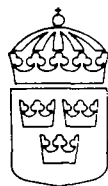


Riksdagens protokoll

1988/89:106



Protokoll
1988/89:106

28 april 1989

Debatter m. m.

Fredagen den 28 april

Järnvägstrafik	11
Svar på frågor	
1988/89:572 av Gudrun Schyman (vpk) om en kärnvapenfri zon i Norden	67
1988/89:594 av Ingela Mårtensson (fp) om utländska flottbesök	67
1988/89:585 av Gudrun Schyman (vpk) om remissbehandlingen av utredningsbetänkande om utrikesförvaltningens inriktning och organisation	72
1988/89:587 av Maria Leissner (fp) om EG:s nukleära sanktio- ner mot Sydafrika	74
Meddelande om svar på interpellation 1988/89:215	75
Svar på frågor	
1988/89:514 av Wiggo Komstedt (m) om behandlingen av ansökningar om tullfri införsel på vissa färjelinjer	75
1988/89:600 av Maggi Mikaelsson (vpk) om den framtida järn- vägstrafiken	77
1988/89:603 av Annika Åhnberg (vpk) om behörigheten att fatta beslut om hastighetsbegränsningar för vägtrafik	79
1988/89:599 av Martin Olsson (c) om åtgärder för att förhindra återlämnande av vanvårdade djur	81
1988/89:601 av Elisabeth Fleetwood (m) om åtgärder för att förhindra återlämnande av vanvårdade djur	81
1988/89:604 av Margareta Fogelberg (fp) om åtgärder för att förhindra återlämnande av vanvårdade djur	81
1988/89:607 av Roy Ottosson (mp) om torskfisket i Bottenhavet	85
1988/89:590 av Ragnhild Pohanka (mp) om rening av Dalälven	87
1988/89:605 av Eva Goës (mp) om kärnkraftsutnyttjandet	89
1988/89:606 av Roy Ottosson (mp) om pant på batterier	90
1988/89:589 av Ragnhild Pohanka (mp) om villkoren för riv- ningslov	92
1988/89:581 av Anders Svärd (c) om tystnadsplikt inom försam- lingsvårdande arbete i svenska kyrkan	93
1988/89:582 av Margó Ingvardsson (vpk) om straffreglerna för kvinnomisshandel	94

Prot.	1988/89:598 av Stina Eliasson (c) om ökat stöd åt misshandels-	97
1988/89:106	hotade kvinnor	
	1988/89:588 av Ingbritt Irhammar (c) om bättre stöd åt miss-	97
	handlade kvinnor och barn	
	1988/89:591 av Margó Ingvardsson (vpk) om ökat stöd åt	97
	misshandelshotade kvinnor	
	1988/89:593 av Kent Lundgren (mp) om ökat stöd åt misshand-	97
	lade kvinnor	
	1988/89:595 av Bengt Harding Olson (fp) om ökat stöd åt	97
	misshandelshotade kvinnor	
	1988/89:597 av Inger René (m) om ökat stöd åt misshandelsho-	97
	tade kvinnor	
	1988/89:584 av Gullan Lindblad (m) om privatpraktiserande	104
	sjukgymnasters ekonomiska villkor	
	1988/89:592 av Pär Granstedt (c) om rätten till god sjukvård . . .	106
	1988/89:602 av Maggi Mikaelsson (vpk) om statligt bidrag till	107
	Stiftelsen Västerbottensmusiken	
	Meddelande om svar på interpellation 1988/89:196	109
	Svar på fråga	
	1988/89:596 av Stina Eliasson (c) om fördelningen av medel till	109
	länsskolnämndernas sammanträdeskostnader	
	Meddelande om svar på interpellation 1988/89:201	110
	Meddelande om interpellationer	
	1988/89:222 av Bertil Måbrink (vpk) om den politiska situationen	111
	i Korea	
	1988/89:223 av Ulla Tillander (c) om ökade resurser till statens	112
	institut för psykosocial miljömedicin	
	1988/89:224 av Hans Dau (m) om bistånd till Nepal för att	113
	stoppa pågående jordförstörelse	
	1988/89:225 av Charlotte Cederschiöld (m) om skärpt straff för	114
	misshandel av hustru och barn, m.m.	
	1988/89:226 av Per Stenmarck (m) om erosions-skadorna på	114
	vissa skånska kustavsnitt	
	1988/89:227 av Björn Samuelson (vpk) om åtgärder mot spons-	116
	ring inom lärarfortbildningen, m.m.	
	1988/89:228 av Elisabeth Persson (vpk) om åtgärder mot reklam	116
	i läroböcker	
	Meddelande om frågor	
	1988/89:614 av Ulla Orring (fp) om vidgat tillämpningsområde	117
	för lagen om produktsäkerhet	
	1988/89:615 av Gudrun Schyman (vpk) om freds- och konflikt-	117
	forskningen vid Lunds universitet	
	1988/89:616 av Bertil Måbrink (vpk) om åtgärder mot rapporte-	117
	rat våld mot befolkningen i El Salvador	
	1988/89:617 av Sören Lekberg (s) om bostadsbyggandet i Stock-	118
	holms län	

Avgjorda ärenden

Prot.
1988/89:106

Fredagen den 28 april

Socialutskottets betänkanden

1988/89:SoU12 Anslag till Socialdepartementet m.m.	5
1988/89:SoU13 Vissa anslag till omsorg om barn och ungdom	5
1988/89:SoU20 Anslag till Socialt behandlingsarbete m.m.	5

Trafikutskottets betänkande

1988/89:TU14 Transportforskning	5
---------------------------------------	---

Finansutskottets betänkande

1988/89:FiU22 Statistikfrågor	5
-------------------------------------	---

Skatteutskottets betänkanden

1988/89:SkU19 Anslag till tullverket, m.m.	5
1988/89:SkU18 Anslag till skatteförvaltningen, m.m.	5

Fredagen den 28 april

Kl. 09.00

Förhandlingarna leddes till en början av andre vice talmannen.

1 § Justerades protokollet för den 20 april.

2 § Föredrogs men bordlades åter

Finansutskottets betänkande 1988/89:FiU31

Skatteutskottets betänkande 1988/89:SkU29

Försvarsutskottets betänkande 1988/89:FöU16

Socialutskottets betänkanden 1988/89:SoU25 och SoU27

3 § Företogs till avgörande socialutskottets betänkanden 1988/89:SoU12, SoU13 och SoU20, trafikutskottets betänkande 1988/89:TU14, finansutskottets betänkande 1988/89:FiU22 samt skatteutskottets betänkanden 1988/89:SkU19 och SkU18 (beträffande debatten i dessa ärenden, se prot. 105).

Socialutskottets betänkande 12

Mom. 1 (utvärdering av socialtjänstlagen)

Utskottets hemställan bifölls med 167 röster mot 126 för reservation 1 av Daniel Tarschys m.fl.

Mom. 2 (försvarskommitté för sociala rättigheter)

Hemställan

Utskottets hemställan bifölls med 278 röster mot 16 för hemställan i reservation 2 av Gudrun Schyman.

Motivering

Utskottets motivering – som ställdes mot den i reservation 3 av Bo Holmberg m.fl. anförda motiveringen – godkändes med acklamation.

Mom. 4 (forskning om barn i missbrukarfamiljer)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Daniel Tarschys m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 6 och 7 (alkoholforskning m.m.)

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

Mom. 9 (forskning kring åldrandet)

Utskottets hemställan bifölls med 226 röster mot 71 för reservation 6 av Ulla Tillander m.fl.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Socialutskottets betänkande 13

Mom.1 (modersmålsträning för samebarn)

Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 20 för reservation 1 av Gudrun Schyman. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 3 (skyddsombud för bekämpande av barnolycksfall)

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

Mom. 4 (registrering av kroppsskador)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Daniel Tarschys och Ingrid Ronne-Björkqvist – bifölls med acklamation.

Mom. 5 (barnmiljörådet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Daniel Tarschys m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 6 (statlig barnombudsmannatjänst)

Först biträdde reservation 5 av Daniel Tarschys m.fl. – som ställdes mot utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion So614 av Ewa Hedkvist Petersen m.fl. – med acklamation.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 185 röster mot 104 för reservation 5 av Daniel Tarschys m.fl. 9 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 7 (barn i storstadsmiljö)

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

Mom. 10 (stödprojekt bland invandrarungdomar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Gudrun Schyman – bifölls med acklamation.

Mom. 12 (anslag till Statens nämnd för internationella adoptionsfrågor)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av Daniel Tarschys m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 13 (föräldrautbildning)

Utskottets hemställan bifölls med 228 röster mot 71 för reservation 9 av Daniel Tarschys m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 14 (barns rättigheter och behov i samband med separationer)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 10 av Gudrun Schyman och Anita Stenberg – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Socialutskottets betänkande 20

Mom. 3 (uttalande om stöd till kvinnojourernas verksamhet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot motion So302 av Ingrid Ronne-Björkqvist m.fl. i motsvarande del – bifölls med acklamation.

Mom. 6 (uttalanden om stöd till drogförebyggande arbete genom folkrörelserna)

Utskottets hemställan bifölls med 279 röster mot 18 för reservation 1 av Anita Stenberg. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 8 (beräkning av medel för tillskapande av drogfria ungdomsmiljöer)

Utskottets hemställan bifölls med 260 röster mot 36 för reservation 2 av Ulla Tillander och Roland Larsson. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 9 (uttalande om särskild anslagspost för Föreningen fruktdrycker)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Ulla Tillander m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 10 (anslag till Bidrag till sammanslutningar av f.d. alkoholmissbrukare, m.m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Bo Holmberg m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 11 (beräkning av medel för ny anslagspost till kvinnohus/kvinnjourer)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Gudrun Schyman och Anita Stenberg – bifölls med acklamation.

Mom. 13 (prostitution)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av Gudrun Schyman – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Trafikutskottets betänkande 14

Mom. 2 ("Just-In-Time"-system)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 1 av Elving Andersson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 3 (en "bilsocial" utredning)

Utskottets hemställan bifölls med 239 röster mot 60 för reservation 2 av Rolf Clarkson m.fl.

Mom. 4 (deltagande i Prometheus-projekt, m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 25 för reservation 3 av Viola Claesson.

Mom. 5 (utredning om ett alleuropeiskt järnvägssystem)

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 36 för reservation 4 av Viola Claesson och Hans Lindfors.

Mom. 6 (tidsplan för utveckling av nytt regionaltåg/ny motorvagn)

Utskottets hemställan bifölls med 262 röster mot 39 för reservation 5 av Viola Claesson och Hans Lindfors.

Mom. 7 (medel för utveckling av nytt regionaltåg/ny motorvagn)

Utskottets hemställan bifölls med 265 röster mot 36 för reservation 6 av Hans Lindfors.

Mom. 8 (stöd för minibusstrafik, m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 265 röster mot 36 för reservation 7 av Viola Claesson och Hans Lindfors.

Mom. 11 (utveckling av kollektivtrafiken, m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 36 för reservation 8 av Viola Claesson och Hans Lindfors.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Finansutskottets betänkande 22

Mom. 1 (den offentliga lönestatistiken)

Utskottets hemställan bifölls med 202 röster mot 96 för reservation 1 av Anne Wibble m.fl.

Mom. 5 (konsumentprisindex)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Ivar Franzén m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 7 (statistik över kooperativ verksamhet)

Utskottets hemställan bifölls med 228 röster mot 70 för reservation 3 av Ivar Franzén m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 9 (välfärdsstatistik)

Utskottets hemställan bifölls med 261 röster mot 37 för reservation 4 av Hans Petersson och Carl Frick. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 10 (alternativt mått på den totala produktionen)

Utskottets hemställan bifölls med 265 röster mot 36 för reservation 5 av Hans Petersson och Carl Frick.

Mom. 11 (en ny låginkomstutredning)

Utskottets hemställan bifölls med 230 röster mot 70 för reservation 6 av Ivar Franzén m.fl.

Mom. 12 (företagens uppgiftslämnande)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Anne Wibble m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 13 (anslag till Statistiska Centralbyrån: Statistik, register och prognoser)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av Lars Tobisson m.fl. – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Skatteutskottets betänkande 19

Mom. 2 (narkotikahundar, m.m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 1 av Bo Lundgren m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 3 (straffvärdet i fråga om viss varusmuggling)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Bo Lundgren m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 4 (kontrollen av handelsbojkotten mot Sydafrika och Namibia)

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 36 för reservation 3 av Maggi Mikaelsson och Birger Schlaug. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 7 (tullklareringen av viss färjetrafik)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Bo Lundgren m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 11 (tullbehandling och passkontroll i Köpenhamn och Oslo)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Bo Lundgren m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 13 (samarbetet mellan tull och polis, m.m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Bo Lundgren m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 14 (tullsamarbetet mellan Sverige och Norge)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Birger Schlaug – bifölls med acklamation.

Mom. 15 a (slopande av tulltillägget)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av Bo Lundgren m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 15 b (tulltillägg i fråga om mervärdeskatt)

Utskottets hemställan bifölls med 176 röster mot 123 för reservation 9 av Bo Lundgren m.fl.

Mom. 16 (tullförrättningsavgiften)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 10 av Bo Lundgren m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 17 (ankomstförsäljning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 11 av Bo Lundgren m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 18 (frihamn vid Arlanda)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Bo Lundgren m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 19 (färjetrafiken i Öresund)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 13 av Bo Lundgren m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 20 (färjetrafiken på Bornholm)

Först biträdde reservation 14 av Bo Lundgren m.fl. med 131 röster mot 29 för det av Gösta Lyngå under överläggningen framställda yrkandet. 140 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 172 röster mot 123 för reservation 14 av Bo Lundgren m.fl. 4 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 21 (tillfällig införsel av fritidsbåtar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 15 av Bo Lundgren m.fl. – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Skatteutskottets betänkande 18

Mom. 2 och 3 (anslag till Riksskatteverket samt till Regional och lokal skatteförvaltning)

Utskottets hemställan bifölls med 260 röster mot 37 för reservation 1 av Lars Bäckström och Gösta Lyngå.

(Jerry Martinger (m) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.)

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Mom. 13 (lokalisering av riksskatteverkets verksamhet med fastighets-taxering till Lindesberg)

Järnvägstrafik

Utskottets hemställan bifölls med 271 röster mot 27 för reservation 2 av Gösta Lyngå.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

4 § Föredrogs

trafikutskottets betänkande

1988/89:TU16 Järnvägstrafik (prop. 1988/89:100 delvis).

Järnvägstrafik

Anf. 1 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! När andra världskriget slutade 1945 var statens järnvägar den helt dominerande transportapparaten i vårt land. Men efterkrigstiden har inneburit ständiga motgångar för statens järnvägar. Den ständigt växande bilismen och den på senare tid också kraftigt expanderande flygtrafiken har blivit för svåra konkurrenter för statens järnvägar. Statens järnvägar har hela tiden under efterkrigstiden fört en avvärijande strid mot dessa övermäktiga konkurrenter. Det är inte de olika företagsledningarnas skuld att den här kampen har varit förgäves. Ansvaret får vi här i riksdagen i högsta grad ta på oss, och jag undantar då inte mitt eget parti från detta ansvar. Vi har varit orealistiska. Vi har inte insett att det ständiga pytsandet av pengar på olönsam järnvägstrafik har medfört att man inte kunnat satsa på offensiva investeringar. Till slut var det så illa att statens järnvägars medel för investeringar huvudsakligen gick åt till att reparera de gamla linjerna. Någon nysatsning ägde inte rum.

De olika trafikpolitiska utredningarna var till 90 % sysselsatta med att finna medel att hålla järnvägarna under armarna. Det var inte bra; det snedvred konkurrensen i landet. Ständigt stöd till järnvägstrafiken betydde förluster för den rederinäring som fanns. Först i början av 80-talet bet vi moderater i det sura äpplet och sade att detta inte kunde fortgå. Vi krävde alltmer högljutt att man skulle göra någonting radikalt om man ville något med järnvägstrafiken i Sverige. Den sista styrelsen för SJ-koncernen, som fanns fram till 1988, ritade upp profilen för de lösningar av järnvägstrafiken som vi satte i sjön i fjol.

Det upprörande var att man smygsubventionerade statens järnvägar. De ständiga förlusterna innebar att man måste skriva av det kapital som statens järnvägar var skyldigt staten. När man inte heller kunde betala räntorna skrevs räntorna ner. Denna smygsubventionering var inte särskilt trevlig.

Vi har alltså i fjolårets beslut om hur trafikpolitiken, enkannerligen järnvägstrafiken, skall utvecklas tagit ett radikalt grepp. Detta skedde sedan

socialdemokraterna, moderaterna, folkpartiet och centerpartiet hade haft överläggningar och kommit fram till samförstånd om hur det framtida SJ och den framtida järnvägstrafiken i landet skulle organiseras och hur frågan skulle behandlas av riksdagen. Endast vpk motsatte sig den förändring som skedde enligt fjolårets beslut. Vilken var förändringen? Ja, man gjorde banavdelningen inom statens järnvägar till ett självständigt banverk och krävde att banverket i fortsättningen skulle se samhällsekonomiskt på investeringar och underhåll i järnvägarnas infrastruktur.

Statens järnvägar skall bli ett affärs-SJ, som på kommersiella grunder utövar trafik, med den infrastruktur som banverket står för. Vi vann flera saker med tillkomsten av banverket. Vi fick bort en viss smygsubventionering, men alla skall veta att vi fortfarande smygsubventionerar SJ. De avgifter som statens järnvägar betalar till staten utgör bara en mindre del av de pengar som staten via banverket lägger ut på infrastrukturen för SJ:s räkning. Vad som var väldigt viktigt för mig som moderat var att man sade att banverket var förutsättningen för att vi en gång i en inte alltför avlägsen framtid skall få fri konkurrens även på järnvägsspåret. Det går endast om man skiljer infrastrukturen från trafikanterna. Den dagen kanske kommer då inte bara SJ utan även andra företag använder sig av landets järnvägar och konkurrerar med varandra.

SJ är nu utsatt för en radikal förändring, en omstöpning av organisationen och verksamheten. Den är så omfattande att det i och för sig är ett vägspel. SJ är ett gammalt hierarkiskt lätt företag som nu skall göras om till ett modernt marknadsekonomiskt företag. Vi har gett SJ några år på sig för att göra denna radikala omstrukturering. Vi har från moderat sida förklarat att riksdagen under denna svåra tid inte skall göra några fler ingripanden, i varje fall inte på vårt initiativ. Vi måste ge dem som nu sköter omstöpningen av SJ den arbetsro som är en nödvändig förutsättning för att de skall lyckas. Det är fortfarande osäkert, men jag hoppas att de skall lyckas. Jag vill härmed understryka att vi från moderat sida är positiva till en sund järnvägstrafik här i landet. Endast en sund järnvägstrafik är det svenska folket betjänt av.

Jag har inte, herr talman, gått in på de olika reservationerna, som delvis innebär ett avsteg från det jag nyss har sagt, nämligen att vi skall lämna SJ i fred. I all korthet yrkar jag utan vidare argumentering bifall till de reservationer där vi moderater är med, alltså reservationerna 3, 9, 12, 27 och 51.

Innan jag lämnar talarstolen vill jag säga några ord om statens ansvar för stomjärnvägarna. Det har hävdats att statens ansvar för stomjärnvägarna är så vittgående att det även inkluderar ensamrätten att satsa på nya stomjärnvägar. Så har inte vi i moderata samlingspartiet tytt statens uppgift och ansvar i detta avseende. Vi anser att staten ensam har ansvar för drift och underhåll av stomjärnvägsnätet. Men skall vi ha en framgångsrik järnvägstrafik i landet, måste det få ske nysatsningar där det finns anledning till det. Andra partier har här ställt krav på satsningar i 40-, 50- och 65-miljardersklassen under de närmaste tio elva åren. Riksdagen sade i fjol att den anslår 10 miljarder för nysatsningar av järnvägar i landet under de kommande tio åren. Det har framgått alldeles tydligt att den summan är otillräcklig om man skall tillgodose alla, oftast väl berättigade, önskemål från järnvägarna.

I utskottsbetänkandet från i fjol om järnvägstrafiken sades klart och tydligt på s. 43 och 35 att skall man få en omfattande satsning på järnvägsnätet i landet inom en rimlig tid, måste staten söka alternativa finansieringsformer och medintressenter. Där nämndes särskilt kommuner och landsting.

Vi i moderata samlingspartiet bär inte skulden för att regeringen underlät att fullfölja den satsning på dubbelspåret på västkusten mellan Göteborg och Kungsbacka som tidigare fanns med under ett särskilt anslag. Vi uppfattade det förslag som socialdemokraterna i utskottet lade fram som positivt. Förslaget syftade till ett erbjudande via banverket till kommuner och landsting på västkusten. För att inte fördröja denna nysatsning skulle man täcka en tredjedel av kostnaden, ungefär 405 milj. kr. i löpande penningvärde. Vi har alltså velat vara positiva till den nybyggnad av dubbelspåret på västkustbanan som det är så angeläget att få till stånd. Om socialdemokrater och moderater inte hade bildat majoritet, undrar jag varifrån de medel som övriga partier äskat skulle ha tagits. De pengarna finns ju inte. För oss i moderata samlingspartiet har den här nämnda lösningen varit den enda rimliga – särskilt som det här i huvudsak inte är en penningfråga utan en principfråga.

Vi har alltså velat visa att det i samband med kommande nysatsningar – jag tänker då på Mäljarbanan och Arlandapendeln – måste komma in fler intressenter än staten, som ju är ganska fattig, om det skall bli någonting.

Med det anförda, herr talman, har jag i detta inledande skede av debatten presenterat moderaternas inställning till järnvägstrafiken.

Anf. 2 HUGO BERGDAIL (fp):

Herr talman! Av alla trafikfrågor har järnvägen och dess organisation varit den mest omdebatterade frågan under senare år. Men till att börja med vill jag först konstatera att man i många andra länder har satsat på ny teknologi och förbättrad vagnpark när det gäller järnvägarna. Frankrike är ett exempel. Där finns det tåg som avverkar sträckan Paris–Lyon med hastigheter på upp till 300 kilometer i timmen. På den sträckan har man också med stor framgång konkurrerat med flyget, vilket man också i viss mån har konkurrerat ut.

Ett annat exempel utgör de japanska tågen som är kända över hela världen för sina höga hastigheter och sin moderna komfort. Här har vi mycket att ta efter. I Sverige däremot har järnvägen under många år behandlats styvmoderligt. När nu en upprustning är en nödvändighet blir kostnaderna följaktligen därefter.

Hittills har SJ inte kunnat hävda sig tillräckligt väl i konkurrensen med andra på transportområdet. Det är bara att konstatera att så är fallet. I genomsnitt har man t.ex. endast 12 % beläggning när det gäller antalet tillgängliga platser i persontrafiken. Att åka tåg och att utnyttja järnvägen för godstransporter måste helt enkelt bli ett attraktivare alternativ – i första hand jämfört med landsvägstransporterna.

Herr talman! Minst lika viktigt som ytterligare ekonomiska medel till SJ är det faktum att SJ nu har fått en organisation och en juridisk struktur som gör det lättare för företaget att möta tidens krav. Jag tror att det i dag är viktigt att konstatera detta. Dessutom tror jag att vi har all anledning att se framtiden

an med en viss optimism. Vi har, som jag nämnde, en modern och tidsenlig organisation som skulle kunna utgöra ett underlag för en sådan utveckling. Men det finns också utrymme för en ytterligare effektivisering av den svenska järnvägspolitiken. Vi i folkpartiet har således föreslagit ytterligare insatser i den riktningen. Vi vill t.ex. att SJ:s verksamhet skall bedrivas i aktiebolagsform. Hittills har vi dock inte lyckats få en majoritet i utskottet att ställa sig bakom sådana lösningar.

Så vill jag kort redovisa folkpartiets grundsyn på järnvägspolitiken.

Enligt vår uppfattning är det trafikpolitikens uppgift att erbjuda enskilda människor och näringslivet en så effektiv, säker och miljövänlig trafikförsörjning som möjligt. En liberal trafikpolitik skall dessutom erbjuda valfrihet för individen. Man skall kunna välja mellan olika transportalternativ och servicenivåer.

Vi menar att det finns ett underlag för kollektiva transporter i framför allt de större tätorterna och i tätbefolkade områden. Men för den skull är vi inte beredda att ge upp satsningarna på den s.k. glesbygden. Genom att satsa på kollektiv trafik kan man göra stora samhälls- och miljövinster – vilket i många fall har förbisetts.

Järnvägen har en given plats även i detta sammanhang. Den är miljövänlig, vilket blir särskilt tydligt på intensivt trafikerade sträckor. Det är ju på de intensivt trafikerade sträckorna som de största miljöproblemen finns. Det är också här som SJ och järnvägen har en uppgift när det gäller att bidra till en bättre miljö. Energiåtgång och miljöpåverkan per passagerare och passage-rarkilometer minskar drastiskt vid hög beläggning. Samma förhållande gäller självfallet våra godstransporter.

Från miljömässiga utgångspunkter bör därför järnvägen byggas ut och anpassas till de nya transportströmmar som uppkommit sedan järnvägarna började byggas, alltså för ganska länge sedan. En god banstandard skall eftersträvas – ett i och för sig självklart krav, men det är viktigt att understryka den målsättningen. På det viset kan järnvägstrafiken konkurrera på marknadsmässiga villkor, samtidigt som den är effektiv från både företagsekonomisk och samhällsekonomisk synpunkt.

Uppdelningen mellan en affärsdrivande järnvägsdrift och ett för infrastrukturen ansvarigt banverk har skapat förutsättningar för marknadsmässiga satsningar och en flexibel organisation.

Som jag redan har sagt tror vi i folkpartiet att den organisation som vi med ganska stor enighet fattade beslut om förra året har stora möjligheter att lyckas väl i framtiden.

Jag konstaterar också att järnvägens fördelar i förhållande till övriga trafikslag även ger en god vägledning i fråga om vilka projekt som SJ i första hand bör satsa på. Jag vill upprepa att det är vår målsättning att åstadkomma upprustning och nybyggnad i folktäta områden och på sträckor där snabbtåg kan bli ett alternativ till flyget. Vi i folkpartiet har sedan början av 1970-talet hävdad att snabbtåg på medeldistanser kan bli ett konkurrenskraftigt alternativ. Vi noterar med en viss tillfredsställelse att även andra politiska partier börjar anamma denna målsättning.

Med de motiveringar som vi har nämnt för var järnvägsinvesteringar kan bli lönsamma utkristalliserar sig vissa projekt framför andra. Jag vill här ta

upp några sådana, som det blir angeläget för banverket att studera vidare och komma med förslag om.

Det är bl.a. uppenbart att relativt små belopp på vissa sträckor kan förbättra framkomligheten och smidigheten, och därmed förbättras lönsamheten avsevärt. De begränsade investeringsmedlen bör därför fördelas på ett större antal projekt i stället för på ett fåtal projekt. Flera projekt bör kunna påbörjas parallellt och ge god avkastning relativt snart.

Befolkningsunderlaget runt Mälaren är ganska stort – här bor drygt 2 miljoner människor – och förbättrade kommunikationer skulle avlasta den expansiva Stockholmsregionen. Det är viktigt att ta med i beräkningen att det när det gäller kommunikationerna finns problem, och i många fall stora problem, med expansionen i Stockholmsregionen. Utbyggda snabbtågsförbindelser inom Mälardalsområdet skulle väsentligt förbättra pendlingsmöjligheterna till och från närliggande tätorter. Den samordnade lösningen av trafiken runt Mälaren med Mäljarbanan och Svealandsbanan bör därför prioriteras och påbörjas snarast.

Detsamma gäller Arlandabanan, men där är de ekonomiska förutsättningarna annorlunda. Om Arlandabanan fick sträckningen Södertälje–Stockholm–Uppsala och knöts ihop med Mäljarbanan/Svealandsbanan skulle det, enligt SJ:s beräkningar, innebära miljöförbättringar motsvarande 15 trafikfria dygn årligen. Det skulle vara en ganska omfattande insats för miljön.

Möjligheterna att få Arlandabanan lönsam är så stora att vi inte tror att det finns några hinder för att privatfinansiera den delen. I det fallet överensstämmer våra värderingar med det som Rolf Clarkson har redovisat för moderaterna. Det gäller nu att arbeta vidare så att sådana målsättningar också kan vinna majoritet i kammaren. Insatser med privata medel skulle ge investeringsutrymme för bandelar där statliga medel satsas. Alternativa finansieringsformer bör övervägas även när det gäller SJ och utvecklingen av järnvägen. Jag skall inte här och nu mer i detalj gå in på de andra alternativen, som dock har presenterats i olika förslag i kammaren.

Andra projekt som vi anser helt eller delvis bör rymmas inom tioårsperspektivet och de 10 miljarderna, som beslutades förra året, är bl.a. Köpenhamn–Göteborg–Oslo, västkustbanan – som förmodligen kommer att diskuteras livligt här i kammaren i dag –, kust-till-kust och snabbtåg Sundsvall–Stockholm. Från folkpartiets synpunkt är dessa projekt angelägna.

Vi vill understryka vikten av att västkustbanan kan byggas ut. Föregående talare var inne på vilka insatser moderaterna var beredda att göra. I dag finns inte den enighet som skulle behövas för att denna satsning skall kunna göras. Jag hoppas att debatten kommer att leda till att de olika uppfattningarna och förslagen jämkas samman, så att det blir möjligt att göra denna insats för västkusten. Utbyggnaden är viktig icke minst mot bakgrund av behovet av att minska biltätheten i Göteborgsområdet, där utvecklingen under senare tid har inneburit problem.

Vi föreslår därför en fördubbling av det anslag som regeringen anvisar för nästa budgetår.

Kenth Skårvik kommer senare att ta upp problematiken när det gäller västkusten och trafikförhållandena, så jag lämnar den frågan därhän så länge.

Jag vill kort kommentera de reservationer som folkpartiet har ställt sig bakom. Jag talade tidigare för att SJ skulle utvecklas och bli ett företag som drivs i aktiebolagsform. Vi har i reservation 3 konstaterat hur viktigt det är att komma fram till en lösning på detta område.

I reservation 12 framhåller vi att det är viktigt med upphandling i konkurrens, så att kostnaderna kan penetreras mer än av beställarna. Det är fler än SJ som genom anbudsförfarande kan vara med och tävla om de insatser, leveranser och köp som är nödvändiga.

När det gäller reservation 25 om västkustbanan vill jag redan i nuläget klargöra att vi från folkpartiet, om vi inte vinner stöd för vår reservation utan den faller i en votering mot reservation 24, är beredda att i andra hand stödja reservation 24.

Reservation 27 handlar om finansiering av banverkets investeringar, och där talar vi för att andra finansieringsformer allvarligt måste övervägas än bara skattemedel.

Med det anförda, herr talman, yrkar jag bifall till reservationerna 3, 12, 25 och 27.

Anf. 3 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! I samband med det trafikpolitiska beslutet 1988 lades fem olika delmål fast för trafikpolitiken. Ett av dessa mål var att transportsystemet skall utvecklas så att god miljö och hushållning med naturresurser främjas. Ett annat mål var att transportsystemet skulle byggas upp så att det bidrar till regional balans.

När det gäller dessa båda delmål anser centern att regeringen och riksdagsmajoriteten har svikit.

I och med de växande miljöproblemen har förutsättningarna för trafikpolitiken ändrats radikalt under senare år. Försurning, skogsskador och döende hav är talande exempel på den miljöförstöring som pågår. Trafiken svarar för en mycket stor del av olika miljöskadliga utsläpp. Det är framför allt biltrafiken och i viss mån flyget som svarar för dessa. När det gäller utsläppen av koloxid kommer hela 73 % från vägtrafiken. Motsvarande siffror för kväveoxider och kolväten är 57 resp. 50 %.

Dessa fakta talar för en radikal omläggning av trafikpolitiken, som måste innehålla en mycket kraftig satsning på järnvägen, eftersom just järnvägstransporter är det mest överlägsna transportsättet ur miljösynpunkt. Även energipolitiska och trafiksäkerhetsmässiga motiv talar för järnvägstrafiken, liksom det omfattande och dyra vägslitaget.

Just trafikpolitiken är en mycket viktig del av miljöpolitiken. Utan en miljöanpassad trafik kan inte samhällets miljöpolitik i stort bli framgångsrik. En kraftig satsning på järnvägen är helt klart samhällsekonomiskt motiverad. Felet med den nuvarande politiken är att inte samhällsekonomin, utan främst företagsekonomin får styra investeringarna. Vi måste lära oss att sätta en prislapp på miljön, så att miljökostnader och miljövinster på ett relevant sätt vägs in i de trafikekonomiska kalkylerna. Enligt centerns uppfattning bör en målsättning vara att öka SJ:s persontrafik med 20–25% och att föra över 25–35% av godstrafiken på landsväg till järnväg.

Ett förverkligande av ett sådant mål skulle t.ex. ge en energibesparing på

13 terawattimmar, vilket motsvarar 1,5 miljarder kronor i oljeimport pengar. Beträffande miljön skulle kväveoxidutsläppen minska med ca 40 000 ton, eller med 20% av transportsektorns totala kväveoxidutsläpp. En annan betydande siffra för sambandet mellan trafik och miljö är att en överföring av personbilism till järnväg skulle reducera kväveoxidutsläppen med över 1 000 ton per år.

En samhällsekonomiskt underbyggd upprustning av den spårbundna trafiken skulle radikalt förbättra järnvägens konkurrenskraft för både passagerare och gods. Årtionden av eftersatta investeringar i vårt järnvägsnät måste nu snabbt tas igen. Riksdagsmajoriteten fastställde i fjol en investeringsram på 10 miljarder kronor för de kommande tio åren. Detta är enligt vårt sätt att se en orimligt låg nivå, som måste minst fyrdubblas om ett antal mycket angelägna projekt skall kunna förverkligas inom en rimlig framtid. Bara utbyggnaderna av vissa projekt som Grödingebanan, västkustbanan, Arlandabanan, Mäljarbanan, Svealandsbanan, norra stambanan, utbyggd spårkapacitet genom Stockholm och en viss nödvändig upprustning för att snabbtågen skall kunna trafikera nätet beräknas kosta drygt 16 miljarder kronor. Det finns dessutom många andra angelägna projekt som behöver förverkligas.

Det är därför vi från centerns sida föreslår att investeringsvolymen för banverket skall fastställas till 40 miljarder kronor fram till år 2000. För att finansiera detta är vi beredda att söka alternativa finansieringsmöjligheter. Vi är t.ex. beredda att låna pengar genom att ge ut järnvägsobligationer. Eftersom dessa satsningar i alla delar är samhällsekonomiskt lönsamma, är det också försvarbart med en sådan finansieringsform.

Från den politiska majoritetens sida, vilken i den här frågan utgörs av socialdemokrater, moderater och folkpartister, hävdas det att vi inte har råd med satsningar i denna storleksordning. Jag vill tvärtom vända på resonemanget och påstå att vi inte har råd att låta bli dessa satsningar.

Det finns ett stort intresse i riksdagen för olika järnvägsprojekt och för satsningar på olika håll i landet. Det visar mängden av motioner från alla partier och i stort sett från alla landsdelar. Jag vill därför här och nu uppmana de riksdagsledamöter från olika partier som motionerat kring olika järnvägsprojekt att stödja reservation nummer 21 av centern, vpk och miljöpartiet. Den anger just en investeringsvolym på 40 miljarder kronor. Genom ett bifall till en sådan reservation kan de flesta av de projekt som ledamöterna har motionerat om också förverkligas.

Jag vill också passa på att slå fast att det beträffande inlandsbanan är nödvändigt och viktigt att det klart uttalas att den även fortsättningsvis skall vara en statlig angelägenhet.

Herr talman! I samband med det trafikpolitiska beslutet 1988 delades järnvägsnätet upp i dels ett stomjärnvägsnät, dels ett länsjärnvägsnät. Centern accepterade för sin del denna uppdelning med undantag för två banor, nämligen Bohusbanan och banan Boden–Haparanda. Dessa banor, menar vi, skall utgöra en del i det internationella järnvägssystemet, följaktligen skall de tillhöra stomnätet. Vi upprepar denna ståndpunkt i årets betänkande. Beträffande Bohusbanan är det viktigt, inte bara att den tillhör stomnätet utan också att den rustas upp och knyts ihop med det norska

järnvägsnätet via en ny järnvägsbro över Svinesund.

