsmarknadsminister Mona Sahlin	
Anita Johansson (s)	
Anita Stenberg (mp)	
6 § Svar på interpellation 1989/90:108 om Dala Airport	13
Kommunikationsminister Georg Andersson	
Ragnhild Pohanka (mp)	
Göran Engström (c)	
Viola Claesson (vpk)	
Inger Hestvik (s)	
Lars De Geer (fp)	
7 § Svar på interpellation 1989/90:109 om järnvägstrafiken i Västsverige.	29
Kommunikationsminister Georg Andersson	
Marianne Samuelsson (mp)	
Marianne Andersson (c)	
Viola Claesson (vpk)	
Ingvar Johnsson (s)	
Anders Castberger (fp)	
Rune Thorén (c)	
Berndt Ekholm (s)	
8 § Meddelande om interpellation 1989/90:119 av Ulla Tillander (c) om importen av rågvete	47