Frågan om huruvida en järnväg skall klassas som en länsjärnväg eller som en del i stomnätet tycker vi är en mycket viktig politisk fråga, som inrymmer både regionalpolitiska och miljöpolitiska dimensioner. Därför är det för vår del självklart att det skall vara riksdagen som beslutar om eventuella omklassificeringar av bandelar från det ena nätet till det andra. Detta är en typ av beslut som vi från centerns sida inte anser att riksdagen skall överlämna till regeringen.

Vi vill också satsa kraftigt på upprustningen av länsjärnvägsnätet. Men det behandlas inte i detta betänkande, eftersom pengar till länsjärnvägar numera klumpas ihop med anslag till länsvägar och andra länstrafikanläggningar. Detta kommer därför Anna Wohlin-Andersson att ta upp i debatten kring vägbetänkandet, som kommer senare.

När riksdagen 1988 delade upp järnvägsnätet i ett stomnät och ett länsjärnvägsnät, slogs också en ansvarsfördelning för investeringar och drift på de båda typerna av banor fast. Beträffande stomjärnvägarna anförde den dåvarande kommunikationsministern på s. 104 i propositionen att: "Staten skall genom banverket svara för investeringar och underhåll på stomnätet." Detta uttalande ställde sig riksdagen bakom. Jag tycker att statens ansvar för investeringarna i stomjärnvägsnätet knappast kan uttalas tydligare.

Nu, ungefär ett år senare, springer socialdemokrater och moderater på ett mycket flagrant sätt ifrån detta beslut genom att försöka vältra över ungefär en tredjedel av investeringskostnaderna för dubbelspårutbyggnaden på västkustbanan mellan Göteborg och Kungsbacka till kommuner och län. I denna del höll alltså inte riksdagsbeslutet mer än ungefär ett år. Enligt centerns mening skall självklart staten svara för investeringarna på västkustbanan. Västkustbanan är enligt de allra flesta prioriteringar som gjorts ett av de mest angelägna objekt som finns i vårt land. Det har också förekommit en mycket massiv, och berättigad kritik från berörda kommuner och län mot den uppgörelse som träffats i riksdagens trafikutskott. Jag tycker även att det finns anledning att understryka att socialdemokrater och moderater i dessa kommuner har uttryckt sitt mycket starka missnöje med sina partikamraters agerande i trafikutskottet.

Ännu är det dock inte för sent att rätta till detta. Genom ett stöd till reservation 24 kan ordningen i dag återställas.

Det finns fler viktiga järnvägsfrågor i Västsverige, och Rune Thorén kommer senare att ta upp den närmare i ett anförande.

Herr talman! När det sedan gäller själva trafiken på banorna delas den upp dels i persontrafik, dels godstrafik. Låt mig börja med persontrafiken.

På ett ganska stort antal banor kan inte SJ uppnå kommersiell lönsamhet med sin persontrafik. Tanken är då att staten, via transportrådet, skall kunna upphandla trafik på dessa banor av regionalpolitiska eller miljöpolitiska skäl. Från centerns sida accepterar vi denna principiella uppläggning. Men då måste naturligtvis staten ställa erforderliga ekonomiska resurser till förfogande, så att det verkligen sker en upphandling av den trafik som är önskvärd och nödvändig. Så har dock inte skett, utan medelstillelningen till detta är enligt vårt synsätt alldeles för snål.

När upphandlingen av s.k. företagsekonomiskt icke lönsam interregional

persontrafik skulle ske i december 1988 för tågplaneperioden 1989/90, visade det sig just att de anslagna medlen inte räckte till. Ett mycket stort antal turer skulle behöva dras in. Genom ett s.k. rådrumsbeslut upphandlades dock en del av dessa hotade turer, men inte alla. Följande turer kommer att dras in:

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Järnvägstrafik

- När det gäller natt-tågstrafiken till övre Norrland: Lapplandspilen och sovvagn Sundsvall–Luleå.
- En enkeltur sträckan Storlien–Östersund.
- Sovtåget till Oslo mellan Kil och Charlottenberg.
- Fyra dagsturer mellan Jönköping och Nässjö.
- Vissa turer på kust-till-kust-banan Kalmar–Karlskrona–Göteborg.
- Tolv dagsturer Kristianstad–Hässleholm.
- Två dagsturer Östersund–Sundsvall.

Centern kan inte acceptera att dessa turer dras in. Vi tvingar genom sådana indragningar in SJ i det gamla ekorrhjulet igen med sämre service, sämre resandecunderlag – och så ytterligare neddragningar. Det är ju den andra vägen vi måste gå. Vi måste se till att SJ får resurser så att man kan erbjuda bättre service och fler avgångar. Det är då som passagerarunderlaget kan öka och därmed ge förutsättningar för ännu bättre service. Centern vill därför att vi skall anslå de 70 milj. kr. som behövs för att man skall kunna upprätthålla trafiken på de turer som jag här har räknat upp.

En annan intressant fråga är vad som kommer att hända med trafiken på övriga hotade turer när den s.k. rådrumsbeställningen löper ut. Kommer även de turerna att då dras in, eller skall man även här vältra över kostnaderna på kommuner och län? Vi skulle gärna vilja ha svar på den frågan i dagens järnvägspolitiska debatt.

Det behövs alltså mer pengar för att upphandla den här persontrafiken. Moderaterna manifesterar återigen sin järnvägsfientlighet genom att föreslå att detta viktiga regionalpolitiska och miljöpolitiska anslag inte ökas utan tvärtom minskas med 100 milj. kr.

Beträffande trafiken på länsjärnvägarna skall den tas över av läns huvudmännen. Staten skall därvid lämna ett bidrag till driften. Enligt vår mening skall detta driftbidrag utgå till läns huvudmännen endast under förutsättning att de beslutar sig för att upprätthålla järnvägstrafiken. Bidraget skall inte utgå om man väljer att köra busstrafik i stället. Den nuvarande konstruktionen som innebär att bidraget kan utgå även för busstrafik är inget annat än en muta från staten till läns huvudmännen för att man tar över obekväma beslut om att eventuellt lägga ned vissa järnvägssträckor i vårt land.

Herr talman! Låt mig så gå över till godstrafiken.

En mycket stor samhällsekonomisk vinstpotential för järnvägen finns i ökade godstransporter. Det gäller då inte minst en rejäl utbyggnad av den s.k. kombitrafiken, som i dag bara utgör ca 10 % av SJ:s godstrafik. Också den största delen av dagens bilburna transittrafik, som alltså bara passerar genom vårt land, bör kunna överföras till tåg i stor omfattning.

Men det är viktigt att inte alla resurser satsas enbart på att utveckla kombitrafiken. Även den s.k. vagnslasttrafiken måste utvecklas. Från centerns sida kan vi inte godta de aktuella planerna för SJ:s framtida godstrafik, som i vissa regioner i landet, framför allt i Norrlands inland,

kommer att innebära en massiv överföring av gods från järnväg till lastbil. Godsvolymer motsvarande ca 30 000 långtradarlass riskerar en sådan överföring. Ur både regionalpolitisk och miljöpolitisk synpunkt är detta oacceptabelt.

Vidare innebär SJ:s godsplaner att man ämnar lägga ned ca 30 godsterminaler. Detta betyder att det bortsett från sekundärterminalen i Östersund inte kommer att finnas någon godsterminal i hela Sveriges inland från Karlstad till Gällivare.

I och med dagens beslut får SJ 455 milj. kr. för kommande budgetår för att utveckla godstrafiken. Samtidigt räknar SJ, som jag har sagt, med en kraftig nedläggning av vagnslasttrafik och indragning av industrispår. Enligt vår mening bör detta anslag på 455 milj. kr. inte användas enbart för satsning på kombitrafik utan också för att utveckla vagnslasttrafik och industrispår. Detta är en viktig regional- och miljöpolitisk fråga.

Herr talman! Jag vill sluta det här anförandet ungefär där jag började och konstatera att utan en rejäl och kraftfull satsning på järnvägstrafiken kan vi inte leva upp till samhällets miljöpolitiska mål.

Jag yrkar bifall till reservationerna 1, 4, 8, 10, 13, 15, 21, 24, 26, 37, 38, 46 och 53.

Anf. 4 VIOLA CLAEISSON (vpk):

Herr talman! Det tar några år innan man uppfattar det cyniska spelet i regerings- och riksdagskorridorerna. Ett bedrägeri i den grövre skolan stod regeringen för, när den gjorde upp med vpk om bensinskattehöjningen. Under viss vända gick vi med på en 25-öring för att få viktiga garantier för järnvägen.

Många banor hotas. En av dem är Blekinge kustbana. Skattesatsen skulle ha gett tio friska miljarder och räcka både till Blekingekustbana, till Norrlandstrafiken, till att nattågstrafiken upprätthölls, och till massor av andra bra förslag. Den skulle också ha räckt till en självklar utbyggnad av dubbelspår till västkustbanan. Strax efter uppgörelsen började detta ifrågasättas och luckras upp av inblandade parter.

Det visar sig alltså att regeringen saknade politisk hederlighet. Regeringen – Kjell-Olof Feldt och Sven Hulterström – gav tydligen bakom kulisserna SJ-ledningen och transportrådet fria händer att börja nedläggningspolitiken. Den nye ministern har inte ens velat ställa upp på att träffa vpk för ett samtal före den här debatten. Vi fick ett erbjudande från Georg Andersson om att komma den 9 maj – eller om det var nästa vecka. Det var i alla händelser efter detta riksdagsbeslut – när det skulle vara meningslöst att försöka påverka vare sig kommunikationsministern eller någon annan i regeringen.

Regeringens agerande i den här frågan möter förakt. Det är inte mitt fel att den förtjänar det, Georg Andersson.

För några månader sedan var kommunikationsministerns högra hand Gunnel Färm på konferensbesök i det krisdrabbade Blekinge. Hennes uttalanden avslöjar ett förakt, värdigt den brittiska stålladyn. Det som hon sade ledde till en folkstorm och till en forcering av namninsamlandet till stöd för Blekinge kustbana. Nyligen överlämnades 37 000 namnunderskrifter till Georg Andersson.

Vad var det som statssekreteraren sade och som retade folk så till den milda grad? Jo: Visst hade riksdagen beslutat i enlighet med uppgörelsen mellan s och vpk att Blekinge kustbana skall tillhöra stomjärnvägsnätet, men det finns inget beslut om att banan skall vara trafikerad, sade hon. Vi som trodde något annat hade inte haft hörapparaten på i riksdagen.

Jag undrar hur många procent av ledamöterna här i kammaren som inte hade hörapparaten på. Såvitt jag vet var Gunnel Färm inte ens närvarande här. Georg Andersson har inte gjort sig av med sin högra hand, utan Gunnel Färm får sitta kvar.

Jag är mycket angelägen om att få veta om Georg Andersson stämmer in i den tolkning av stomjärnvägsbeslutet som Gunnel Färm gjorde. Jag vet att många undrar över det, och det har också rätt stor betydelse för de beslut som vi skall fatta här i dag.

Om kommunikationsministern och även Rune Johansson delar den här märkliga uppfattningen om hur en stombana skall användas, förstår jag inte alls varför man föreslog en sådan uppdelning som skedde och såg till att riksdagsmajoriteten tog ett beslut härom förra året. Det är ju fullständigt obegripligt. Jag vädjar till alla som förra året röstade för att Blekinge kustbana skulle tillhöra stomjärnvägsnätet och som deltog i det enhälliga beslutet om vad som skulle karakterisera en stombana också stödjer vår reservation om Blekinge kustbana. De som inte gör det går nämligen på tvärs mot ett beslut som de själva här pläderade för eller instämde i förra året.

Vid årets votering hoppas jag med vännerna på Blekingebänken kunna visa att färre än väntat i denna kammare är värda ett politikerförakt. Jag yrkar bifall till reservation nr 35 om att upprustning och elektrifiering av banan snabbt skall genomföras. Banans existensberättigande är solklart. Den ligger i ett av Sveriges folktätaste områden.

Jag skall senare ta upp andra bandelar som berörs av förslag från vpk. Flera kamrater, bl.a. Lars-Ove Hagberg och Björn Samuelson, kommer att plädera för de reservationer där Dellenbanan, Fryksdalsbanan, Västerdalsbanan och några till behandlas.

Det är en märklig tid som vi lever i. Alla vet att miljöproblemen håller på att växa oss över huvudet. Alla vet att fler järnvägstransporter och mindre vägtrafik kan betyda att våra livsvillkor förbättras. Inför valet 1988 lovade samtliga partier att satsa för att gå folkviljan till mötes. Ändå skall vi som vill att järnvägen skall byggas ut behöva ta strid om snart sagt varenda bana i vårt land.

Tänk er alternativet att SJ ligger i hela svenska folkets händer, Georg Andersson! När alla avgångar är röda och krassa lönsamhetsprinciper döda, när SAS- och Indevoskolade direktörer är ett minne blott, när regeringen inte våga svika ingångna löften och det järnvägsferfarna SJ-folket får släppa loss sitt engagemang och allt sitt kunnande!

Låt oss göra en tur in i en framtid som många längtar efter! Följande har hänt – hur pass realistiskt det är beror på oss allesammans.

År 1990 lyckades äntligen miljöopinionen och fackföreningsrörelsen pressa fram ett riksdagsbeslut om mångmiljardsatsningar på ett fungerande och ekologiskt inriktat transportsystem. Men först vanns en delseger. Konflikterna inom regeringspartiet om Feldts ekonomiska politik, om EG

samt om Öresundsbrofrågan ledde fram till ett överraskande rådslagsbeslut. Alla visste att besluten utanför riksdagen i t.ex. motorvägsfrågor kunde gå oerhört snabbt med rätt förhandlare. Alla visste också att underlaget för en miljöintresserad majoritet inom riksdagen redan fanns. Här fanns vpk som ett miljöparti förankrat i arbetarrörelsen och ytterligare två miljöengagerade partier, centern och miljöpartiet, som står för järnvägslinjen och som precis som vpk fick framgångar i det senaste valet just på grund av denna sin politik.

Med andra ord: 1990 blev det år då folkviljan såg till att parlamentet tog kontrollen över trafikpolitiken. De stora holagens livsfientliga bilprojekt stoppades, och det internationella forskningssamarbetet inriktades i stället på ett alleuropeiskt järnvägssystem. De starka kraven på ekonomisk rättvisa tvingade dessutom regeringen att bryta sina skandalösa skattelättnadskontrakt för 1985 och 1986 med Volvo och Saab-Scania.

Så kom den första grundplåten för miljövänliga utvecklingsprojekt på trafikområdet till. SJ döptes om till FJ, folkets järnväg, som ett tecken på att en systemförändring redan börjat. Basen i transportsystemet skulle nu bli ett snabbt utbyggt elektrifierat järnvägsnät. I slutet av 80-talet utnyttjade järnvägen bara 2 % av hela Sveriges el-energiåtgång. Där fanns utrymme för en flerdubbling utan kärnkraft. Sveriges trafikmässigt efterblivna ställning hade förvånat det övriga Europa.

Efter decennier av underdånighet mot inhemsk bilindustri fanns det massor att ta igen här i landet vad gäller teknisk miljöanpassning. Riksdagsbesluten öppnade slussarna. Träråvara och malm fick en renässans i förädlingsleden. Meningsfull produktion och nya produkter för egna och andras behov planerades i krisdrabbade områden. De bil- och militärindustriella komplexen tvingades på reträtt. Snart förväntades de inta nya nischer för fredligare ändamål.

Folkvalda och andra reste till andra länder för att titta på de nyaste trafiksystem som fanns. De fann ytterligare idéer. Det gamla regeringsdokumentet "Trafikpolitiken inför 90-talet" gick snart samma väg som SJ-direktörerna. Ett nytt program såg dagens ljus. Också kraven på en ledning med politiskt ansvar och erfaret järnvägsfolk drevs igenom, för nu hade socialdemokrater runt om i landet äntligen insett vems frihet den fria konkurrensen egentligen handlade om.

Så plötsligt blev det ute att vara Feldt och inne att rensa bort alla nyliberala idéer ur svensk politik. I det nya projektet för framtiden skulle spårbunden trafik alltså bli transportsystemets viktigaste pulsåder. Den skulle komma att kompletteras med en mångfald av olika flexibla kollektiva transporter, anpassade efter människornas behov. De s.k. high tech-rallarna lockade till sig allt fler högskolestuderande och forskare. De fick sitt högsäte i Bergslagen. ASEA Brown Boveri anpassade sig förvånansvärt snabbt. Huvudkontoret flyttades, och f.d. SJ:s underhållsverkstäder och anställda återfördes i samhällets ägo och till samhällets tjänst.

Beslutsfattarna böjde sig också för resenärernas och järnvägsarbetarnas krav på drastiskt sänkta biljettpriser. En SJ-tid av röda avgångar hade visserligen skapat kaos, men också bekräftat att priset var avgörande för tågtrafikens attraktionskraft. Så sänktes priserna över hela linjen, och folk fick råd att tag taget. Först nu fanns valfriheten. De verkliga resebehoven

blev synliga. Allt fler bilägare lät fordonen stå kvar i garaget. Snart gick det upp ett ljus för trafikplanerarna även på departementet. Om man tog steget fullt ut och införde nolltaxa på kollektivtrafiken kunde det t.o.m. löna sig för hela samhället. Så minskades byråkratin, och ett antal reklamkonsulter blev överflödiga. Samtidigt börjar smidiga och populära trådbussar att införas i de flesta mellanstora städer. Snart rullade det också allt snabbare och bekvämare tåg mellan orterna, och kollektivtrafiken marknadsförde sig själv utan kampanjer. Fritidsresandet och kulturutbudet befruktade varandra. I kombination med en bra fungerande arbetspendling fick det en stor betydelse för många före detta krisorter längs järnvägen, särskilt i norra Sverige.

För kvinnorna som alltid varit de som varit mest beroende av en fungerande kollektivtrafik betydde detta allra mest.

Vid skiftet till år 2000 berättas det muntra historier om brödratrion Gyllenhammar, Feldt och Hulterström. De hade haft en märklig idé om intelligenta bilar på intelligenta vägar. På 80-talet försökte de få folket att tända på drömmen om bilismens andra utvecklingsfas, där fjortonåringar skulle få körkort och hjälp av autopiloter. Fruktansvärt dyra fyrfiliga vägsystem kallade ScanLink hade t.o.m. börjat byggas. Men nu när 90-talet går mot sitt slut skrattar alla gratisresande FJ-resenärer hjärtligt åt de mossiga idéerna från 80-talets trafikdebatt.

De bilar och bussar som numera behövs för glesbygdens och fritidens behov kräver inga motorvägar alls, och de kräver inte heller några kostsamma inlandsautostrador som det var populärt att diskutera under det sista året på 80-talet. Fordonen har utvecklats optimalt för att inte belasta miljön. På många håll i landet har nu kommuner, järnvägsanställda och andra entusiaster tagit över driften av persontrafiken. Antonias bussbolag och det gamla transportrådet gick i konkurs häromåret. Den FJ-personal som förr slet med att sköta statistiken över biljettförsäljningen och de som beordrades att stup i ett ändra tidtabellerna arbetar nu med att hjälpa alla resenärer till rätta. FJ och de allmännyttiga trafikföretagen har upprättat avtal med en rad andra företag om service till arbetspendlarna. Efter modell från några av Europas bäst utvecklade järnvägsländer blommar nu den äkta och engagerade serviceandan. Industrispår har byggts ut i hela landet även för medellånga och kortare sträckor invid tätorter och för matarleder med gods till och från företag. Alla godskunder är nyckelkunder, även i glesbygd. Allteftersom folkets järnväg tagit över gods från landsväg har Sverige kunnat avveckla trafiken med den EG-anpassade långtradarflottan. I stället för bilvägskonvojer som man drömde om på departementet i det förlegade Prometheus-projektets anda, har vi infört ett system med personalbilar och lastbilar på järnvägsvagnar.

Om Schweiz kunde tvinga EG:s transitlångtradarare, sade vi, att gå på tåg borde det gå bra här också. Kostnaderna för vägunderhållet ligger nu en mycket låg nivå, och resurser har flyttats över till spårtrafiken. Enbart genom att slopa det EG-anpassade bärighetsprogrammet sparade vi 5 miljarder kronor. Men de största vinsterna är att antalet döda och skadade har minskat i samma takt som bilismen och att skadorna på miljön nu har börjat avstanna. Redan i början på 1900-talet hade lagstiftningen ändrats för att gynna järnvägen, på bekostnad av landsväg och flygtrafik förstås. Det s.k.

mångmiljardprogrammet för järnvägen som antogs av riksdagen våren 1990 byggde dels på länsstyrelsernas alla miljöanalyser, som började droppa in 1989, dels på regionala förslag som tagits fram av FJ-avdelningar i samarbete med olika miljögrupper runt om i landet. Herr talman! Det här var en snabb resa med vpk in i framtiden. Tyvärr måste jag be lokföraren backa tillbaka tåget till utgångsläget: riksdagskammaren anno 1989. Om nu kommunikationsministern lyssnade, måste jag fråga: Har Georg Andersson några trafikvisioner? Har Rune Johansson, som en gång jobbat på SJ, några uppfriskande tankar om järnvägen, eller tror han på fullt allvar att regeringen och direktörernas destruktiva järnvägspolitik skall leda åt rätt håll? Att påstå att samhället tjänar pengar på att skrota järnvägsbanor, riva upp industrispår och att bara bry sig om landets 200 största SJ-godskunder är lika urbota dumt som att försöka hejda den s.k. överhettningen i ekonomin genom att pressa dem som inga pengar alls har över. Däremot är det fullt realistiskt att genomföra de satsningar som vpk föreslår och som också centern, vpk och miljöpartiet har skrivit en alldeles särskild, gemensam och ganska övergripande reservation om.

Skyll inte uteblivna järnvägssatsningar på att folket inte tar tåget – jag skulle kunna förvänta mig att någon av herrarna går upp och säger det – när ni samtidigt står inför en nedrustning av järnvägen och indragning av massor med turer, som Elving Andersson har upplyst om här! Parallellt sker en ekonomiskt katastrofal motorvägsutbyggnad, som alstrar ytterligare trafik. Väst kustbanan som är ett både internationellt, nationellt, regionalt och lokalt intresse måste t.ex. få de pengar som utlovades för nödvändiga dubbelspår. Vi har helt enkelt inte råd att låta bli att göra sådana här satsningar. Jag tycker Elving Andersson har helt rätt i det han sade.

Det är dessutom livsnödvändigt att skapa ett helt nytt västpendelsystem i Sveriges mest miljöskadade region. Jag vet inte om kommunikationsministern eller andra här har haft tillfälle att ta del av den rapport och miljöanalys som Älvsborgs län har skickat ut. Undersökningarna är delvis gjorda tillsammans med Göteborgs och Bohus län. Har man läst den rapporten inser man att det måste till satsningar på Bohusbanan, kust-till-kust-banan, banorna Varberg–Borås och Borås–Herrljunga–Uddevalle, för att nämna några.

Herr talman! Jag hinner inte nu nämna alla viktiga banor. Jag har tagit exempel på förslag som vpk och oftast också miljöpartiet och centern ställt sig bakom. I många fall har vi kunnat ena oss, och om de stora dragen är vi helt överens. Vi har visat hur mycket pengar som behöver satsas, och vpk har tagit upp alla de banor som behöver utvecklas resp. nybyggas fram till år 2000 för närmare 50 miljarder kronor.

Jag yrkar bifall till samtliga reservationer som vpk har signerat.

Låt det inte bli med miljön och trafiken som med vädret: många talar om det men få gör något åt det. Några positiva beslut i dag vore en väldigt bra början.

Anf. 5 ANDRE VICE TALMANNEN:

Med anledning av antalet nu anmälda talare vill jag meddela att det inte blir någon ytterligare votering i dag.

Anf. 6 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Inledningsvis vill jag tacka Viola Claesson för den vision som hon gav här. Den utgör en aldeles utomordentlig motvikt till den vision som Åke E Andersson har i en av de skrifter som låg till underlag för de trafikpolitiska beslut som fattades förra året. I den pläderades för den s.k. intelligenta vägen på ett synnerligen naivt sätt.

Jag kan också instämma i mycket av det hon sade i sak, liksom i mycket av det som centerns Elving Andersson sade i sak. Enigheten hos det gröna blocket – miljöpartiet, centern och vpk – är stor på det här området. Vi har därför skrivit en ganska stor gemensam reservation, där vi pekar på att järnvägssystemet är grovt eftersatt alltsedan andra världskriget.

Dels rör det sig om eftersatta nyinvesteringar. Man har inte gjort några egentliga nyinvesteringar i banor sedan andra världskriget. Det är därför som vi i dag har ett järnvägsnät som ofta är omodernt när det gäller sträckningar och när det gäller standard. Järnvägen ligger ofta på fel ställen, och där det borde finnas järnväg finns det ingen.

Dels är reinvesteringarna, dvs. drift och underhåll, på många banor grovt eftersatta. Inte minst under 80-talet har reinvesteringarna halkat efter – det här är alltså ett i allra högsta grad modernt fenomen. Det har lett till att medelhastigheten på många banor har sänkts, samtidigt som det finns ett skriande behov av förbättrade transporter.

Under tidsperioden från andra världskriget till nu har man däremot gjort mycket stora investeringar i vägsystemet – naturligtvis till stor nytta för stora delar av landet. Men eftersom man inte har gjort motsvarande investeringar i järnvägssystemet, har konkurrensförhållandet mellan dessa trafiksystem förskjutits på ett katastrofalt sätt till järnvägarnas nackdel. Det är inte att undra på att järnvägarna har svårt att konkurrera, när det investerats enorma summor i bil- och vägsystemet årligen och nästan ingenting i järnvägssystemet – år efter år, årtionde efter årtionde. Bara det sista året, 1988, köpte svenska folket nya bilar för 40 miljarder kronor – på ett år! Samma summa är det absoluta minimum som krävs för nyinvesteringar i järnvägar fram till 2000, alltså på 10 år.

Naturligtvis borde man investera ännu mer i järnvägarna. Miljöpartiets uppfattning är att det borde satsas 65 miljarder kronor i investeringar i järnvägarna fram till år 2000 – och egentligen betraktar vi detta som ett minimum. Och varför gör vi det? Jo, därför att just järnvägstrafiken kan lösa många av de stora samhällsproblem vi i dag har.

Det gäller miljöproblemen, som hotar välfärden på lång sikt. Det finns miljöpolitiska mål som riksdagen har antagit.

Ett sådant miljöpolitiskt mål är att sänka kväveoxidutsläppen med 30 % fram till 1995. Vi har alltså bara fem år kvar. Skall man minska kväveoxidutsläppen så pass mycket, måste man gå på vägtrafiken, eftersom den står för uppemot 70–75 % av de totala utsläppen om vi räknar in all trafik och enbart bilismen 55 %. Det går alltså inte att klara detta mål utan att göra någonting åt vägtrafiken.

Det finns ett beslut, som nu genomförts, om att införa avgasrening på bensindrivna personbilar. Detta kommer att minska kväveoxidutsläppen det

här året och några år till, men sedan börjar det troligen stiga igen, eftersom vägtrafiken ökar mycket snabbt.

Vad är det då för vägtrafik som ökar snabbt? Det är ju inte den som finns i glesbygden. Det är inte vi småbarnsfamiljer i Norrlands inland som kör mer – vi kör redan så mycket vi kan, och det har vi gjort i tio tjugo år – utan det är i storstadsområdena och mellan större städer som trafiken ökar. Och det är just där som den spårburna kollektivtrafiken och järnvägstrafiken har den största möjligheten att utvecklas och utvecklas snabbt.

Det finns ett annat miljömål: att koldioxidutsläppen inte skall öka till sekelskiftet. Vi vet att åtminstone en tredjedel av koldioxidutsläppen i Sverige kommer från vägtrafiken. Återigen: vi måste alltså minska vägtrafiken, och då måste vi satsa stort på järnvägen och de spårburna transporterna.

Men ekonomin då? Moderaten Clarkson påstod att det smygsuventioneras till järnvägen. Jag vill hävda att det inte alls förhåller sig så. I själva verket betalar järnvägen helt och hållet sina samhällsekonomiska kostnader – till skillnad från vägtrafiken, som betalar i storleksordningen 70 %, om jag nu minns kommunikationsdepartementets siffror korrekt. Vi har själva låtit riksdagens utredningstjänst utreda vad vägtrafiken kostar samhället per år, och det visade sig att den kostar åtminstone 15 miljarder kronor om året. Det är mycket olyckor och miljökostnader som ligger bakom den siffran. Förmodligen är den ännu större, om man skall räkna in de enorma miljökostnader som det innebär när skogarna börjar dö och haven dör – det har de ju redan börjat göra.

För kommande budgetår har vi krävt att man skall öka investeringarna med 1,5 miljarder jämfört med regeringens förslag. Vi ser detta som en mjukstart. Man bör komma upp till 3 eller 4 miljarder fram till mitten av 1990-talet för att klara behoven. Vi har också krävt att det läggs mera pengar på drift och underhåll – för kommande år föreslår vi 420 miljoner till. Det är också oerhört viktigt, eftersom det finns ett eftersläpande behov.

Miljöpartiet de gröna har ställt upp på vägtrafikmodellen för järnvägen, för att den skapar förutsättningar för utveckling och konkurrens, bättre ekonomi och rättvisare villkor gentemot andra trafikslag, främst vägtrafiken. En förutsättning är dock att man verkligen genomför detta på ett korrekt sätt. En annan förutsättning är att staten går in och köper den trafik som är samhällsekonomiskt och socialt motiverad, precis som sker på kommunal bas när det gäller busstrafik.

Jag måste dock konstatera att jämfört med förra året minskar staten sitt köp av persontrafik på järnväg med närmare 300 milj. kr. Därför är det självklart för oss att kräva att dessa 300 milj. kr. läggs till på budgeten.

När det gäller indelningen i stomjärnvägar och länsjärnvägar har vi däremot blivit alltmer tveksamma. I början var vi försiktigt positiva, för länsjärnvägarna öppnade en möjlighet för de regionala trafikbolagen att få "första tjing" på trafiken och därmed samordna den regionala trafiken, även spårbunden, på ett bättre sätt. Det har emellertid visat sig att detta mest har använts som ett instrument att lägga ner järnvägar. Länsjärnvägarna är ju till största delen sådana järnvägar som hörde till det ersättningsberättigade nätet förut. De har alltså dålig ekonomi och kraftigt eftersatta banor, i många fall inte ens elektrifierade, osv. Sedan ger man länstrafikbolagen gratis tunga

spårvagnar av dieseltyp, som är rena dödspillren för länstrafikbolagen, eftersom de är dyra i drift och inte alls har någon framtid för sig. Därför är det också naturligt för miljöpartiet att kräva att länstrafikbolagen skall få chans att kräva att få bra pengar till bra, moderna spårvagnar från staten. Det krävs alltså ett ordentligt investeringsprogram i den delen för att lyckas med den regionala trafiken.

Det finns också andra skäl till att vi måste satsa stort på järnvägarna. Ett är energifrågan.

Vi har räknat mycket på frågan om energibehov till transportsystemen. Det har visat sig att moderna järnvägar med snabbtåg drar ungefär en femtedel så mycket energi som moderna personbilar, och förhållandet är ungefär detsamma när det gäller gods. Det finns alltså stora mängder energi att spara här. Vill vi ha ett energisnålt och energieffektivt samhälle, skall vi också satsa just på de spårburna, eldrivna transportsystemen.

Men det finns också regionalpolitiska skäl – inte för att konservera och bara bevara det gamla, utan för att kunna satsa offensivt i alla regioner i landet. Det är nämligen så att just järnvägen är ett idealiskt transportsystem på de medellånga avstånden – säg fem tio mil, eller i varje fall mellan 2 och 20 mil, som det ofta är mellan städerna i vårt land. Ta t.ex. Norrlandskusten, där vi har ett pärlband av städer med fem tio mil mellan varje. Om man då har ett bra snabbtåg mellan dessa städer, får man en körtid som är bekväm för pendlare. Då skapar man större arbetsmarknader. Man skapar större marknader för näringslivet och en helt ny dynamik. Från städerna på Norrlandskusten är det ofta lättare att åka till Stockholm än att åka till grannstaden, på grund av att det finns flygförbindelser till Stockholm. Till grannstaden finns inget annat realistiskt alternativ än att åka bil. Det gäller åtminstone i övre Norrland. I nedre Norrland är det något bättre, eftersom vi där fortfarande har ett Intercity-tåg. Det behövs förbättringar. Vi behöver snabbtåg på denna sträcka, och vi behöver bygga ut hela vägen upp till Luleå fram till 2000-talet.

Samma sak ser man om man studerar Blekinge. Blekinge kustbana har också framtiden för sig, om man vågar satsa. Här ligger städerna ännu tätare. Man kan åka från punkt till punkt, från Karlskrona till längst ut i väster på under två timmar med ett hyfsat snabbtåg, om man rustar upp banan. Då knyter man ihop orterna och får fantastiskt fina möjligheter för människor att arbeta och utveckla näringslivet. Det är aktiv regionalpolitik.

Jag skulle kunna ta många fler exempel på detta. Det gäller egentligen varenda banutbyggnad som vi har reserverat oss till förmån för. Vi har totalt 41 reservationer, så det blir sammantaget ganska många.

När det gäller ersättning till persontrafiken finns det ett anslag till trafikhuvudmännen för att de skall ta över persontrafiken på de s.k. länsjärnvägarna. Det lustiga med det anslaget är att länstrafiken får använda det även till busstrafik, om man så vill. Det gäller både anslaget för att upprätthålla persontrafiken och för investeringar. Det senare tas upp under vägtrafikanslagen, så det behandlas inte i dag, utan det kommer antagligen att behandlas nästa vecka. I bägge fallen kan man använda pengarna till annat än järnvägen. Det tycker vi är helt fel. Vill vi ha en utveckling av länsjärnvägarna, skall anslagen självfallet knytas till just den trafiken.

Annars blir detta egentligen bara ett bussbidrag, eftersom länstrafikbolagen i de allra flesta fall är bussbolag.

När det gäller godstrafiken krävs också stora satsningar, som vi ser det. Det viktigaste är naturligtvis att få bättre banor. Ett exempel är norra stambanan, som redan i dag har nått kapacitetstaket. Det är en av anledningarna till att persontrafiken där är så dålig. Det finns inte plats för den, i synnerhet inte om man skall börja köra gods på dagen också. Det gör man ju redan, som bekant, vilket också pekar på behovet av en utbyggnad av ostkustbanan för övrigt.

Vi kräver att det skall läggas ytterligare 200 milj. kr. på utveckling av godstrafiken. Det är just med hänsyn till de nu aktuella indragningarna på många håll i landet, inte minst i Norrland. Där kommer det att bli 30 000 nya längtradarlass på våra vägar, om indragningarna genomförs. Vad som händer är egentligen att SJ Gods släpper en hel godstransportmarknad, den som ligger på medellånga avstånd, och satsar enbart på transporter på mycket långa avstånd och på systemtransporter. Man överger alltså en transportmarknad. Det kan man möjligen förstå, med de förutsättningar SJ har. Men om man förbättrar banorna och ger SJ mera utvecklingspengar, kan vi vända denna utveckling och också utveckla vagnslasttrafiken, få fler spår och inte bara lägga ner terminaler, vilket nu är aktuellt.

Vi har också krävt att SJ skall renodlas som järnvägsföretag. En stor del av SJ, t.o.m. större delen, är egentligen buss- och åkeriföretag. De delarna kan många gånger vara mer lönsamma, med de förutsättningar som råder i trafiken i dag och som vi naturligtvis vill ändra på. När man har en viss summa pengar, ser man efter var man får den största avkastningen. Man kan då frestas att lägga pengarna på åkeriverksamhet och busstransporter, och inte på järnvägen. Där tjänar man ju mer pengar. Det finns ett antal stötande exempel här i landet på att SJ konkurrerar ut sin egen järnvägstrafik, både på godssidan och på personsidan. Detta är inte klokt.

Det heter att gods- och åkerinäringen och busstrafiken skall stödja järnvägstrafiken. Nåväl, det ser ju vackert ut på papperet, men praktiken visar sig ofta vara en annan. Därför vill vi renodla SJ som järnvägsföretag. Åkeri- och bussdelarna skall säljas ut, som vi ser det. Då får vi också in pengar att investera i järnvägssystemet och göra det bättre.

Fru talman! Med detta vill jag yrka bifall till alla de 41 reservationer miljöpartiet finns med på.

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

Anf. 7 RUNE JOHANSSON (s):

Fru talman! Jag blev riktigt rörd när jag hörde Viola Claessons framtidsvision. Mycket lät sympatiskt. Men själva grundtanken i hennes framtidsvision, liksom den som har framgått av några övriga debattörers inlägg, var att det nästan inte sker något som helst från regeringen på järnvägssatsningarnas sida. Ni måste ha glömt att förra årets trafikpolitiska beslut innebar en rad nysatsningar på järnvägen, satsningar som vi nu går vidare med. Låt mig bara påminna er om att vi avlastade järnvägen kostnader på i runda tal 1 miljard

kronor. Vi införde vägtrafikmodellen, som jämför järnvägen med landsvägstrafiken. Vi kommer att på tio år satsa 10 miljarder kronor i nyinvesteringar. Sådana satsningar fanns före 1988 inte ens i sinnevärlden hos oppositionen. I dag är det en helt annan lät i skällan. Vi spikade målsättningen att föra över 10 miljoner årston gods från landsvägen till järnvägen. Detta är bara några av de satsningar som vi gjorde på järnvägssidan och som vi nu går vidare med.

Det är ingen överdrift att påstå att vi i det betänkande som nu behandlas satsar mer på järnvägen än det någonsin har gjorts tidigare. Jag är säker på att inget parti är järnvägsmotståndare, även om det låter litet olika när de olika företrädarna är uppe i talarstolen. Det är bara det att det inte finns någon som helst gemensam nämnare för oppositionen. Frågan är om det över huvud taget finns något område där splittringen är så stor som när det gäller järnvägspolitiken. Jag kanske återkommer till detta senare.

Låt mig först konstatera att det finns ett mycket stort investeringsbehov inom järnvägssektorn. Det beror på eftersläpningar under en rad av år. Anledningen är inte bristande vilja. Anledningen är brist på investeringsmedel under 80-talet, beroende på att regeringen hade en mycket stor uppgift i att sanera det budgetunderskott vi fick överta. Det beror delvis på att vi hade ett otal borgerliga regeringar under slutet av 70-talet. Nu, fru talman, är vi i alla fall i gång med ett långsiktigt investeringsprogram, som kommer att göra SJ till ett modernt och högeffektivt transportföretag.

Jag vill bara påminna er om att banverket för sin del under nästa budgetår kommer att få disponera 3,4 miljarder kronor för infrastrukturen. Det är den högsta summa som infrastrukturen någonsin har blivit tilldelad. Det är också värt att nämna att under kalenderåret 1990 kommer nyinvesteringar i infrastrukturen att göras för i runda tal 1 500 milj. kr.

Samtidigt pågår ett massivt upprustningsarbete inom affärs-SJ. Man har beställt 175 nya sitt- och sovvagnar. Man moderniserar ca 700 äldre vagnar. År 1990 kommer snabbtågen att tas i drift, och ett femtiotal järnvägsstationer rustas upp. Detta är bara några av de satsningar som görs på personsidan.

Verkligheten på godssidan ser inte alls ut på det sätt som centern, vpk och miljöpartiet påstår i sina reservationer om godssidan. Det är helt korrekt att SJ har släppt vissa godskunder. Men i och med de avtal som nu har träffats kommer SJ inte att tappa de 1 miljon ton som man i den förra prognosen beräknade att man riskerade förlora. SJ räknar i stället med att år 1995 frakta 37 milj. ton gods mot nuvarande 30 ton. Malmtrafiken är då ej inräknad. Detta innebär att man har skrivit upp prognosen sedan i höstas med ca 4 milj. ton.

Jag kan nämna ytterligare ett exempel. Till sommaren startar 41 direktåg per vecka från Gävleområdet till kontinenten. Vi kommer att få heltåg och kombitrafik mellan åtta stora orter i Sverige. SJ är alltså, i motsats till vad som har framförts i både massmedia och andra debatter, ordentligt på offensiven – och följer därmed riksdagens beslut sedan förra året.

Fru talman! Vad jag vill ha sagt med denna inledning är att riksdagen har gett SJ chansen. Låt oss därför, som Rolf Clarkson önskade, ge SJ arbetsro att utvecklas till det företag som riksdagen förutsatte i 1988 års trafikpolitiska beslut. Utvärderingen görs 1992, och då kommer också de eventuella

korrigeringar som kan behövas att göras.

Fru talman! I det är betänkandet finns det över 200 yrkanden – 57 reservationer är fogade till betänkandet. Det innebär att jag endast kommer att ta upp några av de områden som debattörerna har ägnat mest tid åt. Många motionärer är naturligtvis missnöjda med att de har fått sina motioner avstyrkta med kanske endast en kortfattad motivering. Sakskälet i de flesta fallen är att riksdagen har antagit en investeringsplan som banverket har ansvaret för. Andra motioner rör länsbolagens verksamhet. Vissa motioner berör SJ:s affärsverksamhet. Dessa motioner är av sådan karaktär att riksdagen inte tar ställning till dem.

När det gäller anslagsfrågorna har situationen varit likartad år efter år. Moderaterna ligger som vanligt på en lägre anslagsnivå, och vpk ligger som vanligt på en högre anslagsnivå. Den enda skillnaden är att vi i år har fått en ny aktör på arenan, nämligen miljöpartiet. När det gäller anslagsfrågorna är miljöpartiet kanske värt en egen vers. Maken till överbud har jag aldrig varit med om sedan jag började i riksdagen. Om man försöker göra en så låg beräkning som det över huvud taget är möjligt, landar man vad gäller överbuderna i varje fall inte under 10 miljarder kronor utöver regeringens förslag i propositionen, som riksdagsmajoriteten ställer sig bakom. Miljöpartiet andas inte ett enda ord om hur detta skall finansieras. Jag har i alla fall för min del mycket svårt att ta miljöpartiet på allvar när det gäller dessa frågor. Det är en god regel att man skall kunna finansiera de utgifter man åtar sig i riksdagen. Miljöpartiet kanske lär sig detta med tiden. I årets betänkande har miljöpartiet inte haft en tanke på hur deras förslag skall finansieras.

Utskottsmajoriteten står fast vid 10 miljarder kronor under en tioårsperiod när det gäller den långsiktiga investeringsinriktningen. De pengarna skall finansieras via budgeten. I realiteten innebär det att vi inom en tioårsperiod kan komma upp i väsentligt högre investeringsbelopp än de 10 miljarderna. På det här området har det hänt saker under det senaste året.

I fjol, Elving Andersson, låg centern på en nivå av 20 miljarder kronor i nyinvesteringar under en tioårsperiod. Ett år senare har man höjt nivån till det dubbla, från 20 miljarder kronor till 40 miljarder kronor. Kanske borde jag också nämna att centern vad gäller asfalteringar av grusvägar föreslår 60 miljarder kronor under en tioårsperiod. Centern är vad gäller infrastrukturinvesteringar uppe i en nivå på ca 100 miljarder kronor.

Vpk ville förra året satsa 40 miljarder kronor. Vpk har nu höjt sin ribba till 45 miljarder kronor. Viola Claesson pläderar ibland i pressen för 50 miljarder kronor.

Miljöpartiet slår som vanligt rekord – 65 miljarder kronor under en tioårsperiod är vad vi behöver.

Fru talman! Jag har bett expertis räkna på hur mycket pengar man maximalt kan förbruka vad gäller nyinvesteringar i infrastrukturen under en tioårsperiod. Svaret är kanske överraskande. Det blev att om vi utöver våra egna resurser får ta i anspråk resurser från vägverket och bostadsbyggandet, kan vi eventuellt förbruka 30 miljarder kronor under en tioårsperiod. Detta innebär i sin tur att inte vare sig centern, vpk eller miljöpartiet är trovärdiga.

Hur skall man kunna föra en seriös debatt med er mot bakgrund av sådana förslag? Ni har inte ens en aning om hur mycket pengar det är möjligt att

förbruka när det gäller nyinvesteringar. I så fall får ni visa att ni är bättre järnvägsbyggare än den expertis som vi har anlitat i Sverige.

Vidare vill jag säga några ord om västkustbanan. Det råder total enighet i utskottet om behovet av att bygga ett dubbelspår mellan Göteborg och Kungsbacka. I betänkandet finns det en fyllig skrivning av utskottsmajoritetens motivering.

Nu skall *Elving Andersson lyssna: I centerns partimotion framhålls* det att centern anser att banverket bör undersöka möjligheterna att genom samverkan med kommuner och landsting och/eller enskilda företag åstadkomma delfinansiering för att finansiera investeringar av långsiktig karaktär. Det är just detta som utskottet har tagit fasta på. Det är en mycket bra skrivning som centern har, och utskottet har ställt sig bakom den. Men när det kommer till konkret handling håller ni er inte till den. Då tar opportunismen överhanden. På vilka banor skall detta uttalande ur er partimotion, underskriven av Olof Johansson, gälla – om det inte skall gälla för stombanorna?

Varför är det då lämpligt att banverket får undersöka dessa detaljfinansieringar med regionerna på just bansträckan Göteborg–Kungsbacka? Vi anser dels att trafiksituationen på E 6 kommer att bli väsentligt förbättrad – hela trafikmiljön förbättras, dels vet vi att ungefär 15 000 kungsbackabor pendlar till Göteborg varje dag. Deras situation kommer att bli bättre. Enligt utskottsmajoritetens sätt att se är det fråga om pendeltrafik-storstadstrafik som direkt kan jämföras med pendeltrafiken i Stockholms kommun. Kommunerna och landstinget har gjort stora insatser för att lösa trafikproblemen.

Vidare är det mycket viktigt att dubbelspåret kan byggas utan uppehåll. Med majoritetens skrivning förbinder vi oss för en investering under 2,5–3 år. Därför är det med centerns egen motivering också viktigt att de regionala instanserna bidrar med en delfinansiering. Med den motivering som centern har i sin motion kommer färdigställandet av dubbelspåret Göteborg–Kungsbacka att kunna tidigareläggas. Skulle banverket trots allt inte kunna nå en uppgörelse med kommunerna, får banverket ändå under samma tidsperiod investera samhällets andel av västkustbanan. Men i och med att vi då inte kan garantera totalkostnaderna för dubbelspåret till Kungsbacka kommer banverket i vanlig ordning att få göra en samhällsekonomisk prövning av insatserna på västkustbanan.

Tyvärr har det i massmedia när det gäller pendeln till Kungsbacka förekommit en rad missuppfattningar. Det har påståtts att kommunerna skulle få punga ut med 1 miljard kronor. Det har också påståtts att staten ensam har investeringsansvaret för stomnätet.

Det är emellertid inte fråga om en miljard kronor för kommunerna, utan det gäller enbart spåret för pendeltrafiken Göteborg–Kungsbacka. Riksdagen har för sin del aldrig uttalat att staten ensam har investeringsansvaret för stomnätet. Vi har ju i enighet gång på gång och på flera ställen i detta betänkande uttalat betydelsen av att andra intressenter än staten går in för att medverka till en tidigareläggning. Det var aldrig någon tvekan t.ex. i fråga om Mälarbanan. Den ligger på stomnätet.

Det har vidare påståtts att riksdagen räknat fel på 100 milj. kr. när det gäller kostnaderna. Det är också gripet helt ur luften. Vi har ett korrekt

underlag för den bedömning riksdagen har gjort.

Elving Andersson tog också upp frågan om combitrafiken och vagnslasttrafiken. Detta är ganska festligt. I centerns partimotion föreslås under en punkt att SJ:s vagnslasttrafik inte får föras över till combi. Ett annat krav i samma motion, motion nr T215, punkterna 20 och 21, är att combitrafiken inom tio år skall utgöra 40 à 50 % av godstrafiken. Om jag utgår från att vagnslasttrafiken förblir oförändrad de närmaste tio åren innebär detta enligt centerns förslag att combitrafiken måste öka till över 20 miljoner ton om tio år. Jag står litet frågande inför hur ni kan komma fram till sådana förslag och påståenden. Den expertis som kommunikationsdepartementet anlätade förra hösten kom fram till att en optimistisk bedömning av utvecklingsmöjligheterna var att det skulle bli 10 miljoner ton combitrafik om tio år. Men nu klipper centern till med dubbelt så mycket utan att över huvud taget tänka på vad det egentligen innebär.

Fru talman! Detta betänkande genomsyras av en optimistisk framtidstro på SJ. Vi går nu vidare vad gäller banavgifterna genom att uttala oss för att man skall införa en enhetlig banavgift. Det kommer ett klart positivt besked till de mindre banorna. Sammantaget står en mycket bred majoritet bakom regeringens förslag, med undantag för några preciseringar och för att vi på en punkt begär mer pengar. Med detta, fru talman, yrkar jag än en gång bifall till utskottets hemställan.

Anf. 8 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Rune Johansson inledde sitt anförande med att säga att det på våra inlägg lät som om vi ansåg att ingenting positivt över huvud taget händer inom SJ. Jag skall gärna ge det erkännandet att det händer mycket och förekommer en hel del positiva aktiviteter. Men det blir ju ofta så i en sådan här debatt att man inte i första hand tar upp sådant som vi är överens om utan i stället frågar där vi har skiljaktiga meningar. Det är naturligt att man koncentrerar sig på de frågor där man tycker att det händer för litet eller där det händer fel saker.

Rune Johansson redovisade en del siffror, bl.a. för investeringar i järnvägsvagnar och annat. Dessa investeringar anser jag vara positiva men vi kanske inte bör ägna oss så mycket åt historieskrivning och tala om vad som hänt tidigare, vilket Rune Johansson ville göra. När vi fick en ny regering 1976 och en borgerlig ledning även av kommunikationsdepartementet, kunde man konstatera att det inte hade beställts en enda ny järnvägsvagn till SJ på tio år. Vi kan redovisa en hel del sådan historik, men vi får väl alla ta på oss ett visst ansvar för att det inte hänt så mycket som det borde. Låt oss nu i stället se framåt på utvecklingsmöjligheterna.

Jag tror också att SJ nu är på rätt spår. Det sker mycket positivt. Men om SJ verkligen skall kunna utvecklas på det sätt vi vill, måste vi se till att riksdag och regering ger SJ erforderliga resurser för att kunna utvecklas. Vår kritik är att staten ger SJ för litet av resurser. Vi vill ge större resurser, så att SJ kan utvecklas snabbare och bli ännu bättre och effektivare.

Ta t.ex. frågan om upphandlingen av den kommersiellt icke lönsamma interregionala persontrafiken. Om man inte anslår mer pengar, jagar man in SJ i det gamla välkända ekorrhjulet. SJ måste då dra in turer. Därmed blir det

ännu färre som reser. I nästa varv är lönsamheten ännu mindre på de här banorna, och då gör man ytterligare indragningar. Denna utveckling har vi sett under många år, och det är den utvecklingen vi skall vända. Men det kan man inte göra själv inom SJ, utan riksdagen måste vid anslagsgivningen se till att SJ får resurser att vända denna utveckling. Det är därför vi vill plussa på anslaget för köp av persontrafik.

Det är riktigt att investeringsvolymen ökar kraftigt jämfört med förra året. Det sker därför att vi inser att man låg för lågt i fjol. Förra året togs visserligen ett ganska stort steg på vägen, men investeringsbehoven ökar hela tiden. Det är väl dokumenterat att det behövs investeringar av minst denna omfattning. SJ och banverket framhåller själva att ett anslag på i storleksordningen 40 miljarder kronor behövs under en inte alltför lång tidsperiod.

Anf. 9 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Fru talman! Jag har väldigt svårt att tolka tystnaden från Georg Andersson och Rune Johansson när det gäller sveket mot uppgörelsen förra året mellan vpk och socialdemokraterna. Är det så att ni skäms så mycket över detta svek, att ni inte ens vill diskutera saken? Eller vet ni inte om att ni brutit uppgörelsen om bensinskatten, som bl.a. innebar att Blekinge kustbana skulle tillhöra stomnätet och därmed räddas och rustas upp. Det är hur enkelt som helst att se i de gamla skrifterna från kommunikationsdepartementet och på den karta som finns där att Blekinge kustbana enligt socialdemokraternas första förslag skulle utgöra en länsjärnväg, medan kartan kom att ändras i rätt riktning efter uppgörelsen med vpk. Vad skulle vi använda dessa bensinskattpengar till om det inte skulle bli tio nya friska miljarder? Vad menar Gunnel Färm – som nu har inträtt i kammaren – när hon säger att visst har riksdagen beslutat att Blekinge kustbana skall tillhöra stomjärnvägsnätet, men att de som inte har förstått att det inte togs något beslut om att det skall gå trafik där inte har haft hörapparaten på? Detta är en oförskämdhet, som jag kräver att Rune Johansson och Georg Andersson skall rätta till. Om ni inte ens kommenterar sveken mot uppgörelsen med vpk kring höjningen av bensinskatten med 25 öre, vilken vi gick med på under viss vända, kan ni lita på att detta också kommer ut i landet. Med de hoppande majoriteter som Kjell-Olof Feldt antagligen försöker fånga efter sitt ekonomisk-politiska utspel lär väl få våga ge sig in i förhandlingar som kan sluta lika märkligt som den här uppgörelsen.

Rune Johansson sade i en kommentar: Är det inte en god regel att finansiera det man föreslår? Då säger jag: Är det inte en god regel att stå för sitt ord, för en uppgörelse som t.o.m. förändrar ett dokument av den här karaktären, ett dokument som så många socialdemokrater skrutit över som det viktigaste trafikpolitiska dokumentet.

Fru talman! Det känns sorgesamt att så få bryr sig om den järnvägspolitiska debatten. Jag tycker att det är bra att kommunikationsministern kommit hit. Detta är något som vi inte var bortskämda med under den förre kommunikationsministerns tid, något som ständigt upprepades i denna talarstol. Ännu bättre vore om man kunde få konkreta och rejäla svar, såväl om Blekinge kustbana som om västkustbanan och Bohusbanan. De sistnämnda ligger i det område i Sverige som är allra värst därän miljömässigt.

Anf. 10 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Fru talman! Jag konstaterar med en viss tillfredsställelse att kommunikationsministern är med här i kammaren under debatten. Vi är ju inte precis bortskämda med att kommunikationsministrarna – den nuvarande och hans företrädare – är med under de större trafikpolitiska debatterna. Därför vill jag säga välkommen, och jag hoppas att vi skall få en intressant diskussion, senare även med kommunikationsministerns medverkan.

Jag begärde ordet därför att Rune Johansson, så som jag uppfattade det, helt förbigick vår reservation och vårt förslag om SJ:s organisation i framtiden. Det beslut vi i stor enighet fattade för ett år sedan när det gällde SJ:s omorganisation var enligt min mening bra, men ytterligare insatser är helt nödvändiga om SJ skall utvecklas till ett effektivt och modernt affärsföretag. Vi i folkpartiet menar att en bolagisering, att SJ utformas som ett aktiebolag, är helt nödvändig om SJ skall kunna bli ännu bättre, ännu effektivare, och icke minst ännu modernare, så att företaget passar in i det svenska mönstret när det gäller att driva verksamhet. Därför vill jag fråga Rune Johansson: Utesluter man från socialdemokratins sida möjligheten att göra SJ till ett aktiebolag, eller kan det tänkas att ni, som ni gjort på många andra områden, kan luckra upp era doktriner och socialistiska värderingar för att även verksamhet av SJ:s typ skall kunna anta moderna former?

Min andra fråga gäller något som Rune Johansson delvis var inne på, nämligen frågan om andra finansieringsformer. Vi kan om vi skall vara ärliga konstatera att de tio miljarder som finns till banverkets förfogande för investeringar inte räcker så långt med tanke på de ambitioner som har presenterats från olika partier. Därför tror vi från folkpartiet att det är viktigt att finna andra finansieringsformer. Hur ställer sig socialdemokraterna till privat finansiering av olika objekt? Det glädde mig att Rune Johansson sade att Mälarbanan var ett objekt där man kunde tänka sig andra än de traditionella finansieringsformerna. Vilka är dessa andra finansieringsformer, Rune Johansson?

Anf. 11 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Socialdemokraternas talesman Rune Johansson påstod att 65 miljarder kronor på 10 år är ett överbud, och att miljöpartiet inte har finansierat detta. Det betyder att Rune Johansson är mycket dåligt påläst. Redan ett år innan miljöpartiet kom in i riksdagen lade vi fram ett förslag till budget som innehöll stora satsningar på järnvägen. Det förslag vi nu har lagt fram är finansierat, vartenda öre, det finns inte en krona i våra reservationer som inte är finansierade i vårt budgetförslag. Självfallet måste man ta ansvar för ekonomin.

Rune Johansson säger vidare att miljöpartiets förslag innebär att man satsar mer pengar än vad man kan svälja, men det finns tydligen olika bud om detta. Jag har talat med ett antal järnvägsexperten som har gjort beräkningar i denna fråga, och jag har testat förslagen på andra för att se hur de reagerar och om de tycker att det är mer pengar än vad som går att svälja – jag har nämligen själv varit rädd för att vi kanske går för långt i våra satsningar. Men jag har hittills inte träffat någon som säger att det inte skulle gå ihop. Vårt förslag ligger ganska väl i linje med vad som verkligen behövs, om man skall

föra över en betydande andel av vägtrafiken till järnväg. Och det är ju en av kärnpunkterna i vår trafikpolitik att sådana överföringar skall ske både på gods- och på persontrafiksidan. För att förverkliga dessa idéer måste man satsa så mycket. 65 miljarder kronor är inte så fruktansvärt mycket i sådana här sammanhang. Det är fråga om stora infrastrukturella investeringar som betalar av sig och blir samhällsekonomiskt lönsamma på lång sikt.

I mitt inledningsanförande jämförde jag detta med vad svenska folket lagt ut på att köpa nya bilar bara under det senaste året, alltså 40 miljarder kronor. Då kanske man kan förstå att 65 miljarder kronor inte är så mycket som det låter. Vi i miljöpartiet anser att det krävs en ny trafikpolitik med hänsyn till den katastrofala utveckling som sker i Sverige på miljöområdet. Skogarna hotas och marken fördärvas genom försurning på grund av avgaserna från bilismen. Själva havet dör. Har man den inställningen verkar inte 65 miljarder vara för mycket. Kanske kan beloppen tvärtom komma att bli större när vi väl lärt oss att göra bra satsningar på järnvägsområdet. Exemplet västkustbanan visar verkligen i blixtbelysning vad socialdemokraternas och regeringens trafikpolitik går ut på. Här är det alltså fråga om ett dubbelspår mellan Kungsbacka och Göteborg som är oerhört angeläget och oerhört lönsamt samhällsekonomiskt, men socialdemokraterna och regeringen vägrar skjuta till de få miljoner som det handlar om i det här fallet.

Anf. 12 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Fru talman! Att bemöta fyra debattörer på tre minuter är inte lätt.

Jag förstår att Roy Ottosson, med det begrepp som han har om pengar, anser att drygt 400 miljoner bara är några få kronor. Det stämmer helt överens med miljöpartiets resonemang om de 65 miljarderna.

Till Hugo Bergdahl vill jag säga att jag tror att ett helt enligt utskott på fyra eller fem ställen slår fast nödvändigheten av att söka delfinansieringar utanför budgeten för att tidigarelägga nödvändiga järnvägsprojekt. När det gäller västkustbanan eller delen Göterborg–Kungsbacka är det tre partier som inte står fast vid vad utskottet har gått samman om i fråga om fyra eller fem andra avsnitt i betänkandet. I vad sedan gäller bolagiseringen antyder vi: Låt SJ nu få arbetsro fram till 1992, så får vi se vad som händer. Vi får se hur SJ-koncernen har skött sig. Den utvärdering som då skall ske kommer att visa hur det blir i framtiden.

Jag noterar att Elving Andersson inte på något sätt kunde bemöta mina påståenden om centern och kombitrafiken, om centern och de 40 miljarderna osv. Jag delar Elving Anderssons uppfattning när det gäller det allmänna resonemanget om satsningar på järnvägen och på miljön. Däremot har Elving Andersson komplett fel i fråga om satsningen på sträckan Boden–Haparanda. På finska sidan har man nämligen redan lagt ner persontrafiken till Kemi. Det går inte att köra genomgående trafik. Om Elving Andersson inte känner till det kan jag tala om att man inte har samma spårvidd i Finland som vi har i Sverige. Det är alltså ett litet problem som bör tas med i bilden, innan man lägger ner mycken möda på att diskutera detta i en debatt.

Ja, Viola Claesson, att tala om svek är naturligtvis att gå ut med oriktiga uppgifter. Jag talar om trovärdighet.

Vad gäller Blekinge kustbana noterar jag att den fortfarande finns kvar i

stomnätet. Transportrådet flyttar inte någon bana ur stomnätet. Det gör inte heller statens järnvägar. Det är regeringen som fattar de besluten, och någon flyttning av Blekinge kustbana ur stomnätet har inte diskuterats i regeringen. Blekinge kustbana finns fortfarande med i banverkets prövning i fråga om investeringsprojekt som skall redovisas för regeringen om ett år. Det går alltså inte att, som Viola Claesson har gjort, gå ut och påstå att SJ genom att släppa ifrån sig några få godskunder för över frakten till 31 000 långtradare, när det bara finns 28 000 långtradare i landet. Det är trovärdighet det!

Anf. 13 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag noterar med viss tillfredsställelse att Rune Johansson tog tillbaka sitt uttalande att vi inte skulle ha finansierat våra förslag. Han har tydligen insett nu att vi alltid gör det.

När det gäller västkustbanan och 400 milj. kr. på tre år vill jag säga följande. Men hänsyn till den enorma samhällsekonomiska betydelse som västkustbanan har för denna del av Sverige och med hänsyn till den trafikmängd som det är fråga om och de kostnader det skulle medföra om all denna trafik, så som den gör i dag, tvingas gå på landsväg även i fortsättningen – då tvingas man ju i stället att bygga ut vägen – är detta en fullt rimlig summa. Den kommer att betalas igen flera gånger om. Det är inte något lättsinne – det kan jag försäkra. Det vet säkert Rune Johansson, det är bara fråga om debatt-teknik. 400 miljoner har vi ju inte i vår privata kassakista – det kan förefalla mycket. Men när det gäller sådana här infrastrukturella investeringar är det inte så stora pengar som man skulle kunna tro. Jämför med motorvägen på E 6! Jämför med Delta-vägen och andra väginvesteringar! Kostnaderna ligger på ungefär samma nivå. Det handlar om hundratals miljoner så fort man skall göra någonting. Och här gäller det ju så att säga en motorväg på järnvägen.

Sedan vill jag ta upp frågan om SJ. Jag tycker också att SJ är på offensiven. Det händer väldigt mycket positivt inom SJ nu – man är väldigt framåt. Men kom ihåg att vi har genomfört vägtrafikmodellen! De stora bristerna ligger ju på banverket. Om man inte har en infrastruktur, dvs. om man inte har banor som duger att köra på, då hjälper det inte vad SJ än hittar på. Då har SJ ingen chans. Det är till banorna pengarna skall gå i första hand. Vi måste alltså bygga upp en infrastruktur som gör det möjligt att stoppa den miljökatastrof som är på väg att bli ett faktum och som kommer att utplåna en stor del av svenskt näringsliv, om allt bara får fortgå. Begriper Rune Johansson vad det betyder om skogarna dör i Sydsverige? Det är de faktiskt på väg att göra. Marken förändras kemiskt av de avgasutsläpp som vägtrafiken ger upphov till. De tvättar ur näringsämnen och löser ut giftiga metaller. Sedan växer ingenting utom vissa grässorter. Vi får en ofruktbar stäpp. Vad är det för ekonomi i det?

Nej det är dags att inse att det är dags att i grunden ändra trafikpolitiken. Man måste investera i de miljövänliga, energieffektiva och spårbundna transporterna. Man måste investera medvetet och rejält. Då är 65 miljarder ungefär vad vi kan klara av och vad som faktiskt krävs.

Anf. 14 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Fru talman! Jag vill gärna upprepa vad jag sade tidigare, att det beslut om omorganisation av SJ som vi fattade för ett år sedan var ett bra beslut. Jag tror att det kommer att vara till stor nytta och till gagn för SJ när det gäller att omstöpa SJ till ett modernt och framgångsrikt företag på trafikpolitikens område. Men det fanns en brist i samband med beslutet: man gick inte tillräckligt långt och accepterade bolagisering av SJ. Det är det som jag har velat peka på, Rune Johansson, och jag ställer frågan: Hur ser ni på detta? Hur ser ni socialdemokrater på detta? Är ni fortfarande ideologiskt bundna av att inte kunna tänka er att statlig verksamhet t.ex. på trafikpolitikens område kan utövas inom aktiebolagsformen?

Det skulle vara intressant att i ett ytterligare inlägg av Rune Johansson få reda på hans principiella inställning. Rune Johansson säger: Låt oss pröva den organisation som SJ har i dag, så får vi se hur den utvecklas i framtiden. Men hur ser Rune Johansson och socialdemokraterna på möjligheten att i ett senare läge driva SJ inom aktiebolagsform? Vilken principiell inställning har Rune Johansson i den frågan?

Anf. 15 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Låt mig först ta upp en sak som jag inte hann ta upp i min förra replik.

Rune Johansson ägnade sig åt en del sifferexercis och tog då uppgifter från vår partimotion som gäller investeringar i den totala infrastrukturen. Han räknade ut att vi ville satsa 60 miljarder på att hårdbelägga grusvägar. Ja, det hör i och för sig inte ihop med den här debatten, men det är ju så. Rune Johansson, att 500 miljoner under en tioårsperiod, dvs. 500 000 000 x 10, blir 5 miljarder – inte 50 miljarder. I varje fall i matematikens värld är nollorna viktiga, även om de står på slutet.

När det gäller de totala investeringsramarna vill jag säga att visst är det möjligt att investera i storleksordningen 40 miljarder kronor. Rune Johansson vill här i debatten påvisa att det över huvud taget inte finns fysiska förutsättningar att klara av det. Men visst gör det det! Det finns ett behov som är ganska klart dokumenterat av bl.a. SJ. De investeringar som behöver göras gäller kostnader i denna storleksordning. Som Roy Ottosson och andra här har sagt är det ju genom att sörja för en bra infrastruktur som vi ger SJ förutsättningar att bli bra. Banverket måste få resurser att bygga upp infrastrukturen, och så får i sin tur SJ som trafikföretag förutsättningar att bli bra, ge bra service, god komfort, snabba resor osv.

När det gäller västkustbanan är vi inte rent allmänt principiellt motståndare till att söka delfinansiering, extern finansiering osv. Men det skall inte gå till som i det här fallet, där man från statens sida ställer upp diktat och egentligen ger sig på utpressning mot de berörda kommunerna. Om det finns ett lokalt intresse för att tidigarelägga ett projekt och man går in och förskotterar pengar, presenterar ett avtal som visar att parterna är överens, då kan vi tänka oss den här typen av finansiering. Men här handlar man på rakt motsatt sätt och säger: Skall det bli någonting av så måste ni vara med och betala en tredjedel. Så får det inte gå till, speciellt inte på den här typen av bana.

Det handlar ju inte bara om att få möjlighet att bedriva pendeltågstrafik mellan Göteborg och Kungälv, utan det gäller i lika hög grad – och det är kanske ännu viktigare – att bygga ut kapaciteten för bl.a. godstrafiken mellan kontinenten och Osloregionen. Den trafiken passerar ju genom detta miljökänsliga område. Jag tycker att just i det här fallet är ansvaret statens och skall så vara.

Anf. 16 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Fru talman! När Rune Johansson känner sig riktigt trängd brukar det gå till som det gjorde när han försökte svara på min fråga om sveket. Det blir något som kan kallas för överslag, och det är ju synd. Jag hade väntat mig att tiden skulle medge ett rejält och hederligt svar.

Om inte Rune Johansson vet att det kom till stånd en uppgörelse mellan vpk och socialdemokraterna om bensinskatten, måste han inte ha följt massmedia under de två, tre månader som den ganska hetsiga diskussionen om bensinskatten fördes. Jag tror nog att han vet. Också Rune Johansson var väl inblandad på ett hörn, om jag inte minns alldeles fel.

Uppgåelsen avsåg bl.a. att vi för denna 25-öring skulle garantera både att det fanns ett Blekinge stomjärnvägsnät och att det självfallet fanns trafik på banan. Vi går ju inte in i en förhandling och uppträder som idioter.

Nu säger Rune Johansson att Blekinge kustbana fortfarande tillhör stomnätet, vilket står att läsa i betänkandet. Ja, kartan är sig precis lik. Hur kan det då komma sig, Rune Johansson, att när det är regeringen, och endast regeringen – tyvärr inte riksdagen – som har rätt att besluta om att en banas status skall förändras, låter regeringen SJ och transportrådet börja förhandla med länsstrafikmyndigheter, länet och kommunerna om att sälja ut eller överlämna banan. Vad skall man med en bana till, som behöver rustas upp för 300 milj. kr. om den skall kunna fungera? Detta var det första sveket.

Det andra sveket handlar om Norrlandstrafiken. Jag har gång på gång läst propositionen och betänkandet, där socialdemokraterna garanterar – och hela riksdagens majoritet instämmer utan invändningar – att Norrlandstrafiken skall specialbehandlas, och man skall särskilt värna om natttågen till och från övre Norrland. Nu vet vi ju att man redan har börjat att dra in turer, såväl nattliga som dagliga turer. Är det att värna om Norrlandstrafiken i enlighet med den överenskommelse som vpk träffade med socialdemokraterna? Det tycker jag faktiskt inte. Jag kan inte finna någon förmildrande omständighet i detta, i synnerhet inte när jag tar del av argumentationen i texten.

Jag skulle vilja ha klarare besked också om Blekinge kustbana. Avser regeringen att inom kort fatta ett beslut om att Blekinge kustbana skall bli en länsjärnväg? Vad väntar man i så fall på? Det är väl lika bra att dödsstöten kommer snabbt, när man ändå inte är beredd att med ett enda öre bidra till en rejäl upprustning.

Anf. 17 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Fru talman! Jag avser inte att fortsätta denna polemik, eftersom meddebattörerna inte har någon ytterligare replikrätt. Låt mig bara för klarhetens skull ännu en gång läsa innantill i centerns partimotion undertecknad av

Olof Johansson: Banverket bör undersöka möjligheterna att genom samverkan med kommuner och landsting och enskilda företag åstadkomma delfinansiering för att finansiera investeringar av långsiktig karaktär. – Det är just det uppdrag som banverket har fått av utskottsmajoriteten. Ingenting annat.

Viola Claesson säger att vi inte gör någonting för Norrland. Utskottet är enigt – i varje fall en stor majoritet – om en mycket positiv skrivning när det gäller utveckling av snabbtåg mellan Stockholm och Sundsvall. Vi bedömer att det är en riktig insats som kommer att få stor betydelse för kommunerna och för Sundsvall.

Roy Ottosson talade om finansiering. Jag har tittat litet på hur ni i miljöpartiet vill finansiera en del av era utgifter. Ni kräver bl.a. en kraftig bensinskatteshöjning. Det kan vara ett riktigt tillvägagångssätt, men ni gör det felet att ni räknar pengarna flera gånger. Ni räknar med intäkterna från den trafik som vi i dag har, samtidigt som ni vill få bort en stor del av biltrafiken. Hur skall då dessa pengar, som ni redan har räknat in, räcka till? På punkt efter punkt visar det sig att era idéer inte fungerar.

Fru talman! Slutligen vill jag påstå att det, trots den stora satsning som vi nu gör, finns mycket stora investeringsbehov när det gäller järnvägsnätet, vilket också f.d. kommunikationsminister Hultström skriver i budgetpropositionen. Men det är en ganska vanlig företeelse att en fackminister får pruta på sina anslagsäskanden. Om man vill ha en ekonomi i balans, uppstår denna situation. Men jag vågar ändå påstå att detta är den största satsning som någonsin har gjorts när det gäller järnvägssektorn.

Fru talman! Därmed är debatten avslutad för min del. Jag avser inte att förlänga den ytterligare.

Förste vice talmannen anmälde att Elving Andersson, Viola Claesson, Hugo Bergdahl och Roy Ottosson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 18 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Fru talman! Vi står inför stora och spännande utmaningar på trafikpolitikens område. Trafikpolitiken är en viktig integrerad del av hela samhällsutvecklingen, och den är en avgörande faktor när det gäller närings- och regionalpolitiken. Trafikpolitiken griper in på en rad andra områden. När vi diskuterar trafikpolitik krävs det en samhällssyn utifrån ett samhällsbyggarperspektiv.

I dagens debatt är frågan begränsad till järnvägstrafiken. Jag vill då slå fast att regeringens ambition är att järnvägstrafiken skall öka. Det gäller såväl person- som godstrafiken. Skälen för denna ambition är många och väl kända: framför allt miljöpolitiska och energipolitiska, men också samhälls-ekonomiska skäl. Regeringen vill uppnå det uppställda målet genom att vi här i landet får en modern och konkurrenskraftig järnvägstrafik som kan leva och utvecklas av egen kraft.

Nu ställs stora krav på SJ att erbjuda effektiva transporter till konkurrenskraftiga priser. SJ:s arbete inriktas på att för varje kund finna den bästa transportlösningen. Det är viktigt att notera att SJ hittills har slutit kontrakt

på mer gods än man förlorat. Det gods som man har skrivit kontrakt på har uppfyllt de tre kriterier som krävs för att få en bra och lönsam järnvägstrafik, nämligen långa avstånd, stora volymer och regelbundna transporter.

De transportuppdrag som SJ har förlorat uppfyller sällan mer än ett av dessa kriterier. Detta är viktigt att slå fast för att bringa klarhet och balans i diskussionen. Elving Anderson gjorde gällande att centern skulle kunna fyrdubbla godstrafiken på SJ. Det var kontentan av hans resonemang. Detta saknar naturligtvis varje uns av trovärdighet. För övrigt uppträder nu Elving Andersson och hans partikamrater tillsammans med vpk och miljöpartisterna som de rika gåvornas företrädare. Det saknas inte medel till någonting, och därigenom blir det utomordentligt svårt att föra en debatt.

Nu gäller det alltså att skapa en effektiv järnvägstrafik som lever av egen kraft utan statliga underskottsbidrag. Men detta kräver en stor omställning både vad gäller produktionsteknik och tänkande på detta område.

Det återstår många förändringar för att åstadkomma en bra järnvägstrafik med större andelar av marknaden än vad den i dag har och för att skapa ett trafikföretag som klarar att betala löner och finansiera sina investeringar i lok och vagnar med hjälp av de pengar som man får in från kunderna.

Riksdagen angav genom sitt beslut för knappt ett år sedan de mål som skall gälla. Målet är kortfattat att frakta ännu mer gods och ännu mer personer på järnväg. Medlet är en modern och effektiv järnväg. Jag tror att riksdagen i fjol fattade ett klokt och framsynt trafikpolitiskt beslut. Banverket, SJ, trafikhuvudmännen och många andra organ är nu i full färd med att verkställa beslutet. Det är självfallet en svår process. Nu gäller det för alla parter att arbeta hårt, och vi ställer stora krav på dem. För oss politiker gäller det också att ha is i magen. Men som alltid gör det bestående motstånd. Segt och snålt ser det bara till hur allting har varit. Sällan ser motståndet de möjligheter som ligger i en förnyelse. Debatten kantas också av påståenden och argument som ofta utgör tydliga tecken på brist på kunskap. Dess värre är det ibland uttryck för opportunist och missnöjesexploatering.

Jag vill hävda att de som vill modernisera och förnya SJ är järnvägens bästa vänner. Att bara slå vakt om järnvägen och konservera är en alltför passiv attityd. Den är inte till gagn för järnvägen, och långsiktigt är den en olycka för trafikpolitiken. Vi har sagt att SJ skall utvecklas till att bli ett bra trafikföretag, som kan överleva på egna meriter och som har kraft att klara konkurrensen från andra trafikföretag. Det är grunden för en framgångsrik trafikpolitik.

Med den rollfördelning mellan regering, riksdag, banverk och SJ som vi nu har och arbetar efter skapas ordning och reda i den meningen att vi bättre vet vad vi får för pengarna. I stället för att i efterhand bidra med stora summor för att täcka förluster, köper vi nu den trafik som samhället anser erforderlig och nödvändig. Vi vet vad vi betalar för, och vi vet vad pengarna används till.

Det rör sig faktiskt om ganska mycket pengar. Staten satsar betydande belopp av skattemedel på järnvägen. Låt mig upprepa: 2,5 miljarder i drift och underhåll, 10 miljarder i nyinvesteringar under de närmaste åren, 600 miljoner för köp av olönsam trafik, 500 miljoner för utveckling av godstrafik och nära 100 miljoner i driftsbidrag till länen. Sammantaget utgör det ca 4 miljarder på ett år. De som trots detta talar för att järnvägstrafiken utsätts för

mycket hårda lönsamhetskrav talar mot bättre vetande.

I debatten hänvisar man ofta till stora investeringar som görs i Europa i övrigt. Siffror på 60 miljarder per år har nämnts. Mot den bakgrunden framstår ju våra satsningar som litet blygsamma. Skillnaden är att i Sverige finns det beslut, medan det i Europa finns planer, idéer, skisser och förhoppningar. Jag kan bara konstatera att de svenska godskunderna skulle ha mycket att vinna på om dessa planer och idéer ute i Europa blev verklighet. Det räcker inte att godset kommer fram till Skåne. Det skall fram till Rom, Paris, Milano och Aten. Vi får hoppas att Europa utvecklar sin järnvägstrafik på ett offensivt sätt.

Vi hävdar oss emellertid väl i ett europeiskt, och kanske framför allt i ett nordiskt, perspektiv när det gäller järnvägstrafiken. I debatten framhålls ibland Danmark som ett föredöme på järnvägsområdet. Låt mig då påminna om att inget annat nordiskt land fraktar så mycket gods på järnväg som Sverige. Inget annat nordiskt land har en så stor andel av sin godstransportmarknad på järnväg.

Det trafikpolitiska beslutet innebär således att en klar och tydlig arbetsfördelning nu har lagts fast. Staten tar ansvar för infrastrukturen. Aldrig tidigare i modern tid har vi här i landet beslutat om att satsa så mycket pengar på järnvägens infrastruktur. Ändå tycker många att vi inte satsar tillräckligt, och det kanske är riktigt. Jag skulle naturligtvis gärna se att vi kunde gå fram snabbare. Våra skattemedel skall emellertid räcka till många andra områden än järnvägen. I en regerings uppgifter ingår ofta den obekväma uppgiften att prioritera mellan olika angelägna ändamål.

När nu konkurrensen om tillgängliga investeringsmedel är stor blir det nödvändigt att pröva andra sätt att lösa finansieringen av angelägna objekt. Ett sätt är att andra intressenter än staten medverkar. Ett exempel på det är den modell som utskottet nu föreslår för utbyggnad av dubbelspår på sträckan Göteborg–Kungsbacka, där regionala och lokala intressenter förutsätts bidra med en tredjedel av kostnaden. Det här ligger i linje med vad som uttalades i 1988 års trafikpolitiska beslut, som Rune Johansson mycket tydligt har redovisat. Det utgör en parallell till de ekonomiska lösningar man har gjort i Stockholmsområdet och som planeras på andra håll. Det är alltså inte mera dramatiskt än så. Det borde ändå gå att få en bred uppslutning kring detta.

Låt mig bara under den sista svindlande minuten kortfattat kommentera Viola Claessons uttalanden. Hon gjorde eskatologiska utflykter. Vpk:s trafikpolitik passar nog bäst långt bortifrån verklighetens domäner. Hon hänvisar patetiskt till en överenskommelse i samband med det här beslutet i fjol. Samtidigt påstår hon att bensinskattehöjningen på 25 öre skulle ha tillfört 10 miljarder, när det är fråga om drygt 1 miljard. Om man är så värdslös med underlaget i diskussionen kan man naturligtvis få pengarna att räcka långt – i teorin. men inte i praktiken.

Allra sist vill jag ta upp att Viola Claesson ondgjorde sig över att vpk-gruppen inte hade fått träffa mig före denna debatt. Jag har erbjudit två datum för överläggningar med vpk-gruppen om trafikpolitik. Jag föreställer mig emellertid att den här debatten är en diskussion för riksdagen. Det skulle närmast vara olämpligt om vi skulle ha någon separat uppgörelse före den här

diskussionen i riksdagen. Regeringen har lagt fram en proposition till riksdagen, och nu är det riksdagen som beslutar utifrån trafikutskottets betänkande.

Anf. 19 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Jag och centern uppträder som de rika gåvornas givare, sade kommunikationsministern. Jag vet inte riktigt vad han menar med det. Han kanske tycker att vi hade tagit på oss spenderbyxorna och varit för frikostiga när det gäller satsningar på järnvägen.

De ökade satsningar som vi vill göra på drift och på resurser för att köpa interregional persontrafik osv. är till fullo finansierade i vårt budgetalternativ, som vi har presenterat. Vi har således valt att prioritera resurser på det här området. Vi gör det därför att vi ser kraftiga satsningar på järnvägen som enda möjligheten att klara en del av samhällets totala miljöpolitiska mål. Om vi verkligen skall klara av att minska trafiksektorns stora del av utsläpp av koloxid, kväveoxider, kolväten osv., menar vi från centern att satsningar i den här storleksordningen måste göras. Det skulle vara intressant att få höra hur Georg Andersson ser på detta. Han berörde över huvud taget inte sambandet mellan trafik och miljö i sitt anförande. Hur vill kommunikationsministern minska utsläppen av kväveoxider, koloxider och kolväten från trafiksektorn?

Jag ställde också rent allmänt en fråga i mitt första inlägg som jag inte har fått svar på ännu. Det vore vänligt av kommunikationsministern om han ville svara på den. Frågan handlar om trafiken på alla de turer och banor där man nu har gjort s.k. rådrumsbeställningar. Vad kommer att hända med den trafiken när rådrummet går ut? Jag vet att det skall ske överläggningar med lokala och regionala myndigheter och trafikföretag osv. Om man nu i ett antal fattiga kommuner inte anser sig ha råd att ta hela kostnaden, för trafiken, vad kommer i så fall att hända? Vilka är kommunikationsministerns intentioner? Det är ganska mycket tågtrafik som nu ligger i den s.k. rådrumsbeställning som transportrådet har gjort för 120 milj. kr.

När det gäller målsättningarna kring godstrafiken har inte minst regeringen i flera år talat om målet med den mycket kraftigt ökade kombitrafiken osv. Nu står kommunikationsministern här i riksdagens talarstol och är litet stolt över att man hittills har tagit mera gods i kombitrafik än man har förlorat i vagnslasttrafik och annat. Målsättningen har verkligen krympt dramatiskt. Eftersom min taletid är ute skall jag nöja mig med detta. Jag efterlyser dock svar på frågan om trafiken på de banor där det finns rådrumsbeställningar.

Anf. 20 HUGO BERGDAL (fp) replik:

Fru talman! Det var ett långt och sansat anförande som kommunikationsministern här presterade, och det var inte mycket kontroversiellt i det. Man kan se det här inlägget mot bakgrund av att det fanns en ganska omfattande enighet om det viktiga beslut på järnvägens område som fattades för ett år sedan.

Jag har en del frågor till kommunikationsministern, eftersom jag inte fått mina frågor besvarade efter upprepade frågor till Rune Johansson: Det kanske kan tyckas att det blir onödigt många upprepningar, men jag vill ändå

till kommunikationsministern, som kanske har lättare att ge ett klart svar. ställa följande frågor: Hur tänker man sig att SJ skall utvecklas i framtiden i jämförelse med det förslag vi fört fram om att genomföra en bolagisering? Är detta så kontroversiellt för socialdemokraterna att man tills vidare inte vill att den här frågan skall tas upp?

Jag tror att det skulle vara en injektion och en stor framgång om SJ skulle kunna utformas som ett aktiebolag med den större flexibilitet och självständighet som detta innebär för ett företag. Jag unnar verkligen SJ att vara med om en sådan utveckling, och den kan drivas på ytterligare om man accepterar en bolagisering.

En annan fråga gäller upphandling i konkurrens. Detta har delvis att göra med föregående frågeställning. Jag tror att det skulle vara till mycket stor nytta och innebära ett fall framåt för SJ om man även på detta område skulle få klarare besked om hur upphandling skall ske när det gäller trafikfjäster. Jag skulle hälsa ett klagörande från kommunikationsministern även i denna fråga som en viss framgång.

Anf. 21 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Fru talman! Jag blir nästan litet förlägen när jag hör Georg Andersson använda sådana otroliga bröstitoner. Han är ju trots allt inte så gammal som kommunikationsminister. Jag tycker inte att någon har anledning att slå oss i huvudet för bristande kunskaper, framför allt inte Georg Andersson. Han använde också ett lustigt litet grepp, som jag känner igen, eftersom jag var på samma konferens om trafiken som Gunnel Färm för ungefär ett halvår sedan. Hon uppmanade alla, politiker och andra, att ha is i magen.

Jag känner få som har så mycket is i magen som Gunnel Färm och Georg Andersson – is i hela kroppen, skulle jag vilja säga. Det jag har försökt att ta upp här handlar om litet andra ting än det ni gnetar om när ni yttrar er i sådana här sammanhang.

När jag talar om att SJ skulle kunna ligga i hela folkets händer, menar jag faktiskt allvar. Jag vet att det finns en mycket stark opinion för detta och att regeringen skulle kunna känna råg i ryggen och driva igenom vissa verkligt radikala, bra och miljövänliga beslut. Men regeringen skäms inte längre över att applåderas av moderaterna i denna kammare. Moderaterna har t.o.m. slutat med detta, de orkar väl inte applådera längre. Man säger så här: Nej, i den frågan har vi ingen reservation, vi har ju fått igenom våra förslag. Så är det på punkt efter punkt, Georg Andersson.

Jag skäms nästan litet för er skull, vi tillhör ju ändå arbetarrörelsen, både vpk och socialdemokraterna. Men jag känner framför allt många av era kämpar ute i landet som känner stor sorg över den här nya politiken.

Georg Andersson spelar okunnig, eller försöker anklaga mig för okunnighet. Jag vet att bensinskatten gav över en miljard per år. Regeringen ville anslå över en miljard per år i tio år, eller hur? Om jag har förstått saken fel skall jag inte vara sämre än att jag skall erkänna att jag hade fel. Men jag tycker att Georg Andersson använder talen litet konstigt.

Georg Andersson sade att det i Sverige finns beslut men att det i andra länder bara finns skisser. Jag kom hem från Schweiz för en vecka sedan där jag hade varit på trafikstudieresa. Resandet var där fantastiskt i praktiken. Erkänn sveket, Georg Andersson, när chansen nu finns.

Anf. 22 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! När det gäller SJ:s framgångar och framåtanda får jag instämma i det som Georg Andersson har sagt. Han talade länge om det nya SJ och om hur man där kämpar, reformerar och är offensiv. Det är mycket bra. Det är inte i den frågan som vi inte är överens.

Vi är helt överens om att man inte bara skall betala ut underskottsbidrag. Det är därför som miljöpartiet stödjer vägtrafikmodellen. Det vi inte är överens om är de stora satsningar som behövs på järnvägens infrastruktur, dvs. banverket. Den frågan gled Georg Andersson över mycket snabbt. Det är där vi vill satsa pengar så att det skall finnas järnvägar som det går att köra på, snabbt och effektivt och till rätt ställen.

Man måste skapa en ny järnväg som klarar de transportbehov vi har här i landet utan att vi för den skull behöver släppa ut sådana enorma mängder kväveoxider, kolväten, koldioxid och annat som fördärvar miljön.

Jag kommer nu in på miljömålen, som Georg Andersson också gled förbi med tystnad. Vi klarar inte att nå de centrala miljömålen om vi inte gör något radikalt åt trafiken. Vi vet om att det inte kommer att räcka med den katalytiska avgasreningen. Vi vet om att det inte kommer att räcka med de nya avgasbestämmelserna för dieselfordon. Kunskapen om detta finns.

Om naturen skall klara sig behöver vi minska utsläppen rejält på en del håll i landet. Det är fråga om en minskning av utsläppen av kväveoxider, och i en del fall kolväten, med 75–80 %. Men kommunikationsministern glider bara förbi den här frågan, slätar över och säger att detta nog inte är några problem. Men det är oansvarigt av regeringen att inte aktivt följa upp de miljömål som riksdagen beslutat om. Jag är medveten om att det kräver stora uppoffringar för att vi i Sverige skall klara av att uppnå de här miljömålen. Men jag ser ingen möjlighet att vi skulle kunna undvika uppoffringar.

En uppoffring är att vi får höja bensinskatten för att vi bl.a. skall kunna finansiera en rejäl satsning på järnvägarna. Med den höjning miljöpartiet föreslagit av bensinskatterna klarar vi av att satsa mer än de 65 miljarderna på tio år.

Det är också rimligt att höja bensinskatten, och för den delen också kilometeravgiften, av det skälet att man då dämpar just den trafik som skadar miljön värst. Av samma anledning borde det också införas rejäla miljöavgifter på flyget – inte de små som infördes i höstas – eftersom de finansierar och dämpar och bidrar till att vi kan skapa en ny trafikpolitik här i landet. Det vore bra om Georg Andersson kunde ge ett svar och redogöra för hur han tänker sig att trafikens miljöproblem skulle kunna lösas till 1995. Det är dock 30 % kväveoxider som skall bort till dess.

Anf. 23 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Fru talman! 40 miljarder på järnvägar och 60 miljarder på asfalt, det är mycket pengar. Elving Andersson. Hur ni skall finansiera det vet jag inte. När det var fråga om att höja bensinskatten med 25 öre gjorde ni en dygd av att säga nej till det förslaget. Och nu gör ni väl en dygd av att säga nej till de förslag om inkomstförstärkningar och åtstramningar i ekonomin som föreligger. Det är litet svårt att bli trovärdig när man hanterar siffror så värdslost.

Trafik och miljö är en utomordentligt central fråga. Jag anser att

trafikpolitiken är den kanske viktigaste miljöpolitiska frågan just nu. Därför krävs radikala grepp och omfattande åtgärder i fråga om satsningar på järnvägstrafiken, utvecklingen av godstrafiken och persontransporterna, men framför allt beträffande rening av bilavgaserna. Sverige ligger i täten i Europa när det gäller reningskrav, och vi i Sverige arbetar intensivt för att få övriga Europa, bl.a. EG-länderna, att ställa samma krav, så att bilavgaserna blir renare. I Sverige finns det 3,5 miljoner bilar på vägarna, därtill kommer lastbilar och bussar. Vi kan inte trola bort dem på en gång. Även en stor satsning på järnvägen innebär att en dominerande del av trafiken går på landsvägarna. Vi kommer inte att klara av miljöproblemen om vi inte kan rena bilavgaserna. Det är den stora utmaningen, parallellt med järnvägssatsningarna.

Elving Andersson vill att jag nu skall ha synpunkter på rådrumsbeställningen. Men vi har ju byggt upp en decentraliserad verksamhet när det gäller trafikpolitiken i den meningen att länsstrafikhuvudmännen har ett mycket viktigt ansvar. Det är viktigt att de nu får möjlighet att diskutera hur de vill ha det ute i länen. Jag tycker att vi med visst förtroende skall se vilka prioriteringar och avvägningar som läns huvudmännen gör ute i länen och också tillmäta dem sunt förnuft och god vilja, bl.a. när det gäller att satsa på trafikvänliga transportsystem.

I fråga om utvecklingen av godstransporterna är det intressantaste totalvolymerna. Man kan då konstatera att SJ redan nu vinner mer gods än det förlorar. Skulle man räkna om det till tonkilometrar, tror jag mig veta att siffran skulle visa sig vara ännu mer positiv.

Hugo Bergdahl hänvisade till den breda enighet som mycket riktigt fanns bakom det trafikpolitiska beslut som riksdagen har fattat. När man hör Viola Claesson, Roy Ottosson och Elving Andersson verkar det som om det finns mycket stora spänningar. Viola Claesson talade om den nya politiken som nu presenteras. Men det är ju ett förverkligande av den politik som lades fast av denna riksdag i maj i fjol. Därefter gick vi till öppna och fria val och hade omfattande diskussioner i diverse ämnen. Och det var väl känt vad denna trafikpolitik innebar. Nu gäller det att också ha civilkurage, Viola Claesson. Råg i ryggen kanske är ett annat uttryck för samma sak, att stå för sina beslut och att ha kraft att genomföra dem till gagn för järnvägstrafiken och till gagn för utvecklingen, så att det inte blir en konservering som leder till att SJ drivs ut från transportmarknaden.

Hugo Bergdahl frågade om bolagiseringen av SJ. Jag finner inte något skäl att föra fram förslag om bolagisering av SJ. Också i detta hänseende tycker jag att det är viktigt att SJ får arbetsro och får arbeta under de former som riksdagen har fattat beslut om.

Jag sade något om att en del debattörer i denna trafikpolitiska debatt avslöjar bristande kunskaper, och genast kände sig Viola Claesson träffad. Jag vet inte varför. Jag tänkte inte på henne i detta fall, men jag tänkte på henne när jag talade om missnöjesexploatering. Det tycker jag är en bra karaktäristik när det gäller Viola Claessons sätt att diskutera trafikpolitik.

När det gäller de 10 miljarderna sviker vi inte. Vi står fast vid detta. Jag har offentligt i många sammanhang och även tidigare här i kammaren sagt att jag tycker att det vore önskvärt om vi fick fram mer pengar och snabbare. Därför

välkomnar jag alla initiativ och idéer när det gäller att få fram mer pengar utöver dem som staten kan satsa, genom t.ex. kommunal delfinansiering. Andra finansiärer kanske också är beredda att gå in. Men utbyggnaden måste naturligtvis ske utifrån en samhällsekonomisk bedömning och utifrån de prioriteringar som banverket nu har i uppdrag att göra. I detta sammanhang kommer också Blekinge kustbana in i bilden. Den tillhör stomnätet, och det ingår i banverkets uppdrag att bedöma denna och även andra angelägna objekt.

Roy Ottosson sade att vi måste göra något radikalt. Det är precis vad vi håller på att göra, men vi måste arbeta inom de ramar som det ekonomiska utrymmet medger. Vi måste i synnerhet när det gäller trafikpolitiken arbeta utifrån en realistisk grund men med målsättningar som sträcker sig långt in i framtiden. Det är nämligen stora och starka strukturer vi arbetar med och stora och långsiktiga investeringar. Det gäller därför att man har målet klart för sig och arbeta målmedvetet. Det krävs också ett visst tålamod. Jag vill därför uppmana Roy Ottosson att inte ute i bygderna föra ut budskapet att man kan förändra trafikpolitiken i grunden över en natt, detta bidrar till orealistiska förväntningar. Det är mycket långsiktiga projekt som vi arbetar med. Men vi arbetar utifrån helt andra förutsättningar än tidigare, vilket jag tycker är hoppningivande.

Anf. 24 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Låt mig på en punkt instämma i det som kommunikationsministern sade. Han sade att det är svårt att bli trovärdig när man handskas slarvigt med siffror. Det skall jag gärna hålla med om. Kommunikationsministern handskas lika slarvigt med siffror som Rune Johansson nyss gjorde. Jag förstår inte var ni har fått det ifrån att centern vill satsa 60 miljarder på asfaltering av vägar. Det är helt fel. 500 milj. kr. per år i tio år blir såvitt jag förstår 5 miljarder kronor och inte några 60 miljarder kronor. Jag sade till Rune Johansson att nollorna är viktiga i matematiken, åtminstone när de står efter en annan siffra. Det gäller att hålla ordning på dem.

När det gäller miljösynen på trafikpolitiken är det i och för sig ett bra steg med krav på renare bilar, bl.a. katalytisk avgasrening, strängare krav på dieselfordon, osv. Problemet är att det inte räcker. Med den kraftiga ökningen av bilismen äts ju dessa reningsåtgärder upp alltför snabbt. Därför krävs det helt andra trafikstrukturer för att man på sikt skall kunna lösa detta problem. Det är här som man måste sätta in järnvägen i det miljöpolitiska sammanhanget. Man måste ju ha en helhetssyn på miljöpolitiken. Den påverkar ju alla andra politiska arbetsfält, inte minst trafikpolitiken. En av de stora bristerna i regeringens nuvarande miljöpolitik är att det saknas en helhetssyn. Det märks inte minst i det betänkande som vi nu behandlar om järnvägstrafik.

Anf. 25 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Georg Andersson har en väldigt övertro, måste jag säga, på avgasreningens möjligheter. Jag måste rekommendera naturvårdsverkets rapporter i ämnet, som visar att vi trots avgasreningen inte klarar de miljöpolitiska mål som riksdagen redan har antagit. Ändå är avgasreningen

väldigt bra. Katalysatorn är mycket effektiv. Det är svårt att få fram ännu effektivare avgasrening, för att inte säga omöjligt. Då handlar det om att se sig om efter andra trafikslag, andra kommunikationssystem och andra sätt att lösa trafik- och kommunikationsproblem. Då är det spårbundna, eldrivna trafiksystemet mycket intressant just därför att det är oerhört energieffektivt och, delvis till följd av att det är energieffektivt, mycket miljövänligt.

Jag håller med om att vi inte skall konservera sådant som är dåligt, som gamla banor som ligger på fel ställen. Då skall man bygga nya banor, även om det går åt rätt mycket pengar ur vår budget, för det kostar att bygga nya banor. Man skall räta ut dem som ändå ligger på något så när rätt ställe. Men man skall inte tro att allt fixar sig av sig självt bara därför att man har gett SJ mera kommersiella direktiv. Man måste se till att SJ har bra banor att köra på. Det är statens ansvar. Dessutom är det faktiskt statens ansvar att köpa den trafik som är samhällsekonomiskt och socialt motiverad. Jag konstaterar än en gång att man från fjolåret sänker anslaget för SJ för köp av persontrafik med 300 milj. kr., nästan en tredjedel. Det är bara att beklaga. Det är då inte att undra på att SJ får lägga ner turer än här än där i landet i stället för att vara offensivt och fånga upp den trafik som redan finns, bygga ut, förbättra och föra över trafik på järnvägarna. Det är det som det handlar om.

Visst är det de totala godsmängderna som är det viktiga. Jag konstaterade tidigare i ett anförande att man på en del håll redan är uppe i kapacitetstaket, t.ex. på norra stambanan på flera ställen. Det är en av anledningarna till att man inte har kunnat utveckla persontrafiken speciellt bra och har måst släppa en del av den kortväga godstrafiken. Därför måste man alltså bygga ut mera. Det är det som är realistiskt, det är att göra någonting radikalt.

Anf. 26 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Fru talman! Georg Andersson börjar närma sig frågan, om man får säga så. Nu vågar han nämna Blekingebanan. Då kanske det finns chans en att få svar på frågan. Om nu regeringen ännu inte har fattat något beslut om att ändra klassificeringen av banan, är det då också så att regeringen har tänkt att staten och banverket tar det ansvar som vi har ålagt dem genom fjolårets trafikpolitiska beslut, eller skall SJ och transportrådet få fortsätta att smyga i buskarna och erbjuda några miljoner för att transportererna skall skötas med busstrafik? Jag har faktiskt själv på ganska nära håll på ett mycket obehagligt sätt blivit vittne till hur man kan arbeta på transportrådet. Det sker inte genom förhandlingar som regeringen håller i, om det nu inte är så att regeringen har gett klartecken till att helt andra än dem som har huvudansvaret får smyga ut i landet, börja förhandla och dela ut slantar, som sedan går till busstrafiken helt naturligt.

Om Kjell-Olof Feldt fortsätter att driva den väldigt hårda politik som han och hela regeringen har fört gentemot ett antal kommuner, hur skall det då finnas pengar till att ens diskutera om ett utrymme som Georg Andersson litet oförsiktigt talade om? Georg Andersson sade nämligen så här: För läns huvudmännen är det viktigt att de får utrymme att diskutera. Tala om att bara ha skisser i stället för praktiska beslut!

Blekingeborna, hallänningarna, göteborgarna och älvsborgsborna vill, för att klara sig undan en miljökatastrof, ha rejäla pengar från staten, så som vi

har fattat beslut om. Jag vet att Skinnskattcuppgörelsen handlade om att minst 10 miljarder skulle användas till järnvägarna. Det borde ha varit ännu mer. Men det var inte några nya friska miljarder. Vad regeringen menade var att en del av dessa redan var intecknade, men det framkom inte förrän efteråt. Detsamma är det tyvärr med det här sveket.

Georg Andersson sade tidigare – jag noterade det – att Viola Claesson patetiskt talade om en överenskommelse. Det vore bra om Georg Andersson rättar sig på den punkten, även om han inte direkt var inblandad i överläggningarna. Det var den värsta oförskämdheten. Alla vet ju genom massmedia, om inte annat, att det har förekommit förhandlingar som har lett till ett resultat, som gav järnvägarna garantier som ni har svikit på det grövsta.

Allra sist: Kommer ni alla som var representerade i SJ:s referensgrupp ihåg att regeringen dyrt och heligt lovade att inga nya pålagor skulle läggas på kommunerna på grund av den nya ordningen för trafiken? Jag kommer ihåg det!

Anf. 27 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Fru talman! Frågan om trafik och miljö är naturligtvis väldigt viktig. Jag betonade det i mitt förra inlägg. Men en del debattörer präglas av en pessimism och uppgivenhet som är nästan destruktiv. Det är viktigt att vi nu följer utvecklingen och noga analyserar vad de åtgärder som är vidtagna har för effekt. Vi inväntar analyser under det här året eller i början av nästa år från en rad viktiga organ som arbetar med dessa frågor. Då får vi ett bättre och säkrare underlag för att göra de bedömningar som är nödvändiga för att vi skall kunna gå vidare och föra en aktiv miljöpolitik också på trafikpolitikens område. Men att nu bara döma ut de åtgärder som är vidtagna som nästan värdelösa skapar bara resignation. Jag tycker att det är riktigt trist.

Det var ett djärvt och fint beslut att kräva katalytisk avgasrening på nya bilar, ge stimulansbidrag för att utveckla detta också på de äldre bilarna och ställa hårda krav på dieselfordon. I det avseendet är vi ledande i Europa. Låt oss nu, innan vi har något annat, ändå tillerkänna detta ett värde. De rapporter som vi har fått från Bilprovning och från andra pekar mot att det här kommer att ha mycket stor betydelse för vår miljö. Om det räcker kan man inte vara alldeles säker på, men att nu på en gång säga att det inte kommer att ge några påtagliga effekter tycker jag absolut är fel.

Viola Claesson är aldrig nöjd med de besked som man lämnar. Vi har haft många diskussioner, nästan varje vecka, här i riksdagen om trafikpolitik. Det är litet svårt att hitta något nytt. Men nu bedriver vi enligt Viola Claesson en så förfärligt hård politik mot kommunerna. Jag vet inte vad det har med saken att göra, men min uppfattning är att kommunerna inte har haft svårare än staten när det gäller ekonomiska förutsättningar för att bedriva en aktiv utbyggnads- och reformpolitik under senare år.

När det gäller den regionala och lokala trafikpolitiken behövs det naturligtvis mycket stora insatser från kommunernas sida om vi skall klara en bra utveckling. Man kan inte ropa på staten varje gång som det behövs insatser – det är ett generellt konstaterande.

Sedan förstår jag inte varför man talar om svek beträffande de 10

miljarderna. Vi håller ju fast vid övnskommelsen om dessa. Men om man lyssnar på Viola Claesson, kan man tro att 25 öre ger 10 miljarder på ett enda bräde. Här skall det ju vara en fördelning under en tioårsperiod – med oförändrad bensinförbrukning under de åren.

När det gäller satsningarna på järnvägen framgår det bl.a. av trafikutskottets betänkande att det rör sig om cirka 4 miljarder på ett år – investeringar, drift och underhåll medräknade. Jag förstår inte att man här kan tala om svek, med tanke på den förhandling som har skett.

Slutligen, Elving Andersson! Ni i centern säger ute i bygderna att ni har en plan för asfaltering av grusvägar under en tioårsperiod. Men enligt de uppgifter som jag har skulle det betinga en kostnad av 58 miljarder kronor.

Förste vice talmannen anmälde att Elving Andersson, Roy Ottosson och Viola Claesson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 28 KENTH SKÅRVIK (fp):

Fru talman! Det finns i dag en region som verkligen måste prioriteras för att den spårbundna trafiken skall kunna fungera. Jag tänker då på Göteborgsregionen och även på västkustbanan, som hela mitt anförande kommer att handla om. Hugo Bergdahl har ju talat om folkpartiets järnvägspolitik, och Evert Svensson kommer att tala om Bohusbanan och dess framtid.

Miljösituationen i Göteborgsregionen är mycket allvarlig. Av bl.a. detta skäl är det i Göteborgsregionen av mycket stort intresse att järnvägsnätet byggs ut. I flera år har vi i folkpartiet begärt en utredning av den spårbundna trafiken till och från Göteborg.

Vi minns mycket väl Birgitta Dahls löfte i valrörelsen om att Göteborg med tanke på luften där snart skulle bli en ren stad. Men vad har hon gjort sedan dess? Ja, inte har hon åttstadkommit något som märks på miljön eller luften.

Göteborg är centralpunkten för den västsvenska spårbundna kollektiva trafiken. I reservation nr 38 av folkpartiet och flertalet övriga partier begär vi reseranter att regeringen tillsätter en förhandlingsman för att man på det sättet skall kunna komma fram till en samlad lösning på järnvägsfrågorna i Västsverige. Det är ju precis vad som har gjorts tidigare beträffande pendeltrafiken i Stockholmsregionen och som nu görs beträffande utbyggnaden av järnvägstrafiken runt Mälaren.

Göteborgsregionen behöver en väl fungerande pendeltrafik på sträckorna Göteborg–Kungsbacka, Göteborg–Borås, Göteborg–Trollhättan/Vänersborg samt Göteborg–Uddevalla. Det krävs således både en utbyggnad och en upprustning av banstandarden. Det skall alltså inte ske någon nedrustning, som varit fallet under flera år. Det var ingen lätt uppgift som banverket ställdes inför vid övertagandet av dessa utslitna bandelar.

Men nu, fru talman, gäller det att ta krafttag, så att det blir möjligt att rusta upp dessa järnvägslinjer. Dessutom gäller det att ge Göteborgsregionen möjlighet att dämpa den täta biltrafiken till och från Göteborg.

Det stora bekymret just nu är västkustbanan.

Så något om stomjärnvägen och länken mellan kontinenten och Oslo. För ett halvår sedan trodde alla kommunalpolitiker på västkusten att det äntligen

skulle bli en utbyggnad av denna järnvägssträcka till dubbelspår. Arbetet hade påbörjats, och löften hade givits om att det skulle bli en successiv utbyggnad av sträckan Göteborg–Halland–Skåne.

Kommunerna Göteborg, Mölndal och Kungälv hade redan börjat förbereda för pendeltrafik för att få ned antalet bilpendlare och på det sättet försöka förbättra miljön i området. Man hade åtagit sig att rusta upp stationsbyggnaderna samt bygga nya stationer där det behövdes. För kommunerna innebär detta givetvis ett från början stort åtagande när det gäller att dra sitt strå till stacken och försöka förbättra och popularisera det kollektiva åkandet i regionen. Vidare kan nämnas inköp av en ny och ändamålsenlig vagnpark.

Det är därför lätt att förstå kommunernas reaktion när också utskottsmajoriteten tänker lägga ytterligare en börda på kommunerna genom att dessa skall stå för en tredjedel av upprustningskostnaderna i samband med att man bygger ut banan till dubbelspår.

Kommunerna reagerade genom att visa stor irritation. Socialdemokratiska kommunalpolitiker i Göteborg och Mölndal har fällt hårda ord om sina kolleger i trafikutskottet. Det måste kännas bittert att behöva bli så besviken och sviken som de här kommunerna har blivit. Även länsstyrelserna i Halland, Göteborg och Bohuslän har agerat för en fortsatt utbyggnad med statliga medel.

Men det som förvånar mig mest är moderaternas ställningstagande i denna fråga. Man väljer att glömma sina uttalanden om förbud mot skattehöjningar och om alternativ finansiering – man vill ju inte diskutera möjligheten att låna pengar till finansiering av utbyggnaden.

Eftersom västkustbanan tillhör stomnätet menar vi i folkpartiet att det helt klart är statens skyldighet att finansiera och klara utbyggnaden av hela sträckan Göteborg–Helsingborg/Malmö. Varför skall vi annars skilja på länsjärnvägar och stomjärnvägar?

Sträckan Göteborg–Mölndal–Kungälv utgör bara en liten del av sträckan Köpenhamn–Oslo, två huvudstäder i våra grannländer.

Det som förvånar mig mest är att utskottsmajoriteten inte alls ville diskutera en s.k. alternativ finansiering. En sådan kunde innebära upplåning av pengar eller eventuell förskottering av pengar från t.ex. kommunerna, något som dessa inte var främmande för.

Men ni moderater och socialdemokrater har fortfarande möjlighet att ändra er. Ni kan alltså komma ur den här prekära situationen med äran i behåll genom att ge de här omnämnda kommunerna en tvåspårig järnväg. Därmed skulle Göteborgsregionen få möjlighet att förbättra miljön i ett redan mycket ansträngt område.

Till er som tillhör majoriteten i fråga om detta ställningstagande vill jag säga: Gör inte västkustborna besvikna! Gör inte era partikolleger som trott på er besvikna! Låt oss få västkustbanan utbyggd med dubbelspår, så att vi kan fortsätta projekterandet av en spårbunden miljövänlig pendeltrafik i Göteborgsregionen och öka kapaciteten när det gäller person- och godstrafiken mellan Malmö och Göteborg.

Fru talman! Härmed yrkar jag bifall till reservationerna nr 25, 37 – vilken handlar om Bohusbanan – och 38. Dessutom vill jag meddela att vi i

folkpartiet vid eventuellt avslag på reservation nr 25 kommer att stödja reservation nr 24 av centern, vpk och miljöpartiet.

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Järnvägstrafik

Anf. 29 EVERT SVENSSON (s):

Fru talman! Bohusbanan byggdes 1909 och gick från Göteborg till Strömstad. Hade man vid det tillfället lagt till de 28 kilometer som behövdes för att förbinda Sverige med Norge vid Svinesund, hade vi inte behövt ha den här debatten i dag om en utbyggnad av Bohusbanan. Denna bana skulle då sedan länge ha varit en naturlig trafikled mellan Oslo, Göteborg, Köpenhamn och kontinenten.

Trafiken genom Bohuslän är intensiv. Det gäller inte bara sommartid då turisttrafiken, som bekant, är mycket stark. Under en normal arbetsdag passerar omkring 700 långtradare Svinesundsbron på sin väg mellan Osloreregionen och Göteborg/kontinenten. Vägen är dålig och måste under alla omständigheter rustas upp. Men det som vi nu talar för är en utbyggnad och en förbättring av Bohusbanan. Detta behövs av framför allt tre skäl:

För det första är Bohusbanan en trafiklänk i ett mycket tätbefolkat område. 6 miljoner människor beräknas bo i området – Göteborgs- och Köpenhamsregionerna inräknade.

För det andra: Det är viktigt, för att inte säga nödvändigt, att få över så mycket gods som möjligt på järnväg, av miljöskäl.

Det borde ske en samordning mellan båt-, järnvägs- och landsvägstrafik. Det rör sig om järnvägstransporter på 30 mil mellan Oslo och Göteborg och ytterligare ett trettiotal mil ner till Danmark. Järnvägen går parallellt med landsvägen. Bilspedition AB säger att man skulle kunna föra över ca 10 % av sina godstransporter till järnväg. Det understryker ytterligare vad kommunikationsministern har sagt om den utveckling som är statistiskt noterad.

Miljöskälen väger alltså mycket tungt i västkustregionen, vilket har framgått av rapporter. En bättre miljö måste också få kosta pengar – och planering.

För det tredje: Bohusbanan är också en lokal trafikled i närheten av Uddevalla och Göteborg. Inte minst för Göteborgsregionens vidkommande är detta viktigt – också här av miljöskäl. Genom undersökningar vet vi vad som pågår när det gäller miljön i denna region.

Vi bohuslänningar tror på en kombination av Bohusbanan och Älvsborgsbanan upp till Kornsjö och vidare till Halden och Osloreregionen. Det borde vara möjligt att göra en kombination av trafiken. Vi har ett samarbete med Norge, och vi vet att normännens intresse för järnvägsförbindelsernas utbyggnad är stort. Det kan man förstå; hela Osloreregionen har behov av att komma ner till Sverige och kontinenten. Det rör sig alltså här om internordisk trafik, för att inte säga interkontinental trafik, och det är därför en självklarhet att Bohusbanan bör ingå i stornätet när den blir utbyggd till Norge, som vi hoppas. En snabbtrafik från Oslo till kontinenten skulle få stor betydelse för befolkningens möjligheter att resa snabbare.

Vi har haft uppe denna fråga tidigare i kammaren, och inte utan framgång. Det pågår ett intensivt utredningsarbete på båda sidor om gränsen, som utskottet noterar i sitt betänkande. Nytt för i år här i riksdagen är att vår motion från Bohuslän är undertecknad av två ytterligare partier. Nytt är

också att det i år finns en reservation till förman för motionen.

Även om vi, fru talman, beaktar vad utskottsmajoriteten har skrivit om pågående utredningar, ber jag här och nu att få yrka bifall till reservation 37 till trafikutskottets betänkande nr 16. Jag talar här för samtliga bohusläningar, liksom Nils Carlshamre gjorde i förra årets debatt.

I detta anförande instämde Leif Olsson (fp), Elving Andersson (c), Lisbet Calner (s) och Kenth Skårvik (fp).

Anf. 30 RUNE THORÉN (c):

Fru talman! Först vill jag göra några kommentarer till vad tidigare talare har sagt. Rolf Clarkson började vid andra världskrigets slut, 1945, och han sade bl.a. att järnvägens utveckling därefter inte var de olika företagsledningarnas skuld. Jag delar den uppfattningen. Många gånger skälls det på SJ och banverket m.fl., och det är naturligtvis inte rätt. Det är i denna kammare som vi beslutar om vilka medel som skall ställas till förfogande, och det är avgörande för hur SJ liksom banverket kan forma sin transportpolitik.

Georg Andersson sade att man skall ha is i magen. Jag funderade på vad det betyder. Han menade att vi konserverar för SJ. Vi i centerpartiet vill göra precis tvärtom.

Vi kan vara överens i stora stycken, men här är det fråga om att via banverket ge SJ resurser – i annat fall är SJ:s situation helt omöjlig. Alla de bidrag som ges till olönsam trafik, som Rolf Clarkson tog upp, är på mängder av sträckor helt onödiga i framtiden, när vi får en bra järnväg.

På dagens talarlista finns 26 anmälda till detta ärende, och av dem representerar en stor del Västsverige och även Blekinge. Alla de järnvägar som det är fråga om skulle egentligen kunna bli lönsamma i framtiden, men en förutsättning är att det är bra järnvägar. Det är ingen som åker tåg av nostalgiska skäl – förutom en och annan under semestertider. Det är ingen som fraktar gods med tåg som går sakta. Det måste självfallet vara snabba och bra kommunikationsmedel.

De som tycker det måste också ge de medel till banverket som behövs, och det är det som diskussionen borde handla om.

Jag har begärt ordet för att kommentera problemen i Västsverige. Mina båda företrädare i talarstolen, Kenth Skårvik och Evert Svensson, gjorde det på ett utmärkt sätt när det gäller västkustbanan och Bohusbanan. Inte minst kring Bohusbanan råder det partipolitisk enighet.

Många partier i riksdagen har väckt motioner om just kollektivtrafiken i Västsverige. Eftersom mycket av debatten har rört västkustbanan och kommunernas medverkan när det gäller att betala, vill jag påpeka att det är fel att tro att det bara skulle vara fråga om en regional kollektivtrafik. Alla banor – banan till Oslo, kust-till-kust-banan från Kalmar, Götalandsbanan till Stockholm, banan till Köpenhamn som går in till Göteborg har internationell eller nationell karaktär. Samtidigt är det självklart att alla är till nytta för den regionala trafiken.

Kommunikationsministern har tyvärr gått, men jag vill då vända mig till majoritetens företrädare. Ni har tillsatt en storstadstrafikkommitté där jag själv sitter som företrädare för centerpartiet, och en särskild kommitté som

heter Miljöprojekt i Göteborg, som har till uppgift att se vad man kan göra för att förbättra miljön i storstäderna. Båda dessa kommittéer kommer att dra den slutsatsen att det är viktigt att satsa på kollektivtrafiken.

Om det nu byggs dubbelspår på de olika banorna och de berör så mycket annan trafik än just den lokala trafiken, varför skall det betalas av lokala företrädare? Jag kan tycka att det är riktigt att de lokala företrädarna skall vara med och finansiera den totala kostnaden – det gör de också.

I förra årets debatt sades det från Göteborgsregionens sida att man var intresserad av att sätta i gång med västkustbanan. Vad gjorde vi då där nere? Jo, vi gick i författning om att ta en diskussion med kommunerna, och vi frågade: Är ni nu beredda att satsa på en tågtrafik på samma sätt som man har gjort med trafiken mellan Alingsås och Göteborg? Det var ingen lätt diskussion – det var nämligen fråga om mycket stora pengar. Kommunerna svarade: Ja, visst vill vi att folk skall kunna åka mellan Kungsbacka och Göteborg, men det finns en utmärkt motorväg där, och det finns mycket fina bussar att åka med.

Ett bussalternativ skulle då ha kostat 20–30 milj. kr., och i dag får de tre kommunerna lägga upp ungefär 300 milj. kr. för detta. Därav går 150 miljoner till investering i tåg, och 150 miljoner har anslutning till järnvägen och andra attiraljer som är nödvändiga för att tågtrafiken skall bli bra, på samma sätt som mellan Alingsås och Göteborg. Det här var ingen lätt dust att ta. Det vet en del partier, som är företrädare i riksdagen. De hade mycket svårt att få igenom detta, andra hade det lättare. Men till sist blev det en majoritet i Göteborg, Mölndal och Kungsbacka, på samma sätt som det tidigare hade blivit i Partille, Lerum och Alingsås, för att göra denna mycket stora satsning för att få en bättre miljö i Göteborg och Göteborgsregionen. I år kommer majoriteten i riksdagens trafikutskott och säger: Nja, det räcker inte med de pengarna. Mer pengar skall betalas ut. Det är inte särskilt lätt att plocka fram ytterligare pengar. Det vet var och en som har någon kommunal erfarenhet eller erfarenhet från landsting. Det är det som återspeglas i diskussionen. Dessutom tycker man sig ha blivit mycket orättvist behandlad. Framför allt förvånar det mig att man från moderat håll – de brukar alltid säga att man inte skall föra över utgifter på kommunerna – ställer upp på det förslag som Rune Johansson lade fram.

Vi är alltså beredda i Göteborgsregionens kommuner att satsa på en bra kollektivtrafik. Men vi tycker, precis som Elving Andersson och flera andra har sagt innan, att det riksdagen sade förut när banverket bildades är riktigt, att på samma sätt som vägverket har att svara för vägarna skall banverket svara för järnvägen.

Elving Andersson har redan bemött påståendena om vad centerpartiet har i sin partimotion, så jag tror inte att jag behöver gå in på det. Men vi är inte emot att man diskuterar. Vi vet att det finns platser här i Sverige, kanske på många håll t.o.m., där det kan vara lönsamt. Det kan gälla en järnvägsstation, man kanske bygger ett nytt city, som ger pengar tillbaka. Det är klart att både kommuner och landsting är beredda att diskutera. Men här var det mer eller mindre fråga om att med en revolver i ryggen få veta – det går att läsa i utskottsbetänkandet, även om uttalandet blev något bättre så småningom: Om ni inte är med, får ni gärna ta pengarna och lägga dem någon annanstans,

för mellan Kungsbacka och Göteborg bör man inte bygga om inte kommunerna själva satsar pengar på banan.

Låt mig, fru talman, på de minuter jag har kvar säga något ytterligare om vikten av satsningar på detta och om hur man ser på våra 40 miljarder. Jag kan även här ta Göteborg som utgångspunkt.

En snabb järnväg från Göteborg till Malmö skulle kunna innebära en minskning av dagens flygtrafik mellan Göteborg och Sturup. Jag kommer i eftermiddag att åka med ett tåg som går klockan 16.00. I de flesta fall använder jag flyg, för det är för mig den snabbaste förbindelsen. Jag har flera gånger från denna talarstol sagt att om man satsar ordentligt på järnvägen, skulle i framtiden resenärer från Göteborg, Borås, Jönköping, Linköping, Borlänge, Gävle och Sundsvall kunna åka med snabbtåg till Stockholm. Naturligtvis har det en oerhört stor betydelse för hur luften skulle förbättras, om man kunde åka tåg i stället för att flyga. Men för att det skall bli verklighet går det inte att stå här i talarstolen och prata om att SJ skall få ro, att ha is i magen och om de 10 miljarderna. Det vi säger är: Låt SJ ha ro, men se till att vi får mer pengar.

Då frågar Rune Johansson om vi vet hur mycket det går att satsa på infrastrukturen. Ja, jag kan tänka mig att Rune Johansson delvis har rätt. Det går inte att satsa hur mycket som helst. Det finns bara ett visst antal byggnadsarbetare osv. Så länge alla de skall vara verksamma i Stockholm är det självklart svårt att göra satsningar på andra håll. Men vi i centern tycker att det är rimligare att bygga kust-till-kust-banan, Götalandsbanan m.fl. och i stället minska satsningarna centralt i Stockholm. Det vore en riktig infrastruktursatsning. Dessutom, jag upprepar det jag sagt förut, är jag förvånad över hur länge televerket kan satsa 7 1/2 miljarder. Det skall kunna gå. Men att SJ skulle kunna få litet mer än 10 miljarder, eller som vi i centern föreslår 40 miljarder, är inte möjligt.

Fru talman! Jag ber att få yrka bifall till samtliga de reservationer som centerpartiet har undertecknat.

Anf. 31 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Fru talman! Jag vill egentligen inte söka sak med Rune Thorén. Men en del av historieskrivningen stämmer inte riktigt med hur jag har uppfattat sakernas tillstånd. Bl.a. nämnde han att de statliga verken och företagen inte ansvarar för att de inte får tillräckligt med pengar från riksdagen. Då är det inte mycket att göra åt.

Jag vet inte hur det är med Rune Thorén och hans förflutna i SJ:s styrelse, men jag vet att under årens lopp har ett antal, framför allt män, tillhörande denna kammare suttit både i trafikskottet och i SJ:s styrelse. De har undertecknat SJ:s äskanden varje år. Det har inte funnits några invändningar. Vpk har ställt upp på SJ:s äskanden, medan herrarna i SJ:s styrelse har gått emot SJ-styrelsens och sina egna äskanden både i trafikskottet och i riksdagen. I några fall har de t.o.m. sänkt de anslag som de andra redan har prutat på. Jag tycker att denna sanning skall fram. Det är ganska viktigt. Att sitta på dubbla stolar och samtidigt här inne spela snäll mot de statliga verken och myndigheterna, när personer har reagerat på det sättet, tycker jag inte är riktigt hederligt, det må jag säga.

Anf. 32 ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Rune Thoréns inlägg kom att så småningom handla om satsningen på dubbelspår mellan Göteborg och Kungsbacka. Jag vill ännu en gång understryka, vilket jag redan har gjort i mitt inledningsanförande i dag, att själva principen, att staten har ansvaret för men inte "ensamrätt" att stå för finansieringen i stomjärnvägsnätet, är klar. Här gäller det, om vi för framtiden vill ha en påskyndad miljövänlig satsning inom kommunikationsområdet, att se till att vi får alternativa finansintressenter i sådana här satsningar. Det är fullt klart. Till yttermera visso träffade jag i går förre kommunikationsministern Sven Hulterström och kontrollerade med honom om denna uppfattning var riktig. Han bekräftade att så också från början har varit regeringens mening i detta avseende.

När vi anslöt oss till socialdemokraternas förslag vid sittande bord i trafikutskottet, var det med denna principiella inställning som grund. Den passade oss som moderater. Vi funderade naturligtvis sedan på om det fanns möjligheter att variera detta förslag på sådant sätt som t.ex. Kenth Skårvik nämnde, med lånefinansiering. Men jag kom till den slutsatsen efter hand att en lånefinansiering i detta fall inte skulle vara till gagn för satsningarna på järnvägsnätet. Lånefinansiering innebär att vi måste betala räntor under tiden, och den innebär att vi måste betala tillbaka pengarna. Betraktar vi då de statliga bidragen till banverket som fastlagda, betyder detta att satsningar på andra delar av järnvägsnätet måste senareläggas. Jag anser fortfarande att just denna speciella sträcka, med den framtida mer omfattande pendeltågsatsningen, motiverar och berättigar den hållning vi moderater haft i trafikutskottet.

Det sista jag vill säga är, att om kommuner och landsting kommer att säga nej tack till ett avtal av denna typ, har vi menat att de pengarna kommer att kunna satsas på andra delar av västkustbanan. Det får inte uppfattas som utpressning, utan det bör uppfattas som ett besked till banverket att en majoritet i utskottet nu har sett till att pengar kommer fram. Eftersom dessa inte kan användas till den fullständiga utbyggnaden av dubbelspår mellan Göteborg och Kungsbacka, får dessa pengar användas till andra delar av västkustbanan. Då gör de nytta där. Vi har på det viset alltså tryggt fortsatta offensiva satsningar på banan.

Anf. 33 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Fru talman! Jag lovade att inte lägga mig i debatten mera. Men när Rune Thorén här kommer med rent felaktiga uppgifter från talarstolen, måste jag i alla fall korrigera dem.

Rune Thorén påstår att banverket i huvudsak gör sina nyinvesteringar i Storstockholmsområdet. Detta är felaktigt. De insatser man gör på Grödingebanan betalas i huvudsak av regionala intressenter – närmare 400 milj. kr. De anslagsmedel banverket har för investeringar i järnvägsnätet används i huvudsak utanför storstadsområdet.

Anf. 34 RUNE THORÉN (c) replik:

Fru talman! Inga missförstånd skall råda, Rune Johansson! Vad jag syftade på var inte banverkets investeringar som sådana, utan jag menade den totala

investering vi i dag gör i samhället. Jag kan också hålla med om att det finns en gräns för hur mycket man klarar av. Det var med tanke på den stora intensiteten i Stockholmsområdet totalt sett – med byggverksamhet osv. – som jag sade att vi bör satsa på andra regioner. Då klarar vi alltså centerns 40 miljarder.

Till Viola Claesson vill jag säga att visst har centern varit kritisk när det gäller SJ och banverket – och framför allt transportrådet. Vad jag har försökt förklara, inte minst i tidningsdebatter, är att det egentligen är små saker om man i dag skall rikta kritik mot SJ, banverket osv. Vad det är fråga om är att ge ordentliga resurser. Då först har SJ och banverket möjlighet att fullgöra sina uppgifter när det gäller både gods- och persontransporter.

Till Rolf Clarkson: Vi har ju sagt i partimotionen att vi inte är emot att man kan diskutera. Men för mig som politiker har det alltid framstått som rimligt, när man skall diskutera och förhandla, att det sitter någon på andra sidan bordet, och så talar man med varandra och försöker komma överens. Då sitter man inte och säger: "Så här skall det vara." Det som står i den handling vi i dag behandlar är ett diktat. Det går inte att komma ifrån, även om jag erkänner att det höll på att bli betydligt hårdare från början. Det blev något bättre. Självfallet tror vi att västkustpolitikerna finner, när de läser minoritetens förslag, att det från deras utgångspunkt är betydligt bättre, för det följer den linje som vi hade förra året.

Anf. 35 ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Jag finner det mycket angeläget att Rune Thorén får med sig hem budskapet att det inte är fråga om utpressning. Det blir en frivillig överenskommelse, om den träffas. Och om man inte träffar ett avtal av denna typ blir det en senareläggning, som man då tycker att man kan bära. Det är alltså helt och hållet en lösning av frivillig karaktär.

Jag vill ännu en gång understryka att denna lösning har sin förebild i det avtal – Strängavtalet – som gäller Stockholmsregionen.

Anf. 36 RUNE THORÉN (c) replik:

Fru talman! Det är ingen bra jämförelse. När det gäller Stockholmsområdet var det en helt annan typ av investeringar. Här är det fråga om "raka spår" som det gäller att investera i och som inte ger några pengar tillbaka till kommuner och landsting.

Dessutom är det den stora skillnaden att det här är fråga om att betala dubbelt. Man kommer alltså först att betala för investering, och sedan skall man betala banavgifter. Jag har försökt kolla med vårt trafikbolag i Göteborg. Man säger där att den trafiken säkerligen kommer att kosta mellan 3 och 4 milj. kr. per år. Det skulle betyda att man på ett antal år betalar den här rälsen två gånger om, och det kan ju ändå inte vara rimligt att ha ett sådant system.

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

Anf. 37 OLLE ÖSTRAND (s):

Fru talman! Låt mig helt kort uttrycka min stora tillfredsställelse över att trafikutskottet nu i sitt betänkande har lyft fram särskilt två snabbtågsprojekt, nämligen Stockholm–Göteborg och Stockholm–Sundsvall.

Detta har ju också understrukits av utskottets talesman Rune Johansson här i dag. Han sade samtidigt att det regionalpolitiskt är mycket viktigt att denna snabbtågssatsning kommer i gång med det snaraste.

Det är samma slutsatser som har dragits av den arbetsgrupp som nu under ett år har jobbat med det här projektet. Det sakmaterial som vi har tagit fram visar att ett snabbtåg mellan Stockholm och Sundsvall kommer att vara en av de mest effektiva regionalpolitiska satsningar som kan göras för att utveckla framför allt södra Norrlandskusten.

Jag är medveten om att det är banverket som har ansvar för investeringsplaneringen. Men jag vet också att banverket i sin planering skall ta hänsyn till de regionalpolitiska aspekterna.

Fru talman! Jag utgår nu från att banverket väger in de synpunkter som trafikutskottet har gett uttryck för i sitt betänkande.

Anf. 38 INGBRITT IRHAMMAR (c):

Fru talman! Jag vill ta upp några problem med tågförbindelser i Kristianstads län och i Skåne. Det gäller tågförbindelser på västkustbanan och särskilt dess södra del, sträckan Kristianstad–Hässleholm som en del av interregionala förbindelser söderut men också som en del av Blekingebanan, samt fjärrtågsförbindelser till Göteborg och Stockholm.

Först några synpunkter på järnvägstrafik i allmänhet.

Vi skall hellre satsa på utveckling än på nedskärning, menar centern. För att öka lönsamheten inom persontågstrafiken är det klokt, anser vi, att satsa på fler rabatter, tätare och bättre anpassade turer, bättre spår och vagnar. Det skulle öka järnvägens konkurrenskraft och få fler att ta tåget. Att detta är riktigt har ju faktiskt visat sig genom de satsningar på röda avgångar som SJ har gjort på sistone.

Persontrafiken på banan Kristianstad–Hässleholm har varit föremål för förhandlingar mellan SJ och transportrådet. Denna sträcka har i dag 16 dubbelturer. Förhandlingarna har resulterat i att trafiken på denna bansträcka kommer att reduceras med 6 dubbelturer till 10. Av dessa 10 dubbelturer är 4 s.k. rådrumsbeställningar intill nästa förhandlingsomgång. Denna minskning av antalet dubbelturer innebär väsentliga försämringar av persontrafiken och kan få allvarliga konsekvenser för den miljövänliga järnvägstrafiken i Kristianstads län och den sydliga landsändan. Nedskärningarna resulterar bara i ännu större förluster, eftersom folk då väljer andra transportmedel. Och när allt färre personer tar tåget, hotar nya nedskärningar. Risker är uppenbar att de fyra dubbelturer som i dag är s.k. rådrumsbeställningar försvinner vid nästa förhandlingsomgång. Då försämras kommunikationerna och landsbygden riskerar att avfolkas.

Om kollektivtrafiken skall kunna fungera, måste det finnas en helhetssyn på olika förbindelser, såväl regionala som interregionala. Banan Kristianstad–Hässleholm måste ses i detta helhetsperspektiv tillsammans med de interregionala förbindelserna, som jag tidigare nämnde.

Centern vill anvisa 70 milj. kr. utöver regeringens förslag för att möjliggöra köp av även här nämnda nedlägningsdrabbade turer. Därför yrkar jag bifall till reservation 10.

Fru talman! En fortsatt utbyggnad av dubbelspår på västkustbanan är mycket angelägen, som här tidigare har sagts, särskilt mot bakgrund av den svåra miljösituationen i Västsverige. Det är nödvändigt att föra över så mycket biltrafik som möjligt på järnväg. Det gäller så väl varu- som persontransporter. Det är ett statligt ansvar att underhålla och bygga ut västkustbanan. De medel som banverket fått för viss uppbyggnad av denna bana är otillräckliga. Redan nästa år bör därför 100 milj. kr. användas för särskilda nyinvesteringar, och ytterligare anslag bör anvisas kommande budgetår.

Därmed tillgodoses syftet i centermotionen T206, där vi kräver ytterligare satsningar på västkustbanan.

I denna motion pläderar vi också för att en tunnel byggs genom Hallandsåsen för att öka trafiksäkerheten. Man minskar då en mängd plankorsningar mellan väg och järnväg, och därmed ökar trafiksäkerheten.

Jag yrkar med detta bifall till reservation nr 24.

Fru talman! I motion T550 av mig m.fl. – en flerpartimotion – behandlas den södra delen av västkustbanan, sträckan Båstad–Ängelholm–Åstorp–Malmö/Lund. Denna sträcka trafikeras i dag med fyra tågturer i stort sett dagligen i vardera riktningen. Västkustbanan är i denna del en viktig pendlingsförbindelse, eftersom västra Skåne kommit att uppfattas som en gemensam arbetsmarknad. Beläggningen, särskilt i arbetspendlingslägen, har därför varit god. Människorna har vant sig vid att västkustbanan är en viktig del av samhällenas infrastruktur. Bl.a. av den anledningen har staten anslagit medel för dess upprustning i samband med att linjesträckningen läggs om över Helsingborg i och med att genomgående järnvägsspår där färdigställs år 1991. SJ planerar att vid denna tidpunkt sätta in ytterligare trafik på rubricerad bandel.

I Tågplan 89 Västkustbanan som SJ tagit fram föreslås att samtliga tågförbindelser Nordvästskåne–Malmö/Lund slopas med ett undantag. Som ersättning föreslås i stället att direktbussar sätts in mellan Ängelholm och Malmö/Lund.

Bussarna kommer dock inte att trafikera Båstad. Dessutom kommer bussresorna att ta mycket längre tid än vad tidigare tågförbindelser gjort, vilket kommer att innebära att SJ kommer att förlora en grupp trogna arbetspendlande järnvägsåkare på denna sträcka. I stället tar dessa naturligtvis bilen till arbetet det är ett snabbare och bekvämare alternativ för dem.

Det finns större risk att järnvägstrafiken blir än mer olönsam. Då lägges ytterligare linjer och turer ned.

SJ blir förlorare, miljöpolitiken blir förlorare och energipolitiken blir förlorare. Därför bör nuvarande förbindelser mellan Nordvästskåne och Malmö/Lund bibehållas till dess att en utökad trafik insätts igen år 1991

Med detta yrkar jag bifall till motion T550.

Anf. 39 HANS GUSTAFSSON (s):

Fru talman! I motion T534 hemställer motionärerna att riksdagen måtte ge regeringen till känna att någon omklassificering av Blekinge kustbana inte skulle få ske förrän banan upprustats till modern standard.

Orsaken till vår motion var det anmärkningsvärda förhållandet att SJ och transportrådet redan några månader efter det att riksdagen i maj 1988 beslutat att banan skulle ingå i stamnätet föreslog att banan skulle utgå ur stamnätet och föras över till länsjärnvägsnätet.

Enligt riksdagens beslut, som på flera ställen återges i trafikutskottets betänkande, skall järnvägsnätet delas in i stomjärnvägar och länsjärnvägar. Till stomnätet skall föras sådana banor som har person- eller godstrafik som är av nationell och internationell betydelse. Vid avgränsningen av stomnätet valdes i första hand bandelar där trafikunderlaget för persontrafiken medger minst fem dagliga dubbelturer. Dessutom togs viss hänsyn till regionalpolitiska förhållanden. Riksdagen beslöt i maj 1988 på trafikutskottets tillstyrkan att Blekinge kustbana skulle tillföras stomnätet. Vi fann det givetvis ytterst anmärkningsvärt att transportrådet redan några månader därefter föreslog att banan skulle avföras från stomnätet och senare också träffade överenskommelse härom med SJ.

Det är svårt både för motionärerna och för berörd befolkning att förstå att de skäl som i maj ledde till att ett enigt trafikutskott och en i stort sett enig riksdag beslutade att kustbanan skulle tillföras stomnätet, i september samma år skulle vara så annorlunda att banan skulle ut ur stomnätet. Mig veterligt har heller inget godtagbart skäl redovisats för att det som var en av alla i maj månad omfattad sanning skulle vara lögn i september månad.

Det är också ytterst förvånande att utskottet vid behandlingen av vår motion icke ens höjt på ögonbrynen över en sådan brist på respekt för utskottets och riksdagens beslut från den verkställande myndighetens sida. Vi inser självfallet att den en gång beslutade klassificeringen av landets järnvägar icke kan gälla för evigt, men jag kan knappast tro att vare sig trafikutskottet eller riksdagen avsett att den endast skulle gälla i tremånadersperioder. För en bandel som ansetts ha nationell och internationell betydelse och som har stor betydelse för ett utsatt läns infrastruktur kan inte förhållandena ändras på så kort tid som några månader.

I utlåtandet över vår motion påpekar nu utskottet att det inte är SJ och transportrådet som beslutar om överflyttning av banan från stomnätet till länsjärnvägarna utan att sådana beslut fattas av regeringen.

Det var faktiskt vetskåpen härom som föranledde motionen. Med hänsyn till den av SJ och transportrådet föreslagna omklassificeringen syntes det angeläget att trafikutskottet fick tillfälle uttala att detta f.n. icke kunde stå i överensstämmelse med det trafikpolitiska beslutet föregående år, och att om det ändock skulle komma att ske borde den starkt nedslitna bandelen först rustas upp.

Trafikutskottet har nu valt att inte ta upp motionärernas yrkande i sak utan hänvisar till gällande beslutsordning. Dock tillägger trafikutskottet, att om en omklassificering skulle bli aktuell, förutsätter utskottet att samråd kommer att ske med kommunen, länsstyrelsen och trafikhuvudmannen.

Då utskottet samtidigt betonar att det är regeringen som fattar beslutet

måste utskottets uttalande tolkas på så sätt att regeringen före ett eventuellt beslut skall samråda med de uppräknade företrädarna för länet. Det är bra att trafikutskottet så klart redovisat beslutsgången vid ett eventuellt rege- ringsbeslut i frågan.

Av en så välsinnad person som jag kan trafikutskottets betänkande inte tolkas på annat sätt än som ett stöd för vår uppfattning. Utskottet redovisar i sitt betänkande de kriterier som skulle gälla vid klassificeringen av järnvägs- nätet enligt riksdagens beslut i maj förra året, men konstaterar att beslut fattas av regeringen.

Ingen kan tro att trafikutskottet nu menar att de skäl som i maj förra året föranledde trafikutskottet att föreslå att kustbanan skulle införas i stomnätet väsentligt förändrats på några månader. Vi får nu sätta vår tilltro till regeringen och det är inte särskilt svårt för mig. Inte heller den kan ha ansett att så snabba förändringar är rimliga att vi skall ha en kvartalspolitik på järnvägsområdet där kommunikationsministern alldeles nyss betonade frå- gornas långsiktiga karaktär.

Det är nog också så att de flesta uppfattade riksdagens trafikpolitiska beslut i fjol på det sättet att järnvägstrafiken skulle utvecklas, och inte att vi skulle skynda oss att avveckla den. Jag är ganska övertygad om att jag också på denna punkt har stöd av trafikutskottet.

Fru talman! Innan jag avslutar mitt anförande skall jag i all korthet kommentera SJ:s och transportrådets förslag och åtminstone antyda varför samtliga i riksdagen företrädde partier från länet och dessutom 36 000 invånare med sina namnunderskrifter slutit upp kring kustbanan.

Det kan dock knappast vara nödvändigt att i denna debatt inför trafikut- skottets ledamöter beskriva betydelsen av att det i ett län finns tillgång till en väl fungerande järnväg. Inte heller är det nödvändigt att än en gång betona kommunikationernas infrastrukturella betydelse för en regions utveckling. Det finns dokumenterat i flera utredningar och betänkanden.

Det var också dessa och andra skäl som utgjorde motiv för riksdagens trafikpolitiska beslut i maj förra året.

Vi har i Blekinge under mer än ett decennium kämpat med svåra strukturella sysselsättningsproblem. Arbetslösheten har varit stor och be- folkningsminskningen betydande. Under senare år har vi genom lokalise- ringsbeslut och olika stödformer fått regeringens medverkan för att förändra ett konventionellt industrilän till ett län som bättre sammanfaller med den näringsutveckling vi har i landet i övrigt. Trots att vi under senare tid drabbats av allvarliga bakslag genom diskussionen om varvet och varslen vid Ericssons har vi varit på god väg att lyckas i våra strävanden. Att i detta läge rycka undan den livsnerv som järnvägs kommunikationerna utgör vore en björntjänst både åt oss och åt statsmakterna som gett stöd för att vi skall kunna vända på utvecklingen.

Nå, kan någon säga, om järnvägen skulle överföras till länsjärnvägsnätet betyder det inte att tågtrafiken behöver avvecklas. Länet har då möjlighet att ordna en bra tågtrafik och kan, i varje fall under en övergångstid, få ekonomiskt stöd till driften.

Det skulle kunna ligga något i detta. SJ har ju inte hittills visat något mer påtagligt intresse för bandelen. Svarigheten med en sådan lösning är

emellertid att banan med hänsyn till både sträckning och kvalitet är i så dåligt skick att en godtagbar trafik icke kan upprätthållas. Medelhastigheten på banan är högst 65 km i timmen, och tågmaterielen är otillfredsställande. Det är väl inte så konstigt om vi då och då tycker att det är en underlig debatt som förs om att utveckla tåg som kan köra mellan 200 och 300 km i timmen, när man på vår bandel ännu inte har kommit upp till 65!

På regeringens uppdrag har transportrådet utrett bandelens status. Transportrådet har upprättat förslag till en ombyggnad och elektrifiering av banan. Kostnaden uppskattades till 470 miljoner. Restiden mellan Karlskrona och Hässleholm skulle minska med nära en timme, och man beräknar att passagerarantalet skulle öka med 80 %.

Länsstyrelsen, Blekinge naturskyddsförbund och näringsdelegationen har var för sig utarbetat rapporter om Blekinge kustbana. Tiden medger inte att jag här redovisar innehållet i dessa utredningar. De innehåller flera alternativa lösningar och innehåller alla förslag till en effektiv järnvägskommunikation mellan Karlskrona och Hässleholm. Alla har de funnit att det finns starka nationella, regionalpolitiska och miljömässiga skäl för en modernisering av banan och trafikmedlen.

Blekinge är efter storstadslänen landets mest tätbefolkade län, och 80 % av länets befolkning bor i nära anslutning till kustbanan. Det vore förunderligt om det inte skulle gå att ordna en effektiv tågtrafik under sådana förhållanden. Man måste fråga sig: Var skall det då vara möjligt, med undantag av storstäderna?

Fru talman! En avveckling av persontrafiken på kustbanan är omöjlig att acceptera för länets befolkning. Men vi inser självfallet att det på grund av tidigare försummelser nu rör sig om mycket pengar för att klara bana och trafik. Vi har därför sökt oss fram till alternativa och billigare lösningar. Det har bl.a. inneburit att vi sagt oss kunna avstå från elektrifiering och i stället använda oss av moderna motorvagnståg, antingen av dansk modell eller sådana som håller på att utvecklas i Sverige. Kostnaderna för en upprustning av banan kan då nedbringas till 300–350 milj. kr. För att underlätta medelsanvisningen har vi sagt att investeringen kan ske under åren 1989–1993. Vi har t.o.m. i våra mest generösa ögonblick förklarat att vi skulle kunna medverka till en förskottering, om det skulle lösa frågan.

Utan en statlig upprustning är det en omöjlighet att ordna en god järnvägstrafik. Likaså är det orimligt att ett län med landets högsta landstingskatt och som dras med stora strukturella problem ensamt skulle svara för en upprustning.

Med hänsyn till att någon reaktion ännu inte föreligger på detta alternativa förslag kommer vi att vid dagens omröstning stödja reservation 35 av Viola Claesson och Hans Lindfors, vars syfte överensstämmer med den av oss framlagda motionen. Jag ber, fru talman, att få yrka bifall till reservation nr 35.

I detta anförande instämde Christer Skoog, Jan Björkman och Börje Nilsson (alla s).

Anf. 40 RUNE THORÉN (c) replik:

Fru talman! Jag förstår att jag frestar tålmodet, men jag skall försöka hålla mig mycket kort. Jag ville säga tre saker.

Hans Gustafsson talade om stomnätet och omklassning. Från centerpartiets sida har vi tyckt att detta är en mycket allvarlig fråga, och vi har t.o.m. velat föra den hit till riksdagen. Vi har en reservation med den innebörden. Kommer sådana förslag upp måste de, som Hans Gustafsson säger, naturligtvis diskuteras med kommuner och med landsting, men vi tycker också att politikerna här i denna kammare bör ha ett inflytande och kunna säga ifrån.

Jag har haft förmånen att vara nere i Blekinge och ta del av er s.k. Blekingevision, som länsstyrelsen har jobbat fram och som jag tycker är en utmärkt produkt. Den visar att det är nödvändiga investeringar som Hans Gustafsson har talat för.

Jag vill avsluta med att säga att jag representerar en storstad. Jag skulle naturligtvis skämmas om det vore så att banverket bara hade 10 miljarder till förfogande, för då försvinner det mesta i Stockholm och någonting i Västsverige, och sedan blir det ingenting kvar. Det är just därför, fru talman, som vi säger att det behövs minst 40 miljarder för att få en hygglig infrastruktur här i landet. Jag kan bara understryka det som Hans Gustafsson har sagt: Det är viktigt att ha bra och goda kommunikationer i Blekinge.

Anf. 41 HANS GUSTAFSSON (s) replik:

Fru talman! Också jag skall fatta mig kort.

Man kan naturligtvis föra en diskussion om vem det är som skall fatta beslut om omklassificeringar. Trafikutskottet har tidigare gjort sitt ställningstagande, men jag finner i utskottets betänkande att trafikutskottet för närvarande tar en något annorlunda ställning jämfört med 1988. Trafikutskottet uttalar nu att underlaget när det gäller att köpa trafik på stomnätet har varit för dåligt och att man vill ha en bättre redovisning.

Fru talman! Låt mig också slutligen få säga följande. Det har i olika sammanhang i debatten framförts – även om Rune Thorén inte berörde detta nu – att den omständigheten att en bana ingår i stomnätet inte skulle innebära att det har lämnats någon garanti för att det skall vara trafik på den. Det är i och för sig ett ganska underligt påstående, som jag har hört komma även från kommunikationsdepartementet. Det är väldigt bra att trafikutskottet nu så tydligt slår fast att på stomnätet skall staten köpa trafik där den inte är affärsmässigt möjligt att genomföra och där det finns starka regionalpolitiska skäl att göra det. Jag vill gärna ha antecknat att jag sätter stort värde på att trafikutskottet har intagit den ställningen.

Anf. 42 KARL-GÖSTA SVENSON (m):

Fru talman! I maj 1988 beslutade riksdagen att Blekinge kustbana skall tillhöra stomjärnvägsnätet. Detta beslut mottogs mycket positivt av invånarna i Blekinge. Äntligen, trodde man, hade dörren öppnats för en upprustning av banan. Riksdagsbeslutet kunde enligt vår mening inte tolkas på annat sätt än att staten hade tagit sitt regionalpolitiska ansvar för ett län som har haft och fortfarande har bekymmer med sysselsättningen.

En positiv utveckling för Blekinges vidkommande kräver en förbättrad infrastruktur. Fullgoda kommunikationer är absolut nödvändiga för att skapa en positiv utveckling i vårt län. I detta avseende har staten ett övergripande ansvar för att denna möjlighet även står till buds för oss.

Blekingebornas förhoppning om en upprustning av Blekinge kustbana och därmed förbättrade kommunikationer med vår omgivning fick en allvarlig knäck när transportrådet och SJ endast några månader efter beslutet i riksdagen förhandlade om att överföra banan från stomjärnvägsnätet till länsjärnvägsnätet.

Fru talman! En sådan åtgärd innebär – enligt min mening i varje fall – att kustbanan kommer att läggas ned. En överföring till länsjärnvägsnätet kan inte aktualiseras innan en fullgod upprustning av banan verkställts. Det är statens ansvar att så sker.

Reaktionerna från länets invånare har varit mycket starka efter beskedet om en eventuell omklassificering av banan. Vi kan inte acceptera att man medvetet försämrar förutsättningarna för en positiv utveckling i länet.

Mot bakgrund av att vårt land förhoppningsvis är på väg till ett mycket nära samarbete med EG och att vi själva skall kunna bidra till en fast förbindelse över Öresund, är det ofattbart att staten kan medverka till att befintliga investeringar i Blekinge kustbana raderas och därmed reducera möjligheterna för en landsända att på lika villkor med andra områden i vårt land ta del av den dynamiska utveckling som ett EG-inträde i kombination med en fast förbindelse över Öresund kommer att föra med sig.

Jag har, tillsammans med företrädare för socialdemokraterna, centern och vpk, i en motion angående Blekinge kustbana uttalat att en omklassificering av banan inte får ske förrän banan rustats upp till modern standard. Vi är helt överens om att ansvaret för denna upprustning åvilar staten. Vi är också helt överens om att en upprustning av järnvägen är den enda framkomliga vägen att, vad kollektivtrafiken beträffar, tidsmässigt krympa avståndet mellan kommunerna i länet och, framför allt, mellan vårt län och Lund–Malmöområdet.

Länsstyrelsen i Blekinge har i en omfattande utredning benämnd Blekingevision med hjälp bl. a. av t. f. professor Stellan Lundberg visat på den samhällsekonomiska vinst som en upprustning av kustbanan utmynnar i.

Inom EG styrs regionalpolitiska satsningar till infrastrukturella investeringar. Mycket stora pengar satsas i de länder som har en svag infrastruktur.

Fru talman! Kustbanan är en viktig komponent för en positiv utveckling i Blekinge. Kustbanan är en viktig länk för att vi skall kunna knyta kontakter med våra blivande samarbetspartner i Europa. Restiden mellan länets kommuner kan reduceras avsevärt med en upprustad kustbana. Restiden mellan Karlskrona och Malmö kan reduceras till två timmar – en restid som inte ens bilen kan konkurrera med. Dessa framtidsmöjligheter för Blekinge får inte begränsas. Blekinge kustbana måste därför rustas upp.

Anf. 43 SVEN-OLOF PETERSSON (c):

Fru talman! En väl utbyggd infrastruktur är en av de viktigaste faktorerna för att åstadkomma en långsiktig, positiv regional utveckling. Arbetet med att förbättra kommunikationerna är också ett prioriterat område inom det

regionala utvecklingsarbete som bedrivs i Blekinge län.

Genom förbättrade kommunikationer skapas möjligheter till bättre samverkan mellan olika kommuner och regioner, utökade möjligheter till företagskontakter och större möjligheter att nå olika arbetsmarknader. Det faktum att Blekinge nu får en egen högskola understryker ytterligare behovet av bl.a. en fungerande kollektivtrafik.

Väl fungerande person- och godstransporter är synnerligen väsentliga för den totala samhällsfunktionen. Transportsystem av olika slag behövs. Järnvägstrafiken är i detta sammanhang inte att bortse från. Den fyller en viktig funktion.

Vi diskuterar här i dag för närvarande järnvägstrafiken. Därför har jag anledning att beröra endast den i detta anförande.

Vi noterar att järnvägsnätet i Blekinge är nedgången. Åtgärder behöver sättas in snabbt. Banorna behöver rustas upp och ges bättre standard. Gammal och icke ändamålsenlig vagnmateriel måste bytas ut. Med uträtade och förbättrade spår, nya lok och vagnar ges möjligheter till avsevärt förkortade restider. Åtgärderna skulle således kraftigt bidra till att öka såväl antalet resenärer som mängden gods på de olika järnvägslinjerna. Möjligheterna till arbetspendling mellan olika orter skulle öka, miljön må bättre och trafiksäkerheten främjas.

Satsningarna på det blekingska järnvägsnätet har varit i stort sett obefintliga, med undantag för inledningen till en viss upprustning i början på 80-talet. Det är av yttersta vikt att järnvägsnätet i länet ses som en samhällsekonomisk tillgång och att det blir behandlat därefter. Som tidigare nämnts är det enda riktiga att rusta upp järnvägstrafiken och väl vårda det kapital som, trots allt, banorna utgör.

Trots att tekniken genom åren har utvecklats och förbättrats har järnvägsutvecklingen på många sätt närmast legat stilla. Utvecklingen av järnvägarna har inte på långt när följt utvecklingen inom andra transportområden. Det gäller nu att rätta till dessa brister. För Blekinges del är det avgjort så att modern tågtrafik med anpassade tidtabeller är det snabbaste och effektivaste kollektiva transportsättet, i synnerhet utmed den tätbefolkade kuststräckan.

En rejäl upprustning av banorna skulle kunna minska restiderna avsevärt. Som exempel kan tas restiden mellan Karlskrona och Sölvesborg, den östligaste resp. västligaste av länets städer. Den skulle kunna kortas ned till ca 45 minuter. Detta skall vi jämföra med den tid resan tar i dag, ungefär dubbla tiden. Tiden för sträckan Karlskrona–Malmö skulle inte behöva överstiga två timmar mot dagens tre och en halv. Bara genom en upprustning av banstandarden på vissa delar av sträckan Karlskrona–Göteborg skulle restiden kunna förkortas med 30 minuter.

Allt talar således för att en upprustning skulle ge till resultat att den onda cirkel som nu järnvägstrafiken befinner sig i skulle brytas och att trafiken på banorna skulle bli till ett verkligt och ändamålsenligt alternativ i trafikförsörjningen.

Det är viktigt att kustbanan i östlig–västlig riktning genom länet med koppling till stambanan i Hässleholm samt med Malmö–Lund-regionen liksom den s.k. kust-till-kust-banan från Karlskrona över stambaneknutpunkten Alvesta vidare mot Göteborg ges de upprustningar och får de

satsningar som har krävts, bl.a. i motionerna T534 och T557.

Belackare hävdar ibland att Blekinge ligger vid sidan om. De olika satsningar som har gjorts i länet, bl.a. av regionalpolitiska skäl, visar att så inte är fallet. De visar det självklara, att även Blekinge har en framtid. Men möjligheterna till en bra framtid minskar om inte satsningarna görs fullt ut. Därför är det också ur denna synpunkt viktigt att kommunikationsmöjligheterna stärks.

Inrättandet av en högskola i länet, lokalisering av Statshälsan, boverket, kustbevakningen och andra satsningar inom såväl tjänste- och servicesektorn som inom industrin visar klart och entydigt att behovet av kommunikationer – och då också givetvis på järnvägssidan – inte kommer att minska utan tvärtom bli ännu större.

Vänder vi blicken mot öster och sydost ligger Blekinge synnerligen strategiskt till vad gäller framtida samverkan med länderna i Östeuropa. Vi kan i dag se ett ökat och växande intresse för ytterligare samverkan mellan Sverige och dessa länder. En satsning på järnvägskommunikationerna i samt till och från Blekinge skulle även ur denna synvinkel vara en god satsning till gagn för såväl län och region som hela vårt land.

Fru talman! Sammanfattat skulle således de välbehövliga satsningarna på de blekingska järnvägarna, och då inte minst på kustbanan genom länet, vara väl investerat kapital. Jag yrkar med detta som bakgrund, och då kraven i motionerna inte vunnit majoritetens gehör i utskottet, bifall till reservationerna 34 och 35 i trafikutskottets betänkande nr 16.

Anf. 44 ULLA-BRITT ÅBARK (s):

Fru talman! Det har varit en lång debatt i dag om järnvägspolitiken. Jag tycker att den stundtals har varit ganska intressant. De olika talarna har haft olika vinklingar på framtiden. Jag vill prata litet grand om framtiden, framtiden för en bättre miljö, där järnvägsutbyggnaden är en viktig del.

På västkusten har vi, som ni alla vet, mycket dålig miljö och framför allt i Göteborgsregionen. Vi som bor där har varit glada och är glada för den positiva syn man har haft hos olika myndigheter när det gäller utbyggnaden av västkustbanan. Men, fru talman, glädjen har grumlats ganska rejält i och med skrivningen i dagens betänkande. Det gäller att kommuner och landsting skall betala en tredjedel av kostnaderna för utbyggnaden. Kommuner och landsting säger nej till detta. De anser att detta är en statlig angelägenhet. Man tar det fulla ansvaret för kommunernas kostnader för nya vagnar till pendeltrafik. Bl.a. Rune Thorén har här redovisat vilka kostnader man har i kommunerna runt om i Göteborgsregionen. Man bygger väl inte ut västkustbanan enbart för pendeltrafiken mellan Kungsbacka och Göteborg?

Varför tog man inte en diskussion med kommunerna innan man fattade detta beslut? Om nu inte banverket kan nå en lösning om finansieringen med kommunerna, kan banverket omdisponera medlen till andra delar av västkustbanan. Det kallar jag för en form av utpressning, även om Rolf Clarkson säger att vi inte får tolka det så.

I betänkandet står det att: "Om det inte är möjligt för banverket att nå en uppgörelse med de lokala och regionala intressenterna i Göteborgsregionen bör enligt utskottets mening de medel som anvisas under anslaget D4, få

användas för investeringar på andra delar av västkustbanan.”

Detta är ungefär detsamma som när man säger till småbarn, att om du inte gör detta får du inte detta.

Jag tycker att det vore befriande om vi kunde få slippa sådana skrivningar i de kommande betänkandena i framtiden. Jag tror nämligen inte att det var meningen att man skulle agera så när riksdagen fattade det trafikpolitiska beslutet förra året. Jag förmodar att vi kommer att fatta ett beslut som får majoritet och som kommer att innebära att de pengar som anslås här i riksdagen mycket väl kan hamna på någon annan del av västkustbanan än vad alla partier är överens om är den prioriterade delen. Man kommer alltså att lägga över ett politiskt beslut och ett ansvar på banverket för att förhandla fram något som kommuner och landsting redan i dag säger nej till. Ansvaret för att placera pengarna någon annanstans kommer att läggas på banverket. Fru talman! Jag anser att detta är helt orimligt.

Under årets allmänna motionstid skrev jag en motion om västkustbanan tillsammans med fyra andra socialdemokrater. I motionen tog jag upp vikten av en utbyggnad av västkustbanan. Jag pekade bl.a. på kommunernas ansvar. Som jag har sagt tidigare har de tagit ett ansvar. Jag pekade också på andra alternativa lösningar. Vilka direktiv kommer banverket att få vid dessa förhandlingar? Hur skall vi i riksdagen kunna påverka banverket så att pengarna kommer att läggas på utbyggnaden av spåret mellan Göteborg och Kungsbacka?

Fru talman! Jag yrkar bifall till min motion T515.

Anf. 45 ISA HALVARSSON (fp):

Fru talman! I detta betänkande behandlas en motion som jag skrev under den allmänna motionstiden. Den berör NKIJ-banan och dess framtid. NKIJ står för Nordmark-Klarälvens järnvägar. Den banan går mellan Deje och Hagfors och är en av Sveriges få privatägda elektrifierade järnvägar. Uddeholm AB har beslutat sig för att lägga ned trafiken, eftersom driften har gått med stora förluster under flera år. En nedläggning skulle dock ge stora samhälleliga förluster. Järnvägen är av stor regionalpolitisk betydelse för Klarälvdalen. Utan järnväg hotas Klarälvdalens livsnerv stålindustrin. Hagfors Tooling blir i så fall Europas enda järnverk utan järnvägsförbindelse.

En nedläggning av NKIJ skulle utan tvivel medföra ett allvarligt hot mot sysselsättningen i en redan hårt drabbad trakt av Värmland. Järnvägen betyder också mycket ur miljö- och energisynpunkt, eftersom stora godsmängder kommer att överföras till landsväg om järnvägen försvinner. Det går två godståg per dag med bl.a. farligt gods, t.ex. gasol, till fabriken i Hagfors. Ett bibehållande av trafiken på banan skulle i jämförelse med landsvägstrafiken innebära säkrare transporter av farligt gods.

Landsvägstransporterna kommer att till stor del hamna efter riksväg 62, som redan nu är tungt belastad och i stort behov av ytterligare upprustning. Nuvarande godsmängd på NKIJ motsvarar ca 60 långtradar per dygn. Dessutom är elektrifierad järnvägstransport synnerligen miljövänlig vid transport av tungt gods. Godstågen spyr inte heller ut några dieslavgaser över Värmlandsskogarna, vilket biltrafiken skulle göra.

Utskottet hänvisar i betänkandet till att regeringen i mars gav banverket i uppdrag att från samhällsekonomiska utgångspunkter göra en analys av NKIJ. Förutsättningarna för att införliva banan i det statliga järnvägsnätet skulle prövas. Länsstyrelsen i Värmland har låtit göra en egen utredning som visar på behovet av ett samhälleligt engagemang i banan.

Fru talman! Kloka skäl föreligger för att järnvägstrafiken på NKIJ behålls, och man måste alltså skynda på beslutsprocessen. Man bör då också se över om inte NKIJ AB skulle kunna fortsätta driften, men med ett samhälleligt ekonomiskt stöd.

Fru talman! Jag yrkar bifall till motion T520.

(forts. prot. 107)

5 § Kammaren beslöt att ärendebehandlingen skulle fortsättas vid arbetsplenum tisdagen den 2 maj.

På förslag av förste vice talmannen beslöt kammaren härefter kl. 13.55 att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00, då dagens frågestund skulle börja.

6 § Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00 under ledning av talmannen.

7 § Svar på frågorna 1988/89:572 och 594 om kärnvapenfri zon i Norden och utländska flottbesök

Anf. 46 Utrikesminister STEN ANDERSSON:

Herr talman! Med anledning av förlisningen av en sovjetisk atomubåt har Gudrun Schyman frågat mig om jag är beredd att vidta åtgärder för att Sverige skall intensifiera sitt arbete dels för att få till stånd en kärnvapenfri zon i Norden, dels för att i samband med örlogsbesök kräva garantier för kärnvapenfrihet.

Ingela Mårtensson har också ställt en fråga om utländska flottbesök, vilken rätteligen borde ha besvarats av försvarsministern. Då det rör sig om angränsande områden kommer jag emellertid att besvara frågorna i ett sammanhang.

Regeringen anser att de marina rustningarna, och då särskilt kärnvapnen till sjöss, bör göras till föremål för internationella förhandlingar. I viss utsträckning kan så bli fallet i de bilaterala amerikansk-sovjetiska samtalen. För närvarande förefaller det dock inte möjligt att få till stånd mera omfattande, konkreta förhandlingar.

Sverige har under en lång följd av år drivit frågan om marin nedrustning inom FN:s ram. Redan år 1983 beslöts på svenskt initiativ att genomföra en särskild FN-studie av den marina kapprustningen. Regeringen kommer i vår att i FN:s nedrustningskommission presentera ett mera omfattande förslag om marina förtroende- och säkerhetskapande åtgärder.

Då det gäller örlogsbesök är den svenska politiken väl känd. När regeringen meddelar tillstånd för örlogsbesök crinras den gästande nationen om att kärnvapen inte får medföras vid besök i svenska hamnar. Detta sker med följande formulering:

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

*Om kärnvapenfri zon i
Norden och utländska
flottbesök*

”Det råder generellt förbud att medföra kärnvapen vid besök i Sverige. Sveriges regering utgår från att detta förbud strikt iakttagas.”

Tillståndsgivningen bygger alltså på att vi hyser förtroende för att besökare respekterar våra regler.

Den besökande staten avkrävs inga garantier om kärnvapenfrihet. Om emellertid sådana garantier skulle begäras och lämnas, föreligger, på grund av den folkrättsliga immuniteten, ingen rätt att inspektera örlogsfartyg för att kontrollera det verkliga förhållandet. Det finns för närvarande inte heller några säkra metoder för verifikation utan att inspektion av fartyget genomförs. Detta innebär att ett besökstillstånd måste bygga på förtroende även om garantier skulle krävas.

Jag vill understryka att jag hyser den största förståelse för den oro som många människor känner inför kärnvapenmakternas politik att varken bekräfta eller förneka förekomsten av kärnvapen ombord på sina fartyg. Sverige kräver att kärnvapenstaterna överger denna politik, och vi verkar i internationella sammanhang för att så skall ske.

Kärnvapenfrihet vid örlogsbesök har tagits upp av Sverige inom FN:s ram, bl.a. i FN:s nedrustningskommission. Jag kan särskilt peka på att statsministern tog upp frågan i sitt anförande under FN:s specialsession om nedrustning i juni 1988. Han underströk där att det hemlighetsmakeri som traditionellt omgärdar utplacering av kärnvapen till havs är motsatsen till förtroendeskapande, och han framförde att kärnvapenstaterna borde överge sin föräldrade politik att varken bekräfta eller förneka förekomsten av kärnvapen ombord. Från svensk sida driver vi frågan även i bilaterala kontakter.

Regeringen fortsätter sitt arbete med att utreda och analysera faktorer av relevans för frågan om en kärnvapenfri zon i Norden. Genom tillsättandet 1987 av en gemensam nordisk ämbetsmannagrupp med uppgift att utreda förutsättningarna för en kärnvapenfri zon i Norden fick arbetet en ny dimension. Mina nordiska utrikesministerkollegor och jag har haft anledning att konstatera att ”gruppens arbete har gått tillfredsställande framåt”.

Att arbetet i zonfrågan bedrivs intensivt innebär inte att det skall forceras. Det måste få ta sin tid att diskutera en så viktig fråga.

Ingela Mårtensson undrar i sin fråga vilka flottbesök från kärnvapenstater som vi har att vänta de närmaste fyra månaderna.

Under den tiden planeras totalt fyra örlogsbesök, varav ett från Frankrike och tre från Storbritannien.

Då Gudrun Schyman, som framställt fråga 572, anmält att hon var förhindrad att närvara vid sammanträdet, medgav talmannen att Bertil Måbrink i stället fick delta i överläggningen.

Anf. 47 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag tackar utrikesministern för svaret. Tyvärr kan Gudrun Schyman inte vara här, men det får duga med mig.

I Sverige finns i dag en stark opinion för fred och nedrustning. Den finns manifesterad i freds rörelserna, i de politiska partierna, i kvinno- och ungdomsförbundet och i kommuner – för att nämna några exempel. Detta är ett faktum som borde glädja regeringen och som skulle kunna vara ett gott

stöd för en rakryggad hållning i det internationella arbetet för fred och nedrustning. Men sedan denna fråga framställdes och efter den artikel som kabinettsekreteraren i utrikesdepartementet och statssekreteraren i försvarsdepartementet skrev i Dagens Nyheter får man faktiskt misstanken att den här starka opinionen börjar bli en belastning för regeringen.

"Nedrustningspolitiken måste vara ett stöd för vår säkerhetspolitik och inte bli till ett problem för den", skriver de båda herrarna. Varför inte vända på det och i stället säga: "Säkerhetspolitiken måste vara ett stöd för vår nedrustningspolitik och inte bli till ett problem för den." Det är tydligen så i dag.

Vi vet att en av kärnvapenmakterna, USA, är väldigt irriterad över att mötas av demonstranter när man kommer med sina militärfartyg och avkrävs ett besked om man har eller inte har kärnvapen ombord. Jag hoppas att det inte är så, att en av stormakterna i fortsättningen skall diktera vår säkerhetspolitik. Man får det intrycket av den här artikeln, som väl inte har kommit till av en tillfällighet.

Anf. 48 INGELA MÅRTENSSON (fp):

Herr talman! Jag tackar Sten Andersson för svaret. Det var bra att vi fick reda på att vi får fyra flottbesök under våren. Nu undrar jag bara: Till vilka dagar är dessa besök planerade och till vilka hamnar kommer fartygen? De frågorna kanske vi också kan få besvarade här. Det är nämligen svårt att få reda på när det sker flottbesök, och jag tycker att det är medborgarnas rättighet att få reda på det och att regeringen eller myndigheterna inte skall bedriva ett hemlighetsmakeri. Som Sten Andersson påpekade i svaret skapar detta hemlighetsmakeri inget förtroende.

Det är litet motsägelsefullt att vi å ena sidan säger att vi har förtroende för att fartygen inte medför kärnvapen till våra hamnar och att statsministern å andra sidan säger att detta hemlighetsmakeri icke skapar något förtroende. Jag håller med statsministern om att det verkligen inte skapar något förtroende, när man inte kan svara på frågan om fartygen har kärnvapen eller inte.

Nu har Sverige genom Sten Andersson och statsministern agerat internationellt för att vi skall få ändring till stånd, men vi har ännu inte sett någon effekt av detta. En majoritet i riksdagen har uttalat att man då skall ompröva frågan om vad man skall göra.

Är Sten Andersson beredd att säga nej till örlogsbesök och följa Nya Zeelands exempel, dvs. att i de fall där vi kan anta att fartygen har kärnvapen ombord helt enkelt inte låta dem komma till våra hamnar?

Jag tycker att man verkligen skall ta den oro på allvar som finns ute i kommunerna. Göteborgs kommun och inte minst Sören Mannheimer har enligt min mening agerat på ett föredömligt sätt. Det vore bra om allt fler hamnkommuner agerade på likartat sätt.

Anf. 49 Utrikesminister STEN ANDERSSON:

Herr talman! Med anledning av vad Bertil Måbrink sade vill jag göra två kommentarer.

För det första vill jag göra det alldeles självklara konstaterandet att

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

*Om kärnvapenfri zon i
Norden och utländska
flottbesök*

Sveriges utrikespolitik bestämmer vi själva. Den dikterar ingen annan för oss. Det tror jag inte heller att Bertil Måbrink tror att någon gör.

För det andra vill jag kommentera det som Bertil Måbrink sade om den starka opinionen för fred och nedrustning. Den är utmärkt och gör ett alldeles utomordentligt fint arbete. Jag anser mig själv tillhöra denna opinion för fred och nedrustning, och jag vet att också Bertil Måbrink liksom många andra här i kammaren gör det.

Jag förstår oron ute bland människor och tar den på allvar. Det är en av anledningarna till att vi agerar så energiskt som vi gör internationellt för att förmå kärnvapenmakterna att ändra sin strategi, som leder till oron då de kommer hit. Visst har de fått klart för sig vilka svenska regler som gäller, att det är förbjudet att komma hit och ha kärnvapen med sig. Jag utgår ifrån att de iakttar det förbudet. Men då de kommer hit och varken förnekar eller bekräftar kärnvapen ombord skapar det oro. Det är därför vi verkar internationellt. En förändring kan man bara åstadkomma i FN, i nedrustningsförhandlingarna i Genève och i bilaterala samtal där vi träffar företrädare för kärnvapenmakter. Vi är beredda att fortsätta att göra på det sätt som jag bl.a. har redovisat i svaret, men vi är inte beredda – i varje fall inte jag – att handla på ett sådant sätt att vi mister möjligheterna att agera internationellt. Det skulle saken förlora på. Vi kan inte komma fram till det resultat vi önskar, och vi utsätter oss för andra olägenheter utan att få ut något positivt av det.

Anf. 50 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Nej, jag ifrågasätter faktiskt inte utrikesministerns engagemang i freds- och nedrustningsfrågor, men den här frågan är problematisk inte bara för mig utan för många fler. Väldigt många människor har reagerat just på den här artikeln. Man kommer ju inte ifrån att om kabinetssekreteraren i UD och statssekreteraren i försvarsdepartementet går ut och uttalar sig, så gör de inte det enbart på sina två personers vägnar, utan deras uttalande måste vara förankrat på ett annat sätt.

Utrikesministern får ursäkta mig, men jag kan inte se någon motsättning i att arbeta internationellt, som Sverige gör – och där har Sverige fredsorganisationernas och de politiska partiernas inkl. mitt eget partis stöd – och att vidta klara åtgärder nationellt. Jag anser att ett klart förbud, ett avkrävande av klart besked från kärnvapenmakterna om de har eller inte har kärnvapen ombord, när de besöker Sverige med sina örlogsfartyg, inte kan stå i motsats till vårt internationella agerande. Jag förstår inte det resonemanget.

Anf. 51 INGELA MÅRTENSSON (fp):

Herr talman! Sten Andersson säger att Sverige har agerat energiskt för den här frågan. Så energiskt tycker jag nog inte att det arbetet har varit. Jag skulle nog vilja ha litet mer kraft bakom orden. Artikeln av Schori och Nygren kan inte tolkas på annat sätt än att man inte är beredd att göra något mer än att fortsätta att möjligtvis ta upp den här frågan i något tal i FN och säga några ord om garantierna. I övrigt kommer man inte att göra någonting. Men riksdagen har ju ändå uttalat att man, om de internationella påtryckningarna inte får någon effekt, skall vidta åtgärder. Vilka åtgärder tänker sig Sten

Andersson att man skall vidta, eftersom Sverige tydligen inte kan följa Nya Zeelands exempel?

Varför kan inte Sverige, som jag har föreslagit, ta initiativ till att icke-kärnvapenstater går samman om en egen strategi gentemot kärnvapenstaterna, så att man kan bemöta dem. Då skulle ju inte Sverige bli som en vandrande man i öknen, eller hur det var Schori uttryckte sig i sin artikel.

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Om kärnvapenfri zon i Norden och utländska flottbesök

Anf. 52 Utrikesminister STEN ANDERSSON:

Herr talman! Jag kan försäkra att vi verkar energiskt och med all kraft för att kärnvapenstaterna skall ändra sin strategi. Jag är inte beredd att redovisa alla de samtal som förs och hur vår strategi är upplagd. Det skulle möjligtvis kunna försvåra en framgång. Men man skall inte tro att man genom att förändra ett förbud, som i dag råder, till en garanti har löst problemet. Så är det ju inte. Om de för oss bakom ljuset – det är vad ni tror – i det ena fallet, så kan de ju göra det lika mycket och med samma verkan i det andra fallet, dvs. med en garanti. I båda fallen måste man ju bygga på förtroende. Annars skall vi ha inspektionsrätt, och det medger oss inte internationell lag.

Anf. 53 INGELA MÅRTENSSON (fp):

Herr talman! Jag har för min del föreslagit att vi skall följa Nya Zeelands exempel. Då skulle vi helt enkelt inte ta emot flottbesök. Jag tror inte att kärnvapenstaterna kommer att ändra sin strategi, besvara frågorna och garantera att de inte har kärnvapen ombord. Om vi över huvud taget inte tar emot dem, kommer vi ju också ifrån detta med kontrollmöjligheter.

Sedan talar Sten Andersson om alla samtal han har haft. I debatten i DN undrar man också hur det kommer sig att Schori och Nygren just nu går ut med en sådan här debattartikel. Förekommer det påtryckningar från något håll? Är det därför man nu vill föra den här debatten och kanske förekomma den socialdemokratiska kongressen och en eventuell opinion där?

Anf. 54 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag menar också att man kan följa Nya Zeelands exempel och helt enkelt förbjuda sådana flottbesök från kärnvapenmakterna där vi vet att det finns kärnvapen ombord. En mycket stor opinion i det här landet skulle stå bakom en sådan åtgärd. Men jag förstår av utrikesministerns inlägg här att regeringen inte vill vara med om något sådant. Det framgår också av den här tidningsartikeln.

Jag undrar om man ändå inte har möjlighet att kontrollera ett fartyg som innehar kärnvapen utan att gå ombord och göra en inspektion. Jag har för mig att det finns vissa sådana metoder. Jag ser att utrikesministern skakar på huvudet. Okej, jag har kanske fel. Den enda möjliga åtgärden är då helt enkelt att förbjuda dem att komma hit.

Anf. 55 Utrikesminister STEN ANDERSSON:

Herr talman! Jag fick en fråga av Ingela Mårtensson om när flottbesöken skall äga rum och vilka hamnar som är berörda. Hon kanske vill veta klockslag också.

Besöket från Frankrike består av en fregatt och fyra patrullbåtar. De

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Om remissbehandlingen av utredningsbetänkande om utrikesförvaltningens inriktning och organisation

kommer till Stockholm i mitten av juli, den 12–15 juli.

Vad gäller Storbritannien så avlägger ett sjömättningsfartyg besök i Ystad vid månadsskiftet april-maj, den 29 april–3 maj. Under samma tid besöker fyra minsvepare Göteborg. Det tredje besöket från Storbritannien utgörs av en lätt kryssare och en fregatt, som besöker Stockholm i början av juni, den 1–5 juni. Jag är ledsen – det finns inga klockslag.

Anf. 56 INGELA MÅRTENSSON (fp):

Herr talman! Jag tackar Sten Andersson för svaret. Jag väntade faktiskt på det. Det var bra att vi fick ett rakt svar. Det är faktiskt inte oväsentligt vilket klockslag som gäller. Självt var jag inbjuden till fredeskadern som skulle möta ett amerikanskt besök. Då fick fredsrörelsen besked om att båtarna skulle komma kl. 17.00, och när man höll på att förbereda sig kom båtarna i stället kl. 15.00. Det var kanske inte helt omedvetet som man kom två timmar för tidigt. Klockslaget är således inte oväsentligt i sammanhanget.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på fråga 1988/89:585 om remissbehandlingen av utredningsbetänkande om utrikesförvaltningens inriktning och organisation

Anf. 57 Utrikesminister STEN ANDERSSON:

Herr talman! Gudrun Schyman har frågat mig – med anledning av remissbehandlingen av utredningsbetänkandet om utrikesförvaltningens inriktning och organisation – varför listan på remissinstanser upptar så gott som enbart statliga myndigheter och föreningar som företräder kommersiella intressen.

Hon frågar om jag är beredd att vidta åtgärder för att folkrörelseförankrade organisationer med internationell inriktning som freds-, solidaritets- och invandrarorganisationer bereds tillfälle att yttra sig.

Det är ett betydelsefullt inslag i den svenska politiska beslutsprocessen att yttranden inhämtas från myndigheter och organisationer över utredningar som kan innebära viktiga politiska ställningstaganden. När det gäller betänkandet om utrikesförvaltningens inriktning och organisation, är denna utredning framför allt ett led i regeringkansliets verksamhetsplanering och kommer t.ex. inte att föranleda någon särskild proposition. Detta ger utredningen en särskild karaktär och gör uppföljningsarbetet litet annorlunda än vid de flesta andra utredningar.

7 kap. 2 § regeringsformen är vägledande när det gäller urvalet av remissinstanser. Det sägs där att "vid beredningen av regeringsärenden skall behövliga upplysningar och yttranden inhämtas från *berörda* myndigheter. *I den omfattning som behövs* skall tillfälle lämnas sammanslutningar och enskilda att yttra sig."

Många av de myndigheter som departementet särskilt vänt sig till för remissbehandling är på olika sätt personellt och ekonomiskt sammankopplade med UD. Flera har egen personal vid olika ambassader.

Liksom Gudrun Schyman anser jag att det vanligtvis är självklart och

angeläget att även folkrörelser och andra intresserade organisationer får möjlighet att yttra sig om de så önskar. Bland de enskilda organisationer som Gudrun Schyman nämner, har några hört av sig – Sveriges Fredsråd och Sveriges Frikyrkoråd – och genom departementet fått exemplar av betänkandet. Genom Ulf Larssons presskonferens och massmediernas behandling av ärendet har de flesta intresserade kunnat uppmärksamma utredningen. Några folkrörelser har även haft möjlighet att göra sina röster hörda genom att de ingår i styrelser som fått betänkandet på remiss.

Jag vill understryka att det alltid står öppet för organisationer och enskilda att lämna synpunkter på utredningar som den om utrikesförvaltningens inriktning och organisation. Vi välkomnar de synpunkter som folkrörelser m.fl. kan ge i detta fall.

Då Gudrun Schyman, som framställt frågan, anmält att hon var förhindrad att närvara vid sammanträdet, medgav talmannen att Bertil Måbrink i stället fick delta i överläggningen.

Anf. 58 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag tackar utrikesministern för svaret. Jag har naturligtvis ingenting emot att organisationer med ekonomiska intressen skall yttra om utrikesförvaltningens inriktning och organisation. Det är självklart, men det är inte det som vi har reagerat emot.

Trots det som sägs i svaret, är det något märkligt att övriga folkrörelseorganisationer, som har mycket med utrikesdepartementet att göra och som får anslag, inte har fått tillfälle att yttra sig. Det är ju inte en liten utredning det är fråga om, och det är inte få förslag som har presenterats i den här digra luntan, som kom för några månader sedan.

Det må så vara att folkrörelserna har möjlighet att komma in med synpunkter och skicka in sina förslag. Också jag vet ju att de kan göra det, men det är faktiskt en väsentlig skillnad när UD och regeringen anmodar organisationer att uttala sig – man tillskriver alltså olika organisationer och ber dem komma med synpunkter på förslag.

Jag vet inte om det nu är för sent, men jag tycker att man i fortsättningen bör beakta också folkrörelseorganisationer, solidaritetsorganisationer, fredsorganisationer osv. De har mycket värdefulla synpunkter på och stor kunskap om UD:s förvaltning samt uppfattningar om hur den borde se ut. Jag tycker att detta borde tas till vara på ett bättre sätt än vad som nu har gjorts.

Anf. 59 Utrikesminister STEN ANDERSSON:

Herr talman! Jag vill bara upprepa det som jag tidigare sagt. De är alltid välkomna med sina synpunkter. Remisstiden har ännu inte gått ut.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 60 Utrikesminister STEN ANDERSSON:

Herr talman! Maria Leissner har frågat mig om Sverige har agerat för att söka påverka EG så, att EG:s nuvarande sanktioner inom det kärntekniska området mot Sydafrika inte upphävs. Frågeställaren har utgått ifrån att utrikesministrarna i EG:s medlemsländer vid sitt möte den 15–16 april bl.a. diskuterade ett eventuellt upphävande av EG:s nuvarande sanktioner avseende kärnteknologi mot bakgrunden av att Sydafrika kan komma att underteckna icke-spridningsavtalet, NPT.

Vi försöker givetvis få EG-staternas gehör för vår syn på sanktioner mot Sydafrika. Våra möjligheter att påverka EG:s beslut begränsas helt naturligt av att vi inte tillhör EG.

Såvitt jag har kunnat inhämta berörde inte EG:s utrikesministrar vid mötet den 15–16 april frågan om kärnteknologiskt samarbete med Sydafrika.

Den svenska synen på sanktioner mot Sydafrika, inkl. på det kärntekniska området, är väl känd i EG. I våra kontakter med EG-länderna tas sanktionsfrågan regelbundet upp. I den frågan ingår behovet av bindande sanktioner mot Sydafrika beslutade av FN:s säkerhetsråd. Det arbetet kommer vi att fortsätta med.

Anf. 61 MARIA LEISSNER (fp):

Herr talman! Jag vill tacka utrikesministern för svaret. Min fråga ställdes innan mötet ägde rum. Därför är jag en aning förvånad över att utrikesministern inte har kunnat finna att någon sådan punkt har diskuterats vid mötet mellan EG:s utrikesministrar. Det gör ju saken bättre, eftersom det innebär att Sverige faktiskt har möjligheter att nu söka påverka EG, vilket jag uppfattar att utrikesministern anser att Sverige också bör göra.

Sydafrika är i dag formellt exkluderat från vissa IAEA-aktiviteter, men inte alla. Man får t.ex. värdefull information från både sina civila och militära kärnenergiprogram.

Det pågår nu funderingar i Sydafrika att eventuellt skriva under icke-spridningsavtalet för att den vägen kunna bli av med såväl IAEA:s restriktioner som EG:s sanktioner inom kärnvapenteknologiområdet. Detta skulle ge Sydafrika ett obehindrat tillträde till kärnteknologi och expertis. Det skulle möjliggöra att Sydafrika fritt kan delta i kärnteknologisk handel, att man kan använda kärnenergi för icke explosiva militära ändamål, t.ex. atomdrivna ubåtar m.m. Detta skulle också bidra till Sydafrikas kärnteknologiska kapacitet i största allmänhet och stärka dess möjligheter att utveckla alternativ och fortsätta att utveckla kärnvapen, vilket knappast skulle eliminera Sydafrikas kärnvapenpotential. Det skulle sätta världens fred och säkerhet på spel. Det är själva grunden för FN:s säkerhetsråds beslut om vapenembargo från 1977.

I Holland har man nu väckt tanken att EG borde upphäva sina nuvarande sanktioner. Jag skulle vilja fråga utrikesministern vad Sveriges regering anser om dessa diskussioner att upphäva EG:s nuvarande sanktioner. Kommer Sverige att agera för att söka påverka EG att inte göra det?

Anf. 62 Utrikesminister STEN ANDERSSON:
Herr talman! Jag har redan besvarat de frågorna.

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Anf. 63 MARIA LEISSNER (fp):

Herr talman! Svaret var relativt generellt hållet, och det avsåg inte särskilt den kärnteknologiska exporten. Jag får i så fall hoppas att svaret innebär att Sverige kommer att utnyttja den, möjligen, korta tiden innan diskussionen avgörs inom EG till att söka påverka EG så att man icke upphäver sina nukleära sanktioner.

Meddelande om interpellationssvar

Om behandlingen av ansökningar om tullfri införsel på vissa färjelinjer

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Meddelande om svar på interpellation 1988/89:215

Anf. 64 Utrikesminister STEN ANDERSSON:

Herr talman! Med hänvisning till riksdagsordningens 6 kap. 1 § får jag meddela att jag på grund av utlandsresa inte har möjlighet att besvara Hans Göran Francks interpellation om utländska örlogsbesök m.m. inom den föreskrivna tiden fyra veckor. Jag har för avsikt att besvara interpellationen måndagen den 29 maj.

11 § Svar på fråga 1988/89:514 om behandlingen av ansökningar om tullfri införsel på vissa färjelinjer

Anf. 65 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Herr talman! Wiggo Komstedt har frågat mig vad anledningen är att regeringen den 9 mars i år beslutat ge tillstånd till tullfri införsel på färjelinjen Ystad–Rønne, som ägs av danska staten, men inte till linjen Simrishamn–Allinge, som drivs i privat regi och vars ansökan behandlades vid samma tillfälle.

I början av året diskuterade jag med den danske skatteministern frågan om den skattefria försäljningen för färjetrafiken mellan Skåne och Bornholm. Det var därvid vår gemensamma uppfattning att för den sedan länge etablerade färjelinjen Rønne–Ystad göra ett undantag från tidigare överenskomna begränsningar i rätten till tullfri införsel av varor, som anges i resp. lands tullfrihetsregler för resande. Vi var också eniga om att det endast bör vara färjelinjer som bedriver helårstrafik som kan komma i fråga för ett sådant undantag.

Det är mot denna bakgrund som regeringens beslut om de två ärendena om Bornholmstrafiken skall ses. Rederiernas ägandeförhållanden hade ingen som helst betydelse i sammanhanget.

Anf. 66 WIGGO KOMSTEDT (m):

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

Låt mig vända mig emot den mening som säger att det skulle gälla endast sedan länge etablerad trafik. Det är faktiskt inte så. Simrishamn–Allinge är

ingen ny trafiksträcka. Trafik på den linjen har bedrivits sedan sekelskiftet och i organiserad form sedan 20-talet. Under de tre senaste åren har transport skett med en s.k. katamaran. Visserligen sker det numera bara på sommaren, men vi vet att det finns en ansökan och att man har försökt att bedriva åretruntrafik. Det har tyvärr stoppats av tullverket.

Det var bra att Ystad-Rönne fick sin trafik. Det var en katastrof att Simrishamn-Allinge inte fick samma möjligheter. De två Österlenkommunerna Simrishamn och Tomelilla har ett vikande befolkningsunderlag. Det är fråga om glesbygd. De två kommunerna har under senare år satsat sina pengar på turisttrafiken för att söka göra någonting åt den. Det inträffade är ett slag direkt emot detta.

Om det rör sig om helårstrafik eller inte tycker jag har mindre betydelse. Det bör ju ändå vara andra bevekelsegrunder som avgör. I 8 § av den s.k. resandeförordningen, 1987:1072, avses resandes rätt att ha den här möjligheten. Det har således inte ett dugg med rederiet att göra, vare sig det bedriver helårs- eller delårstrafik.

Jag tycker vidare att det borde vara avståndet mellan orterna som är avgörande och inte på vilket sätt transporten sker, om det går snabbt eller långsamt. På det viset kan man hänvisa till linjer som har gått över Ålands hav, mellan Norrtälje och Mariehamn, som också har bedrivits med snabbåt. Grisslehamn-Eckerö är en kortare rutt i distansminuter räknat än rutten Ystad-Rönne. Jag tycker således att argumenten inte är hållbara.

Min följdfråga till statsrådet är om han är beredd att ompröva det här beslutet tillsammans med sin danske kollega. Hur kommer beskedet att bli om fler rederier skulle söka tillstånd att trafikera rutten Ystad-Rönne?

Anf. 67 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Herr talman! Det är nu flera år sedan jag tog upp frågan med den danska regeringen om att vi skulle utvidga rätten till skattefri proviantering när det gäller förbindelser mellan Sverige och Danmark. Då fick jag ett definitivt nej som svar på frågan från den danska regeringen.

För drygt ett halvår sedan vände sig emellertid den danske skatteministern till mig och sade att man nu hade ändrat uppfattning och var beredd att gå så långt som att linjen Ystad-Rönne skulle kunna beviljas samma provianteringsbestämmelser som vi t.ex. har på linjer över Ålands hav.

Det är den danska regeringens uppfattning. Jag utgår ifrån att eftersom det tog den danska reeringen tre år att komma fram till den lösningen, så kommer det att ta några år till innan vi kan gå vidare med någon ytterligare liberalisering av bestämmelserna på detta område. Svaret på frågan är alltså nej. För dagen avser jag inte att ta några initiativ.

Anf. 68 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Finansministern har givetvis sitt ämnesområde. Jag trodde inte att den svenska socialdemokratiska regeringen överlät till danskarna att bestämma vilken regionalpolitik vi skall ha i vårt land. Det här faller visserligen under en annans ministers område, men regeringen har i varje fall ett totalansvar. Med den här inställningen är det onekligen så att Danmark bestämmer hur regionalpolitiken skall bedrivas i sydöstra Skåne. Man

kommer inte ifrån att det är en stor belastning för de två Österlenkommunerna.

Jag har även i Nordiska rådet arbetat för att vi skall få en tullfri försäljning på båda linjerna. Jag är icke avundsjuk, utan jag tycker det är bra att Ystad-Rönne har fått det. Det är emellertid en katastrof för Simrishamn kommun i det här sammanhanget. Det tror jag att statsrådet säkert är medveten om. Statsrådet borde också vara medveten om att länsstyrelserna i Malmöhus län, där Ystad ligger, och i Kristianstads län, där Simrishamn ligger, alla turistorgan och andra inblandade har varit tillskyndare och sagt att man tycker att det borde ske en jämställdhet på detta område. Jag beklagar verkligen den negativa inställningen och att statsrådet inte är beredd att ta upp diskussionen med danskarna, utan låter dem bestämma.

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Om den framtida järnvägstrafiken

Anf. 69 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Herr talman! Jag är inte underrättad om vad Wiggo Komstedt har för specialområde. Jag trodde emellertid att han visste att för att man skall kunna ändra bestämmelserna för den här typen av trafik, krävs ett mellanstatligt avtal mellan Sverige och Danmark. Så länge Danmark inte vill gå längre än så här, är det faktiskt Danmark som avgör om det blir någon proviantering eller inte.

Det har inte att göra med vilken inställning jag har i frågan. Det har att göra med vad den danska regeringen tycker. Politiskt står den faktiskt närmare Wiggo Komstedt än mig. Åk till Köpenhamn och tala med danskarna!

Anf. 70 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Var regeringen står politiskt är ointressant, eftersom det trots allt är den regering man har på resp. ställe som skall förhandla. Min propå var bara att det i så fall är danskarna som bestämmer den svenska regionalpolitiken.

Jag bad faktiskt om statsrådets inställning och inte om en hänvisning till vad danskarna tyckte. Jag ville veta om finansministern som representant för den svenska regeringen har gjort något för att påverka danskarna att verkligen fatta ett sådant beslut också när det gäller Simrishamn-Allinge. Jag har inte fått något besked på den punkten. Skyll inte bara på danskarna!

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på fråga 1988/89:600 om den framtida järnvägstrafiken

Anf. 71 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Maggi Mikaelsson har frågat mig om jag vill medverka till att beslutet från landsbygdsriksdagen får påverka trafikpolitiken i framtiden.

I landsbygdsriksdagen som avhölls i Umeå i början på april togs en rad beslut om hur järnvägspolitiken bör utformas.

I det trafikpolitiska beslut som riksdagen, i stor enighet, fattade förra året ges de allmänna förutsättningarna för trafiksektorns framtida utveckling.

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Om den framtida järnvägstrafiken

Beslutet syftar till att järnvägstrafiken skall kunna utvecklas till ett konkurrenskraftigt transportalternativ där förutsättningar för detta finns. Regeringens ambition är att denna utveckling skall leda till en ökad järnvägstrafik. Det är min uppfattning att beslutet bör kunna genomföras utan detaljreglering från regeringens sida.

Regeringen följer naturligtvis noga genomförandet av beslutet samt utveckling och opinionsyttringar inom transportsektorn. Regeringen är också beredd att inom ramarna för det av riksdagen fattade trafikpolitiska beslutet göra de justeringar som kan anses nödvändiga.

Anf. 72 MAGGI MIKAELSSON (vpk):

Herr talman! Det har talats mycket om järnvägar här i kammaren i dag. Även om jag kan förstå att kommunikationsministern just nu är trött i huvudet efter den långa debatt som varit, känns det bra att med den fråga jag ställt få understryka det som sades i några av de inlägg som gjordes på förmiddagen. Jag vill också tacka för svaret.

Jag vet inte hur mycket Georg Andersson känner till om landsbygdsriksdagen och det enorma arbete som föregick den. Närmare 900 lokala utvecklingsgrupper med 40 000 människor i studiecirklar har arbetat med detta. Man har lagt fram ca 6 000 olika förslag och lokala krav. Kommunikationsdepartementet kommer ju också att få ta del av dessa krav så småningom.

En stor del av kraven har gällt kommunikationer, och man har också noterat ett stort engagemang när det gäller järnvägens framtid. Man konstaterar bl.a. att SJ har ett stort symbolvärde för kampanjen "Hela Sverige ska leva". I det här sammanhangen handlar det inte alls om trafiken mellan stora befolkningscentra eller om de mycket stora godsmängderna, vilket var vad det trafikpolitiska beslutet i första hand handlade om. Tvärtom. På landsbygdsriksdagen ställde man krav på att man i Sverige skall ge samma service åt tågresande i hela landet, att dagens service med biljettförsäljning skall bibehållas, att industrispåren skall byggas ut i stället för att rivas upp, att all indragning av vagnslastcentraler skall stoppas och att vagnarna för handikappade skall gå till övre Norrland m.m. Det går att göra en lång lista över kraven.

Jag vill fråga om Georg Andersson anser att människors oro på de här områdena är befogad. Det är ju den oron som har kommit till uttryck i de här kraven. Vad vill Georg Andersson säga till alla dem som kräver en helt annorlunda järnvägspolitisk inriktning än den som en majoritet i riksdagen drivit igenom?

Anf. 73 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag vill först säga att jag inte är trött i huvudet. Jag har möjligen litet ont i halsen, men också det kan ju påverka debatten.

Jag känner ganska väl till de beslut som landsbygdsriksdagen fattat inom det trafikpolitiska området. Jag har noga gått igenom de uttalandena. Till detta hör att man kräver att vi i väsentliga avseenden skall riva upp riksdagens trafikpolitiska beslut. Det avser jag inte att göra, vilket har framgått av den tidigare debatten här i dag. Jag tycker att det är viktigt att man följer de grundprinciper som riksdagens beslut bygger på. Jag har

däremot tagit initiativ till att man skall förändra banavgifterna. Det gjorde jag den 23 januari. Landsbygdsriksdagen uppmanade mig två månader senare att göra detta, men den åtgärden hade jag redan vidtagit.

Landsbygdsriksdagen kräver att vi skall sänka bensinskatten i stora delar av landet. Jag avser inte att ta initiativ till en sådan sänkning. Jag trodde att man var angelägen om att få fram pengar till att stimulera järnvägstrafiken, och för det ändamålet höjde vi bensinskatten så sent som för knappt ett år sedan.

Anf. 74 MAGGI MIKAELSSON (vpk):

Herr talman! Jag står inte här för att försvara samtliga beslut av landsbygdsriksdagen, men jag tycker att det var intressant att få veta vissa av de saker som framfördes.

Jag tycker det är bra med utredningen av banavgifterna. Nu har banavgifterna dess värre inte så stor inverkan på transportkostnaderna.

Landsbygdsriksdagen var ett uttryck för många människors djupa och äkta engagemang i många viktiga frågor som berör landsbygden, och i det sammanhanget är järnvägspolitiken central. De människor som har agerat har med egna ögon sett hur järnvägsspåren rivits upp, hur vagnslastcentralerna har lagts ned, hur persontågen blivit färre och att de slutat att stanna vid de små stationerna. På banorna i de här områdena blir ju järnvägstrafiken aldrig företagsekonomiskt lönsam, och den kan alltså inte stämma överens med det trafikpolitiska beslutet. Är idén om en hela svenska folkets järnväg ett minne blott i Sverige?

Anf. 75 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag utgår ifrån att Maggi Mikaelsson har följt dagens debatt om trafikpolitiken. Jag avser inte att här upprepa de viktiga inlägg som gjordes i debatten. Vi har förklarat och gett svar på alla de frågor som Maggi Mikaelsson nu ställer.

Överläggningen var härmed avslutad.

13 § Svar på fråga 1988/89:603 om behörigheten att fatta beslut om hastighetsbegränsningar för vägtrafik

Anf. 76 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Annika Åhnberg har frågat miljö- och energiministern om regeringen avser att vidta några åtgärder för att klargöra vem som har att fatta beslut när det gäller hastighetsgränser.

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

Vem som har rätt att besluta om hastighetsgränser framgår av vägtrafik-kungörelsen.

I kungörelsen anges att det är trafiksäkerhetsverket som beslutar om hastighetsgränserna 90 och 110 km/tim. Länsstyrelserna och kommunerna får dock genom lokala trafikföreskrifter besluta om att sänka dessa gränser.

Förutsättningarna härför är att det skall vara fråga om en viss väg eller vägsträcka eller om samtliga vägar inom ett visst område.

Ett beslut om sänkning av hastighetsgränserna skall grunda sig på en sammanvägd bedömning av faktorerna trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö. Detta betonades i den trafikpolitiska propositionen. Vägtrafikkungörelsen ändrades i enlighet härmed den 1 januari 1989. Riksdagen har inte haft något att erinra mot dessa faktorer. Trafiksäkerhetsverket kan också när som helst på eget initiativ eller efter ansökan ompröva sina beslut om 90 och 110 km/tim.

Ett beslut av en länsstyrelse får överklagas till trafiksäkerhetsverket. Verkets beslut får inte överklagas. Ett beslut som verket fattar i första instans får dock överklagas till regeringen.

Med anledning av den ändring som nyligen har gjorts i vägtrafikkungörelsen finner jag det angeläget att noga följa utvecklingen och vid behov överväga ändringar i kungörelsen.

Anf. 77 ANNIKA ÅHNBERG (vpk):

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

Länsstyrelsen i Stockholms län beslöt den 2 februari i år att sänka hastighetsgränsen från 110 km/tim till 90 km/tim på ganska många vägsträckor i länet. Man gjorde detta efter det att 9 av länets 15 kommuner hade begärt det. Orsaken till detta var omtanke om miljön.

Kvävedepositionen i länet, dvs. kvävedefallet, är mer än dubbelt så stort som det marken tål. Vi vet att biltrafiken i länet står för 65 % av dessa utsläpp. Vi vet också att utsläppen av kväve ökar med en högre hastighet. Vid en hastighet på 110 km/tim blir det nästan dubbelt så stora utsläpp som vid en hastighet på 90 km/tim.

Länsstyrelsen stödde sitt beslut på den förändring i vägtrafikkungörelsen som tydligt medger att miljön kan vara ett skäl till att sänka hastigheten. Beslutet överklagades sedan, framför allt av en rad motororganisationer som ansåg att detta beslut inte skulle innebära några positiva effekter för miljön. Trafiksäkerhetsverket beslöt efter denna överklagan att upphäva beslutet.

Kommunikationsministern säger i sitt svar: "Med anledning av den ändring som nyligen har gjorts i vägtrafikkungörelsen finner jag det angeläget att noga följa utvecklingen och vid behov överväga ändringar i kungörelsen." Min följdfråga blir då: Har det inte visat sig att det finns ett sådant behov att överväga en ändring?

Syftet med förändringen av vägtrafikkungörelsen måste givetvis vara att det i praktiken skulle bli möjligt att väga in miljön. Man kan inte med tanke på miljön sänka hastigheterna utefter en liten vägsnutt här och där. Beslutet måste i sådana fall avse vägsträckor av någon längd, annars blir effekten snarast den motsatta. Om det var avsikten att man i och med den nya formuleringen av vägtrafikkungörelsen skulle kunna fatta beslut när det gäller sådana vägsträckor, kan jag inte förstå annat än att det nu har uppstått ett behov att förändra vägtrafikkungörelsen, så att det blir tydligt att länsstyrelsen har denna möjlighet.

Anf. 78 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag vill komplettera mitt svar. Vad det här är fråga om är att man skall bedöma vad som är att hänföra till lokal trafikföreskrift. Det är på denna grund som trafiksäkerhetsverket har upphävt länsstyrelsens beslut. Trafiksäkerhetsverket anser inte att denna fråga faller inom ramen för en lokal bestämmelse. Däremot är det, om jag har förstått det rätt, inte fråga om en prövning av ärendet i sak, utan miljöhänsyn skall naturligtvis vägas in. Den formella frågan är vem som skall fatta beslut. På denna punkt är jag angelägen att följa utvecklingen. Det viktiga är naturligtvis att sakfrågan får en riktig bedömning, och att miljöhänsynen tas med vid bedömningen när beslut fattas om hastighetsgränser.

Anf. 79 ANNIKA ÅHNBERG (vpk):

Herr talman! Tyvärr tycker jag inte att kommunikationsministerns inlägg gjorde svaret så mycket klarare. Det är ganska uppenbart att de överklagningar som har gjorts inte är av juridisk karaktär utan rör ärendet framför allt i sak. Jag kan nog tillåta mig att påstå att trafiksäkerhetsverkets beslut i viss mån har att göra med ärendet i sak. Förmodligen känner man sig på verket trampad på tårna. Det har man väl anledning att göra. På trafiksäkerhetsverket borde man förstå, att när 9 kommuner av 15 i ett län och även länsstyrelsen anser att denna förändring är nödvändig, är det en mycket tydlig pekpinne till trafiksäkerhetsverket att man där inte har agerat som man borde ha gjort. Mot denna bakgrund finns det väl anledning att överväga om det inte finns större möjligheter för de lokala beslutsorganen att fatta denna typ av beslut. Jag anser att länsstyrelsen var i sin fulla rätt att fatta detta beslut.

Överläggningen var härmed avslutad.

14 § Svar på frågorna 1988/89:599, 601 och 604 om åtgärder för att förhindra återlämnande av vanvårdade djur

Anf. 80 Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Martin Olsson har frågat mig om jag överväger lagändringar i syfte att begränsa rätten för den som dömts för djurplågeri att senare åter ha djur.

Elisabeth Fleetwood har frågat justitieministern Laila Freivalds om vilka åtgärder hon avser att vidta för att förhindra att det enligt lagen är möjligt att till för djurplågeri dömda djurägare eller djurvårdare återlämna djur som omhändertagits på grund av vanvård eller misshandel.

Margareta Fogelberg har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta med anledning av att en hundägare som dömts för djurplågeri återfått rätten att ha hand om djuren.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara även på Elisabeth Fleetwoods fråga.

Frågorna har ställts mot bakgrund av ett av kammarrätten i Jönköping nyligen avdömt mål. Som bekant får regeringen inte ha synpunkter på hur

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Om åtgärder för att förhindra återlämnande av vanvårdade djur

domstolar skall döma eller tillämpa lagen i enskilda fall.

Bestämmelserna som rör misshandlade och vanvårdade djur har skärpts i den nya djurskyddslagen. Bl.a. kan ett djur som är utsatt för lidande omhändertas omedelbart.

Det råder heller inget tvivel om att djurskyddslagen ger stöd för att meddela förbud mot att ha hand om djur eller visst slag av djur för den som allvarligt har försummat tillsynen eller vården av ett djur eller har misshandlat ett djur. Den nya djurskyddslagen har även skärpts i den meningen att det numera finns en bestämmelse som direkt tar sikte på det fall då ett djur har misshandlats.

Av djurskyddslagen framgår det också klart att förbud mot att handha djur kan utfärdas även med anledning av missförhållanden som inte längre föreligger vid den tidpunkt då myndigheter fattar beslut.

Det finns följaktligen klara och entydiga regler som ger myndigheterna möjlighet att förbjuda en person att handha djur om personen i fråga har gjort sig skyldig till djurplågeri eller allvarligt försummat vården av ett djur, så att djuren inte skall behöva utsättas för lidande i framtiden.

Regeringen har nyligen uppdragit åt lantbruksstyrelsen att inrätta ett särskilt råd för djurskyddsfrågor. Jag förutsätter att lantbruksstyrelsen och rådet noga kommer att följa lagens tillämpning. Om praxis utvecklas i en riktning som inte stämmer överens med de intentioner som ligger till grund för den nya djurskyddslagen får regeringen överväga att föreslå riksdagen den skärpning av lagen som eventuellt kan behövas.

Anf. 81 MARTIN OLSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka jordbruksministern för svaret. Jag är väl medveten om att regering och riksdag inte kan kritisera domstolar men väl har en skyldighet att mot bakgrund av domstolsutslag se om inte lagstiftningen behöver ändras.

Det är glädjande att känslan för djuren är mycket stark i vårt land. Ett gott och effektivt djurskydd är viktigt.

Syftet med den nya djurskyddslagen var att djurskyddet skulle förbättras. Men genom det aktuella fall som har uppmärksammas så mycket i massmedia och som har föranlett min fråga är det många som undrar om den nya djurskyddslagen är tillräcklig konsekvent när det gäller vilka straff som skall utdömas och vilka möjligheter det finns för de dömda att i fortsättningen ha djur.

En bred opinion, och även jag, anser att det är orimligt att det finns en lag som gör det möjligt för den som har dömts till tre månaders fängelse för att ha plågat sina hundar senare får tillbaka de plågade djuren. En översyn av djurskyddslagen när det gäller omhändertagande av djur behöver därför, enligt min mening, göras. Det är viktigt att den delen av lagen skiljer sig tillräckligt mycket från 1944 års lag, så att nya prejudikat kan skapas när det gäller rätten för djurplågarare att åter ha djur.

Lagstiftningen skall ju medverka till att djuren behandlas väl, och lagen skall vara normbildande och allmänpreventiv. Risker är att den nya lagen i denna del inte fyller sitt syfte och inte heller de förväntningar som en bred opinion har. Jag tror att den folkstorm som har uppstått mot bakgrund av den

uppmärksammade domen visar att jordbruksministern skulle ha ett mycket starkt stöd om han redan nu gjorde en översyn av lagen. Jag vill ställa en fråga till jordbruksministern: Är inte det aktuella utslaget i en domstol tillräckligt för att det redan nu skall göras en översyn av lagen?

Anf. 82 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Hellström för svaret. Jag överdriver inte om jag säger att den här domen har väckt uppmärksamhet. Den har också väckt indignation. Jag avser naturligtvis inte att här i kammaren kvälja dom, men jag vill ställa några frågor till statsrådet om djurskyddslagens utformning och bokstav. Denna lag, som riksdagen har fattat beslut om, gäller sedan den 1 juli 1988. Stämmer det överens med riksdagens intentioner när lagen antogs att någon under dessa premisser kan få tillbaka sina djur? Således har lagen fått rätt lydelse.

Jag instämmer i det som Martin Olsson sade om att det verkar som om en översyn är nödvändig redan nu, tyvärr, efter så kort tid.

Om djuren återlämnas efter ett överklagande till kammarrätten undrar jag vem man då kan överklaga detta beslut till. Rättsäkerheten gäller ju även på detta område. Skulle ett allmänt ombud kunna utgöra ett stöd i sådana situationer?

Under den allmänna motionstiden i januari väckte jag tillsammans med Ingvar Eriksson en motion i vilken det sades att vi ville deklarerat att åtgärder, i de fall där missförhållanden redan i dagsläget var för handen, givetvis snarast måste vidtas. Inte blir jag glad över att våra misstankar blev besannade så snart. Jag vill liksom Martin Olsson fråga: Anser Mats Hellström att en aktualisering av en översyn är lämplig?

Anf. 83 MARGARETA FOGELBERG (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka jordbruksministern för svaret.

Under min tid i en kommunal miljö, i en hälsoskyddsnämnd, gjorde jag erfarenheten att det var oerhört svårt, för att inte säga nästan omöjligt, att ta hand om djur som far illa hos sina ägare. Därför hade jag mycket stora förhoppningar på den nya lag som riksdagen antog för ett år sedan.

Några lagar som förhindrar att människor begår brott lär vi väl inte få, men jag vill ändå upprepa Martin Olssons och Elisabeth Fleetwoods fråga till statsrådet: Anser inte statsrådet att det redan *nu* finns tillräckliga skäl att förtydliga den del av djurskyddslagen som berör omhändertagande av djur? Det verkar ju orimligt åtminstone för en lekman att lagen medger att en person som gjort sig skyldig till en så allvarlig förseelse att han döms till tre månaders fängelse likväl får behålla sina misshandlade djur!

Anf. 84 Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Jag fick frågan om jag redan nu vill se till att det görs en översyn. Jag har sagt i svaret att jag utgår från att lantbruksstyrelsen och det nya råd för djurskyddsfrågor som styrelsen har fått i uppdrag att inrätta noga skall följa lagens tillämpning och praxis. Det gäller självfallet även den dom som varken jag eller riksdagsledamöterna kan kommentera här i riksdagen.

Jag vill uppmärksamma frågeställarna på, när de talar om en översyn, att

miljö- och hälsoskyddsnämnden i Jönköping vid ett sammanträde den 9 maj, alltså om en dryg vecka, kommer att besluta om huruvida den kommer att överklaga domen till regeringsrätten. När jag säger att lantbruksstyrelsen, och rådet samt självfallet också departementet skall följa lagens tillämpning, innebär det inte att vi om domen överklagas återkommer till riksdagen redan innan ett överklagande har bedömts av regeringsrätten. Praxis handlar mer än om bara denna dom, som man nu överväger att överklaga.

Jag menar med andra ord att praxis i denna dom självfallet tillhör sådant som kommer att vägas in när vi skall bedöma om vi skall skärpa djurskyddslagen på denna punkt. I övrigt fick jag frågor som har bäring på domen och som jag därför är förhindrad att svara på.

Anf. 85 MARTIN OLSSON (c):

Herr talman! Jordbruksministerns svar var självfallet positivt så till vida att han utlovade att det skall bli en översyn. Som frågeställare har man naturligtvis tagit del av vad som har skett. Domstolen har stött sig på ett prejudikat då någon näringsutövare fått igen sina djur trots vanvård av dessa. Risken är att vi får en alltför liberal praxis när det gäller möjligheterna att få igen misshandlade djur.

Självfallet måste vi invänta regeringsrättens beslut om domen överklagas. Om domen kommer att stå fast, då finns det starka skäl för jordbruksministern att snarast möjligt verka för en översyn av lagen, så att den delen av lagen tillräckligt tydligt skiljs från 1944 års lag och att man inte längre kan fortsätta att hänvisa till gamla domar.

Anf. 86 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Herr talman! Jag vill börja med att säga att det särskilda råd för djurskyddsfrågor som lantbruksstyrelsen har fått i uppdrag att inrätta tycker jag är ett bra initiativ.

Sedan vill jag ställa en fråga till Mats Hellström om oklarheterna i lagen. Oklarheter visar sig tyvärr inte bara i det här fallet, utan det finns indikationer på att oklarheterna t.o.m. är ganska många. Anser då Mats Hellström att detta följer riksdagens intentioner? Är det inte så att vi ganska snart, så fort regeringsrättens dom har fallit, måste se till att det blir en skärpning av lagen? Vi skall se hur praxis utvecklar sig, säger statsrådet. Det är i och för sig bra, men här gäller det ju varelser som eventuellt kan utsättas för svåra plågor och svårt lidande. Då tycker jag att väntan måste bli mycket kort.

Anf. 87 Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Jag hoppas också att väntan blir kort. Mitt svar innebär ju att en översyn görs.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 88 Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Roy Ottosson har frågat mig vad regeringen avser att göra för att förhindra en utfiskning av torsk i Bottenhavet och hur regeringen vill kompensera fiskerinäringen längs Norrlandskusten.

Inom ramen för 1973 års Gdanskkonvention sker varje år förhandlingar om fisket i Östersjön. Syftet med förhandlingarna är att fastställa fiskets totala omfattning och formerna för det, så att det inte blir större än vad som är lämpligt med hänsyn till en långsiktig hushållning med fiskebestånden. Under förhandlingarna i höstas kom man för första gången överens om högsta tillåtna uttag av torsk. Denna överenskommelse tillsammans med överenskommelsen om den s.k. vita zonen och ytterligare ett par sådana områden innebär att vi nu kan få ordentlig kontroll på havsfisket. I dessa områden var det ju tidigare fritt fram för alla nationer, även sådana som inte hör hemma i Östersjön, att fiska helt okontrollerat.

Det är alltså först i år som förutsättningarna finns för Östersjöstaterna att kontrollera havsfisket i hela Östersjön. Detta är av väsentlig betydelse för torskfisket i Bottenhavet. De beståndsuppskattningar som har gjorts visar nämligen att de stora fångster som har gjorts längs Norrlandskusten de senaste två åren har sitt ursprung i torskbeståndet i södra Östersjön.

Enligt fiskeriförordningen är trålfiske förbehållet yrkesfiskare eller andra för vilkas försörjning fisket är av väsentlig betydelse. Trålfisket kan begränsas om det behövs av fiskevårdsskäl. Det är fiskeristyrelsens uppgift att besluta om sådana begränsningar.

Fiskeristyrelsen diskuterade vid sitt styrelsemöte den 17 mars i år frågan om trålfiskeförbud i Bottenhavet. Den fångststatistik över torskfisket i Bottenhavet som redovisades på mötet visar att större delen av de två senaste årens stora fångster har gjorts med trålare från södra Sverige. Under 1987 ökade dock även garnfiskets fångster. Även om garnfiskets fångster i Gävleborgs och Västernorrlands län minskade något under 1988, låg de dock fortfarande över eller i nivå med 1986 års fångster.

Torskfångsterna i Bottenhavet har främst bestått av 6–8 år gammal fisk, eller dubbelt så gammal som torsken från södra Östersjön. Det betyder att den naturliga dödligheten hos torsken i just Bottenhavet sannolikt har varit betydande genom åren, eftersom det inte har fiskats vad som varit möjligt.

Mot bakgrund av den redovisade fångststatistiken ansåg fiskeristyrelsen att generaldirektören inte skulle vidta någon åtgärd i frågan.

Jag har erfarit att fiskeristyrelsens undersökningsfartyg i sommar – liksom förra sommaren – skall göra trålfiskeförsök i Bottenhavet för att ytterligare öka kunskapen om torskbeståndet i området.

Anf. 89 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag ber först att få tacka för svaret.

Jag blev också mycket glad när vi äntligen fick ordning på fisket i Östersjön. Det gäller inte bara torsken utan i mycket hög grad laxen. Det som föranlett frågan var just fiskeristyrelsens beslut att inte gå med på trålfiskeförbud i Bottenhavet. Det kan naturligtvis vara svårt för statsrådet

*Om torskfisket
i Bottenhavet*

att ifrågasätta fiskeristyrelsen. Men det är faktiskt så att fiskerier experterna inte är överens om hur det är med torsken i Bottenhavet. Fiskeritjänstemännen i Härnösand t.ex. tycker att det är en katastrof att trålfiskarna kommer upp med sina finmaskiga trålare.

Trålfisket är oerhört effektivt jämfört med de traditionella fiskemetoder som används på Norrlandskusten. Det är ett bräckvattenshav med ganska låg biologisk produktion och låg diversitet när det gäller fiskliv och annat. Det gör att det kan också misstänkas vara känsligt för hård exploatering, till skillnad från västkusten och sydkusten.

Kunskaperna härvidlag är mycket bristfälliga. Det anfördes också i frågan. Därför finns det god anledning att förbjuda trålfiske, menar jag, tills vi har bättre kunskaper och införa mera restriktioner vad gäller trålare.

På finska sidan är det redan förbjudet. Jag har en följdfråga till jordbruksministern: Har det varit samråd med finnarna i denna fråga, eller planeras sådant samråd?

Sedan är det faktiskt en fråga till som jag inte har fått något svar på och som gäller kompensationen till fiskerieringen i norr: Har man några som helst planer på kompensation till fiskerieringen i norr med tanke på att man där uppe löper risken att få mindre fångster till följd till tråd eller trålfisket?

Anf. 90 Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Sådana här frågor diskuterar vi självfallet med Finland också. Men deras förbud gäller ett så litet område att det närmast kan sägas vara fråga om ett symboliskt beslut.

Roy Ottosson säger att man är oense när det gäller bestånden. Ja, det är förvisso mycket som man inte känner till om fisket i Östersjön. Men en sak vet man nu som man inte var på det klara med för ett par år sedan, nämligen att den plötsligt mycket stora torskstillgången i de ifrågavarande områdena beror på att det finns gammal torsk, torsken kan vara 6–8 år gammal. Eftersom det inte finns förutsättningar för reproduktion där uppe, måste det röra sig om torsk som har kommit söderifrån och som inte har fiskats upp.

I kompensationsfrågan kan vi glädjande nog – nya uppgifter har ju kommit in efter hand och dessutom har man ställt frågor här i riksdagen då och då under flera år om just detta förhållande – konstatera att garnfångsterna, dvs. Norrlandsfiskarnas egna fångster, stått sig väl under de senaste åren, jämfört med hur det varit under 80-talet totalt. I detta avseende kan man alltså inte konstatera någon klar försämring, tvärtom.

Genom möjligheten att reglera den s.k. vita zonen har vi nu helt andra förutsättningar än tidigare att bevara torskbestånden i Östersjön. Det är naturligtvis en fördel för alla, inte minst för Norrlandsfiskarna.

Anf. 91 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jordbruksministerns tillägg om detta med relationerna till finnarna var intressant. Om jag förstätt jordbruksministern rätt har det inte förekommit regelrätta samråd i just den här frågan, även om det i och för sig har förekommit kontakter. Tydligt betraktar svenska regeringen finnarnas förbud som symboliskt – vilket är mycket märkligt.

Jag tycker nog att det behövs en fördjupad diskussion om och en noggrann

uppföljning av dessa saker. Det finns ju en uppenbar risk för att området inte klarar av ett så här intensivt trollingfiske. Jag vill påminna om de starka protesterna från fiskare och fiskeritjänstemän uppe i Norrland. Mot den bakgrunden tycker jag att regeringen borde ha visat större hänsyn i fortsättningen.

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Om rening av Dalälven

Överläggningen var härmed avslutad.

16 § Svar på fråga 1988/89:590 om rening av Dalälven

Anf. 92 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Ragnhild Pohanka har frågat mig på vilket sätt regeringen följer upp beslutet om att rena Dalälven.

En delegation har tillkallats som skall föreslå lämpliga åtgärder för att rena Dalälven inom tio år. 100 milj. kr. har avsatts för saneringsåtgärder. Pengarna skall främst utnyttjas för saneringsåtgärder i de fall det inte finns någon som är skyldig att svara för att sådana åtgärder genomförs. Delegationen skall också genom sitt arbete underlätta myndigheternas arbete med tillsyn och prövning enligt miljöskyddslagen.

Delegationen lämnade i juni förra året en första rapport. I rapporten lämnas förslag till vissa föroreningsbegränsande åtgärder som omedelbart bör genomföras och en rad insatser för det fortsatta arbetet.

Huvudproblemet för Dalälven är den stora belastningen av tungmetaller från äldre avfallsupplag. I dagarna har ett projekt satts i gång för att kartlägga vad gruvavfallshögarna innehåller, hur metallerna läcker och vad som kan göras för att förhindra eller begränsa läckaget. Avrapportering av projektet skall ske till delegationen i juni 1990.

I december 1988 startades en tillsynskampanj för den miljöfarliga verksamheten i Dalälvens avrinningsområde. Naturvårdsverket och de fyra aktuella länsstyrelserna längs älven kontrollerar alla miljöfarliga anläggningar i avrinningsområdet.

Resultatet från tillsynskampanjen skall ligga till grund för beslut om omprövning av gamla beslut enligt miljöskyddslagen.

När båda dessa aktiviteter är slutförda torde en så heltäckande bild av situationen vid Dalälven föreligga att ställning kan tas till vilka ytterligare åtgärder som måste vidtas och därmed också till vilka saneringsåtgärder de avsatta medlen bör användas.

En gång om året redovisar delegationen sitt arbete till regeringen. Regeringen hålls alltså informerad om det pågående arbetet och har möjlighet att bedöma om åtgärderna är tillräckligt omfattande.

Anf. 93 RAGNHILD POHANKA (mp):

Herr talman! Jag vill tacka för svaret. Med tanke på att Dalälven är den största enskilda förorenaren av Östersjön är det lätt att förstå vikten av detta riksprojekt. Det gäller ju inte bara alla dem som bor längs Väster- resp. Österdalälven och faunan och floran i och omkring älvarna utan också vårt viktiga innanhav Östersjön.

Det finns redan ett stort utbud av utredningar och mätningar. Men på aktivt handlande får man vänta. Den situationen känns igen från andra miljöprojekt – alltså mycken ordkraft men liten handlingskraft!

I stället har man tillåtit ökade utsläpp i samband med flera koncessionsförhandlingar efter det att besluten om rening av Dalälven har fattats. Även ute i de enskilda kommunerna har beslut fattats under stor politisk enighet om att Dalälven skall renas.

Jag vill anföra några exempel. Vid koncessionsförhandlingarna i samband med utökning av produktionen i Domnarvet genom byggande av ytterligare en ugn att utsläppen per kubikmeter skulle minska. Men när ytterligare en ugn tas i drift blir ju mängden processvatten större. De samlade utsläppen ökar följaktligen.

Vid utökning av produktionen av metallplåt 1987 övergick man från avfettning med triklor till alkalisk avfettning. Fastän man renar ökar de totala utsläppen i älven.

Från Kvarnsveden, där man använder fosfor i processen, ökar utsläppen – dock inom tillåtna gränser.

Fors Kartongfabrik i Avesta kommun kan också nämnas. Vidare planerar man att anlägga golfbanor Gagnef. Från soptippar och reningsverk läcker miljöfarliga ämnen ut. I Idre och Särna är reningen otillräcklig vid de stora turistanläggningarna.

Anser inte också miljöministern att det finns projekt att ta itu med, också utan att arbetet föregåtts av ytterligare utredningar?

Anf. 94 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Ragnhild Pohanka redovisade några fall. Jag är inte hundra procentigt säker på hur det förhåller sig när det gäller de beslut som har fattats innan det här projektet påbörjades. Nu pågår i varje fall en systematisk omprövning av alla villkor för all befintlig verksamhet i syfte att åstadkomma en skärpning.

Den första rapporten fick jag i somras, och den avslöjar – vilket också var meningen – att nästan all verksamhet längs älven antingen saknar villkor eller också har för dåliga och otydliga villkor. Det arbete som Ragnhild Pohanka efterlyser pågår just nu. Däremot är jag inte beredd att nu villkorslöst börja dela ut pengar från anslaget. I första hand skall vi ju kräva att den som förorenar också skall betala. Samhället skall betala endast när det rör sig om verksamhet där det inte längre finns någon som kan göras ansvarig. Jag hoppas att vi är överens på den punkten.

Anf. 95 RAGNHILD POHANKA (mp):

Herr talman! Det är vi överens om. Jag ser emellertid fortfarande högen av utredningar som hopar sig på bordet, medan de nya koncessionshandlingarna i allmänhet bara gäller tio år. De måste alltså omprövas. Innebär detta att man kommer att ta upp nya koncessionsförhandlingar såväl med de stora industrierna som med de små? Innebär det att man kommer att utöva påtryckningar på kommuner så att de inte startar nya miljöfarliga projekt, t.ex. en sådan liten sak som anläggning av en golfbana?

Jag har nu bara hållit mig till företag inom Dalarna. Jag kan utöka

resonemanget också till övriga län. Det finns sådana projekt överallt. Vi har t.ex. ett garveri i Malung som släpper ut sju-åtta gånger för mycket krom. Utöver koncessionsnämndens tillåtna utsläppsnivå. Det borde också finnas ett aktivt handlande i sådana fall.

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

*Om kärnkrafts-
utnyttjandet*

Anf. 96 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Det är just det som sker. Den tillsynskampaj som nu pågår ser på varje verksamhet och prövar om tillståndet behöver skärpas. Vi har skärpt lagstiftningen så att det blir lättare att ompröva tillstånd innan tio år har gått, av miljöskäl eller därför att nya omständigheter har tillkommit. Det som Ragnhild Pohanka efterlyser är precis det som nu sker.

Anf. 97 RAGNHILD POHANKA (mp):

Herr talman! Jag efterlyser fortfarande mera aktiva handlingar när det gäller Dalälven. Utredningar har utlovats, men jag har ännu inte fått besked om någon direkt åtgärd.

Överläggningen var härmed avslutad.

17 § Svar på fråga 1988/89:605 om kärnkraftsutnyttjandet

Anf. 98 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Eva Goës har frågat mig varför regeringen för närvarande höjer effekten på kärnkraft när man i stället borde förbereda för dess avveckling.

Jag förmodar att Eva Goës med sin fråga avser regeringens beslut den 30 mars 1989 att tillåta ökat effektuttag i reaktorerna Forsmark 3, Oskarshamn 3 och Ringhals 1.

I regeringens av riksdagen godkända plan för omställningen av energisystemet ingår bl.a. att befintliga elproduktionsanläggningar skall utnyttjas på effektivaste sätt.

Det ligger därför ingen motsättning i att befintliga reaktorer ges möjlighet att utnyttjas på effektivaste sätt med bibehållande av de mycket höga säkerhetskrav som vi ställer på våra kärnkraftverk.

Kärnkraftsavvecklingen inleds enligt de riktlinjer som har beslutats här i kammaren med att de två första reaktorerna tas ur drift åren 1995 och 1996.

Anf. 99 EVA GOËS (mp):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret.

Det är helt otroligt att Birgitta Dahl påstår att säkerheten blir högre om effekten ökar. Vi vet ju att det i Oskarshamn 3 gjordes samma misstag 1987 som i Tjernobyl, där man kopplade ur snabbstoppet och experimenterade nattetid. Det handlar hela tiden om den mänskliga faktorn.

När man i Ignalina sänker effekten med 15–20 % för att minska riskerna, ökar man den i Sverige. När man talar om att man skall avveckla kärnkraften i Sverige, byggs den ut. Det är så gott som 13 reaktorer som går på högvarv nu, och då säger man att två reaktorer skall avvecklas 1995 och 1996. Hur

skall svenska folket kunna tro på den politik som socialdemokraterna för?

Jag vill också nämna SKI:s kvartalsrapport, där det talas om en partiell smälta i ett reaktorelement, en "dry out" dvs. hoptorkning, som har inträffat på grund av för hög effektbelastning. Man fick alltså sänka reaktoreffekten.

Jag kan inte anse att Birgitta Dahls svar är trovärdigt.

Vad var anledningen till att hoptorkningen kunde inträffa? Jo, det berodde på att programmeringen inte var riktig och att det inte fanns någon korrekt beskrivning över vad som skulle göras om detta förhållande skulle uppkomma. Det var precis samma sak som i Tjernobyl. Det går alltså inte att programmera in alla risker.

Detta är ett bevis på att regeringen ger med den ena handen och tar med den andra.

Överläggningen var härmed avslutad.

18 § Svar på fråga 1988/89:606 om pant på batterier

Anf. 100 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Roy Ottosson har frågat mig hur regeringen avser att öka återvinningen av bilbatterier m.m. samt om ett pantsystem är aktuellt.

Varje år förbrukas över 1 miljon startbatterier för bilar, båtar m.m. Ett startbatteri innehåller ca 12,5 kg bly, varav hälften är återvunnet från tidigare batterier vid Boliden Bergsöe i Landskrona.

Blypriserna på världsmarknaden har sjunkit under senare år, varför återvinning av batterier för närvarande inte är företagsekonomiskt lönsamt. Detta har fått till följd att endast ca 60 % av alla förbrukade batterier tas om hand för återanvändning. Det innebär att troligen över 400 000 batterier innehållande 5 000 ton bly och närmare 2 000 ton syra varje år hamnar någonstans där de inte bör vara.

Enligt en undersökning kan över 800 000 gamla batterier finnas i garage, lador, båthus etc. Detta innebär en potentiell miljöbelastning av ca 10 000 ton bly och 3 000–4 000 ton svavelsyra.

För att öka återvinningen av gamla batterier beslutade regeringen i februari i år att bevilja bidrag med 17 kr. per insamlat batteri. Bidrag på över 2 000 000 kr. har också beviljats till en informationskampanj i samband med insamlingen.

För att underlätta en insamling har lagstiftningen om hanteringen av förbrukade blybatterier ändrats på försök till utgången av år 1989. Efter en utvärdering av denna försöksverksamhet kan regeringen ta ställning till vilka fortsatta åtgärder som är nödvändiga.

Anf. 101 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Först ber jag att få tacka för svaret.

I huvudsak förstärker svaret själva grunden till min fråga, nämligen just att det här är ett betydande problem. Det finns mycket bly ute i det svenska samhället, och bara en begränsad del återvinns.

Bly är en tungmetall som är giftig, och den kan inte brytas ner. Det gäller

därför att se till att så litet som möjligt kommer ut i naturen. Helst skulle spridningen av sådana här tungmetaller förbjudas, men om det av praktiska skäl inte är möjligt bör en återvinning komma till stånd. Ett pantsystem borde då vara ett effektivt styrmedel.

Jag upprepar frågan om miljöministern kan tänka sig en rejäl pant på denna typ av batterier, kanske 30 kr. Jag vill också följa upp påståendet i det sista stycket i svaret, där det står: "För att underlätta en insamling har lagstiftningen om hanteringen av förbrukade blybatterier ändrats på försök till utgången av år 1989." Vad innebär den ändringen, och vad är avsikten med den?

Jag har också en tredje följdfråga, som gäller själva orsaken till att jag ställde frågan från början: Kommer just detta att finnas med i den proposition om avfallsfrågor som kommer från regeringen i höst?

Anf. 102 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Jag har varit angelägen om att inte ge en förskönande skildring av situationen på detta område, utan jag har velat redovisa hur besvärligt det är. Roy Ottosson och jag kan säkert vara överens om att det inte är helt lätt att hitta ett bra sätt att samla in batterier.

Det som nu prövas är bidraget på 17 kr. per batteri till insamlaren för att få fart på verksamheten. Det representerar ju ett värde för den som samlar in batterierna, och då har han förhoppningsvis ett incitament.

Ändringen av lagstiftningen innebär att det kommunala monopollet på just detta område har brutits upp. För att uttrycka det mycket enkelt är syftet att få fart på kommunerna, som inte riktigt har klarat av detta. Nu får de konkurrens. Det representerar ett värde även för dem.

Vi får se hur det går. Jag utesluter inte pant på denna typ av batterier. Hur mycket vi kan lösa i höstens proposition och hur mycket vi får ta i särskild ordning vill jag inte föregripa nu, utan jag har bara velat ge en skildring av hur vi försöker att åstadkomma en förbättring på ett område där det finns stora bekymmer.

Anf. 103 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag tackar för de kompletterande upplysningarna. Det var intressant att höra att man bryter upp det kommunala monopollet i syfte att skapa mer konkurrens och på så sätt få fart på kommunerna i denna fråga. Det är uppenbarligen nödvändigt att någonting händer.

Det förefaller åtminstone mig vara en ganska enkel åtgärd att sätta en rejäl pant på sådana här batterier. Jag kan inte se vad den stora svårigheten med den teknikaliteten skulle bestå i. Låt säga att man lägger en pant på 30 kr., som konsumenten får tillbaka när han lämnar in sitt batteri. Detta borde i hög grad tilltala människor som bor i glesbygd och har litet längre till en tätort. De är kanske litet latare och bryr sig inte om att ta med sitt batteri när det är dags att byta. Faktum är att även de flesta i tätorterna har samma syn. Men får man igen 30 kr. kanske man tänker på att lämna tillbaka det gamla batteriet.

Vad är det för stor svårighet med just pantsystemet som miljöministern tänker sig, eftersom hon inte vill uttala sig direkt för detta?

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 104 Bostadsminister ULF LÖNNQVIST:

Herr talman! Ragnhild Pohanka har frågat mig om rivningslov kan beviljas för fastigheter belägna inom ett område där detaljplanen inte är fastställd.

Frågan är allmänt hållen. Mitt svar är därför en kort redovisning av gällande bestämmelser i plan- och bygglagen.

När kommunen i en detaljplan eller i områdesbestämmelser har meddelat förbud mot rivning av en byggnad, får rivningslov inte beviljas. Rivningsförbud får utfärdas för byggnader som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller som ingår i ett bebyggelseområde av denna karaktär. (3 kap. 12 §, 5 kap. 7 och 16 §)

När det inte finns något rivningsförbud i planen eller områdesbestämmelserna, skall byggnadsnämnden bevilja ansökningar om rivningslov. Nämnden får dock inte ge rivningslov om byggnaden behövs för bostadsförsörjningen eller bör bevaras på grund av sitt eget eller bebyggelsens historiska, kulturhistoriska, miljömässiga eller konstnärliga värde. (8 kap. 16 §)

En detaljplan får inte genomföras innan den har vunnit laga kraft. Om det är uppenbart att överklaganden inte berör en viss del av planen, kan dock prövningsmyndigheten på kommunens begäran förordna att den delen får genomföras tidigare. (5 kap. 34 §)

Medan det pågår arbete med att ändra en detaljplan eller medan en antagen planändring avvaktar laga kraft, får byggnadsnämnden besluta om anstånd med att avgöra ansökningar om rivningslov. Anståndet får dock inte bli längre än två år, om kommunen inte inom den tiden hunnit fatta beslut i planärendet. Motsvarande möjlighet finns där krav på rivningslov föreskrivits i områdesbestämmelser. (8 kap. 23 §)

Rivningslov krävs endast inom områden med detaljplan eller med områdesbestämmelser om rivningslov (8 kap. 8 §). Saknas plan eller sådana bestämmelser, erfordras inte rivningslov.

Anf. 105 RAGNHILD POHANKA (mp):

Herr talman! Min fråga var allmänt hållen. Det skall frågorna ju vara. Nu har jag fått två påringningar från bostadsdepartementet, och jag har då fått förtydliga mig litet grand.

Frågan handlar om att spaden sätts i jorden, rivningar påbörjas och grävskoporna börjar arbeta innan fullmäktige i kommunerna har beslutat om bygget, vägen eller utbyggnaden. Vi har en sådan berömd väg på västkusten t.ex. Rivningslov ges utan att nytt planförslag ens varit utställt, än mindre fastställt. Hus köps in på områden långt innan beslutsprocessen startat, med ett enda mål i sikte – den nya byggnationen. Ett bra exempel är matematiskt centrum i Göteborg, där tillstånd givits att utföra saker innan besluten tagit form, innan överklagandena har vunnit kraft osv. Regeringen ger sitt tillstånd innan detaljplanen är klar. Dessutom ger den pengar innan riksdagen har anslagit dem.

Detta är bara exempel i denna sak. Olika byggen startar också innan överklagandena vandrat färdigt i beslutsprocessen. På detta sätt blir rättssäkerheten satt ur spel.

I ett annat fall har kulturenheten på länsstyrelsen uttalat sig för en mycket bevarandevärd byggnation. Det är ett område med 30-talskaraktär. Detaljplanen har varit utställd fram t.o.m. i dag. Rivningslov har ändå beviljats för bostäderna inom detta område. Därav kommer min fråga.

Överläggningen var härmed avslutad.

20 § Svar på fråga 1988/89:581 om tystnadsplikt inom församlingsvårdande arbete i svenska kyrkan

Anf. 106 Justitieminister LAILA FREIVALDS:

Herr talman! Anders Svärd har frågat mig när ett förslag om sekretess inom församlingsvårdande arbete i svenska kyrkan kan väntas.

Som Anders Svärd angett har frågan om sekretess inom svenska kyrkans församlingsarbete diskuterats i en departementspromemoria, som remissbehandlades under våren 1987.

Frågan har anknytning till kyrkoförfattningsutredningens förslag till en ny kyrkolag, som för närvarande bereds inom regeringskansliet. Den utredningen har bl.a. föreslagit att tystnadsplikten för präster inom svenska kyrkan skall regleras i kyrkolagen. Det har därför ansetts lämpligt att frågan om sekretess inom svenska kyrkan i sin helhet övervägs i samband med detta förslag. Regeringen räknar med att kunna lägga fram en proposition om en ny kyrkolag och hithörande lagändringar tidigast under hösten 1990.

Anf. 107 ANDERS SVÄRD (c):

Herr talman! Tack så mycket för svaret.

Den fråga jag ställt är mycket viktig, speciellt för människor som vänder sig till kyrkans medarbetare med församlingsvårdande arbetsuppgifter. Det är viktigt att man kan känna trygghet, att man vågar berätta om sina bekymmer. Ofta uppkommer den sortens relationer i den här typen av verksamhet att människor naturligt gör det.

I församlingar och pastorat arbetar man i dag ofta i arbetslag. Präster, diakoner, församlingssekreterare och församlingsassistenter arbetar tillsammans. Därför kan det kännas onaturligt att man med full förtrostan skall kunna vända sig till präster, medan de andra medarbetarna, till vilka man har samma sorts relation, skall behandlas annorlunda. Dessutom har vi en stor prästbrist inom svenska kyrkan. I många stora pastorat finns det alldeles för få präster. Det finns små pastorat som är helt utan präster, där människor i konsekvens med det är helt hänvisade till att vända sig till andra medarbetare med församlingsvårdande arbetsuppgifter. Dessutom finns i dag S:t Lukasutbildningen och annat som gör att många av dessa medarbetare är väl så skickade som präster att ta emot förtroenden.

Jag tycker att det är viktigt att det snarast kommer ett lagförslag. Jag beklagar att det skall behöva dröja så länge som till 1990, vilket jag fått reda på genom svaret. Jag utgår från att, utan att det för den skull skall behöva ta längre tid, kyrkomötet bereds tillfälle att ha en åsikt om huruvida detta är det bästa sättet att reglera denna fråga.

Överläggningen var härmed avslutad.

Om straffregler för kvinnomisshandel

Anf. 108 Justitieminister LAILA FREIVALDS:

Herr talman! Margó Ingvardsson och Stina Eliasson har, mot bakgrund av ett konkret fall, ställt frågor till mig.

Margó Ingvardsson har frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder för att en misshandlad kvinna inte skall anses ha någon egen skuld till misshandeln på grund av exempelvis provokativt politiskt uppträdande, medan Stina Eliasson har frågat mig om jag avser att överväga erforderliga lagändringar i syfte att vid straffmätning begränsa betydelsen av offrets eventuellt provokativa uppträdande.

Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

Som både Margó Ingvardsson och Stina Eliasson naturligtvis väl känner till, kan jag inte kommentera det konkreta fallet.

Låt mig emellertid säga att man självfallet måste se allvarligt på den kvinnomisshandel som dess värre förekommer här i landet. Våld mot kvinnor är ett allvarligt samhällsproblem som måste angripas på olika sätt. Under senare år har också problemet med misshandlade och förföljda kvinnor fått stor uppmärksamhet i samhällsdebatten. Regeringen ser allvarligt på problemet och har också vidtagit en rad åtgärder för att stärka dessa kvinnors ställning.

Jag vill i det sammanhanget peka på den ändring av bestämmelserna om grov misshandel som gjordes förra året. I den proposition som ligger bakom lagändringen framhölls att kvinnomisshandel i regel riktar sig mot en fysiskt svagare person och ofta – även om de synliga skadorna kan vara begränsade – kan framstå som utslag av en sådan särskild brutalitet som gör att brottet bör bedömas som grovt.

Detta utesluter inte att en provokation, på samma sätt som vid andra brott, någon gång kan vara av betydelse för bedömningen av kvinnomisshandel. I den proposition som jag nyss berörde talas om att bedömningen måste ske med hänsyn till t.ex. att brottet har förövats under provokation som en okontrollerad impulshandling. Även enligt de nya bestämmelserna om straffmätning, som trädde i kraft vid årsskiftet, kan det vara en förmildrande omständighet om brottet föranletts av någon annans, som det heter, grovt kränkande beteende. I förarbetena framhålls det särskilt att den regeln är avsedd att tillämpas med stor försiktighet.

Jag vill också nämna att frågan om förekomsten av provokation i ett sådant här sammanhang har behandlats i ett rättsfall från högsta domstolen förra året. Högsta domstolen fann i det fallet att brotten visserligen var impulshandlingar som kunde tillskrivas bristande behärskning i samband med meningsbrytningar mellan makarna, men något stöd för att det förekommit någon sådan provokation som kunde påverka bedömningen av brotten ansåg man dock inte att det fanns. Högsta domstolen framhöll i stället som försvarande bl.a. att misshandeln förövats mot en nära anhörig och fysiskt svagare person.

Jag anser att det finns en restriktiv hållning i lagförarbetena och i högsta domstolens dom som är väl motiverad. Enligt min mening finns det inte något

behov av lagändringar för fall som det här aktuella.

Jag är därför inte beredd att ta initiativ till sådana åtgärder som frågorna avser.

Anf. 109 MARGÓ INGVARSSON (vpk):

Herr talman! Jag tackar justitieministern för svaret på frågan. Frågan är, precis som justitieministern sade, ställd med anledning av ett konkret fall, ett domslut i en tingsrätt i ett kvinnomisshandelsmål. Domslutet säger att kvinnan inte var utan egen skuld på grund av provokativt politiskt uppträdande.

Herr talman! Jag är inte lagkunnig i det ordets bemärkelse, utan enbart lekman. Men jag blev verkligen upprörd och förvånad över att vår lagstiftning ger utrymme för att påföra kvinnor i misshandelsmål egen skuld på grund av provokativt uppträdande, samt över att framförandet av en politisk mening av domstol kan bedömas som en politisk provokation. Var anser justitieministern att gränsen går för denna politiska provokation? Jag är övertygad om att jag som kommunistisk kvinna kanske inte ens behöver öppna munnen, utan enbart det faktum att jag är kommunist kan verka provocerande på en del män, precis som motsatsen, att en kvinna som är djupt konservativ, kan verka provocerande på en man på den politiska vänsterkanten. Det kan inte vara rimligt att lagstiftningen på detta sätt ger utrymme för bedömningen att kvinnan i sådana här fall har egen skuld till misshandeln.

Om det inte går att ändra lagstiftningen måste justitieministern se till att öka kunskapen hos dem i våra domstolar som har att döma i kvinnomisshandelsmål. Är justitieministern beredd att göra detta, eller skall vi som arbetar politiskt behöva vara rädda för att hamna i en sådan här situation?

Anf. 110 STINA ELIASSON (c):

Herr talman! Liksom Margó Ingvardsson är jag besviken över svaret, dvs. att justitieministern inte är beredd att ta initiativ till åtgärder av det slag som föreslås i våra frågor.

Min fråga är föranledd av ett särskilt mål som det stått mycket om i tidningarna. En kvinna hade misshandlats svårt av sin sambo. Misshandlaren dömdes, men det ansågs vara en förmildrande omständighet att kvinnan varit provocerande. Kvinnomisshandel är fruktansvärt förnedrande för den som misshandlas men också för den som misshandlar. Detta gäller även om offret anses ha uppträtt provokativt. Om gällande lagstiftning ger möjlighet till lägre straff på grund av påstått provokativt uppträdande, måste enligt min mening en översyn av lagen ske. Vetenskapliga studier visar att misshandlade kvinnor inte uppträder provokativt.

De olika yrkesgrupper som har att hantera kvinnomisshandelsmål har kanhända inte alltid den sakkunskap som behövs för att rätt kunna förstå och döma i sådana mål. Därför borde domstolar, polis, åklagare osv. tillföras nödvändig sakkunskap och/eller vidareutbildning. Är justitieministern beredd att till att börja med verka för detta? Det är samma fråga som Margó Ingvardsson nyss ställde.

Är det riktigt att kalla en handling för impulshandling om den får som

resultat att man efteråt inte känner igen den människa som blev offer för den? Läkaren i det omnämnda fallet beskrev de fruktansvärda, synliga bevisen på misshandeln, och kvinnan var långt efteråt, och är antagligen fortfarande, dödsförskräckt för vidare misshandel.

Anf. 111 Justitieminister LAILA FREIVALDS:

Herr talman! Jag beklagar att riksdagsledamöterna Margó Ingvardsson och Stina Eliasson på detta sätt vill diskutera ett konkret, enskilt fall som en domstol har tagit ställning till. I vad gäller frågorna om huruvida vår lagstiftning behöver ändras, därför att den ger för stort utrymme för hänsynstagande till provokativt beteende hos den som blivit utsatt för misshandel, tror jag att det klart framgår av mitt svar vilken inställning lagstiftningen har.

Stina Eliasson sade att hon var besviken över svaret; jag hade snarare trott att hon skulle vara glad över svaret, som visar att vår lagstiftning har en mycket restriktiv hållning i vad gäller hänsynstagande till provokativt beteende hos offret. Jag underströk också i mitt svar vilken betydelse som skall tillmätas att den som utsätts för misshandel är nära anhörig till gärningsmannen och fysiskt svagare än denne.

I vad gäller frågan om utbildning och information för dem som arbetar i rättsväsendet med denna typ av frågor är det givetvis något som noga övervägs. Det finns i dag utbildning av olika slag som siktar in sig på såväl polis och åklagare som domstolarna. När det gäller behovet av utbildning för dem som är verksamma inom rättsväsendet, är det i första hand domstolsverket som har att avgöra inriktningen av denna. Jag förutsätter att man i sitt planeringsarbete beaktar den här typen av frågor, där man vet att informationsbehovet är stort.

Anf. 112 MARGÓ INGVARSSON (vpk):

Herr talman! Det är skillnad på att här i kammaren diskutera ett konkret fall och att ställa frågor utifrån detta konkreta fall. Jag vill diskutera principen. Det är helt tydligt att vår lagstiftning ger utrymme för att en kvinna kan anses ha egen skuld i ett misshandelsmål, om hon har uppträtt politiskt provokativt. Det är den principen jag vill diskutera.

Det är fastslaget att lagen ger utrymme för en sådan tolkning. I så fall måste ju våra domstolar ha tillräcklig kunskap om vad som händer i misshandelsfall för att de skall kunna avgöra vad som är provokativt och inte. Det domslut som föreligger visar att domstolen inte har den kunskapen.

Justitieministern tycker att utbildningen för inom domstolsväsendet verksamma personer är tillräcklig i dag, men jag hävdar med bestämdhet, att om det finns sådana här domslut, är domstolarna inte kunniga nog att döma i misshandelsmål! Det måste bli en ändring, justitieministern!

Anf. 113 STINA ELIASSON (c):

Herr talman! Jag utgår från det enskilda fallet för att diskutera om lagen är bra i dessa avseenden – inte det enskilda fallet som sådant.

Det jag blev glad över i svaret jag fick var det första som sägs om

regeringens inställning och att man ser allvarligt på det fruktansvärda som händer då kvinnor misshandlas.

Jag är också glad över de åtgärder som regeringen tidigare har vidtagit för att stärka dessa kvinnors ställning.

Jag är dock fortfarande litet undrande och förvånad över, om jag får kalla det så, att justitieministern inte vill ta initiativ till sådana åtgärder som min fråga avser.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

*Om misshandlade och
misshandelshotade
kvinnor och barn.*

22 § Svar på frågorna 1988/89:588, 591, 593, 595 och 597 om misshandlade och misshandelshotade kvinnor och barn

Anf. 114 Justitieminister LAILA FREIVALDS:

Herr talman! Ingbritt Irhammar har frågat mig om jag är beredd att i avvaktan på en genomgripande utvärdering av lagen om besöksförbud föreslå några åtgärder för att förbättra skyddet och stödet åt misshandlade kvinnor och barn.

Margó Ingvardsson har frågat mig om regeringen, i väntan på utvärderingen av lagen om besöksförbud, har för avsikt att göra något åt det bristande samhällsskyddet för kvinnor som utsätts för hotelser av män.

Kent Lundgren har frågat mig om jag tänker föreslå ändringar i lagen om besöksförbud i syfte att förbättra skyddet för misshandlade och förföljda kvinnor.

Bengt Harding Olson har frågat mig om jag är beredd att nu ta initiativ till en ändring i lagen om besöksförbud som innebär att det blir möjligt att omedelbart frihetsberöva den som överträder ett meddelat besöksförbud.

Inger René har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta med anledning av det förhållandet att anhållande och häktning i regel inte kan användas som tvångsmedel för överträdelser av lagen om besöksförbud.

Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

Att människor utsätts för våld, hot och andra trakasserier är ett allvarligt problem i vårt samhälle. Särskilt utsatta grupper är kvinnor och barn. De frågor som jag nu har fått kringlar alla kring lagen om besöksförbud. Jag vill genast säga att den lagen bara är en av många komponenter i skyddet för dessa grupper. Alla är nog överens om att det inte är möjligt att enbart med hjälp av den lagen komma till rätta med de här problemen. De måste angripas på bred front, där lagstiftning bara är en del, men en väsentlig sådan. Viktiga uppgifter i det sammanhanget har framför allt åklagare, polis och socialtjänst. På de orter där det finns kvinnojourer utför dessa också ett engagerat och värdefullt arbete på ideell grund.

Lagen om besöksförbud trädde i kraft den 1 juli 1988. Den anvisade – som komplement till annan lagstiftning – en i Sverige dittills oprövad väg att hjälpa kvinnor och andra som utsätts för övergrepp och trakasserier. I propositionen angavs att det var angeläget att noga följa tillämpningen av lagen. Regeringen uppdrog därför redan i oktober samma år åt brottsförbyggande rådet – BRÅ – att undersöka hur lagen har tillämpats och vilka

problem som kan ha uppstått i praktiken. Uppdraget skulle ha redovisats senast vid mars månads utgång, men BRÅ har begärt och fått anstånd med redovisningen till början av juni. Vi kommer alltså inom några veckor att få ett underlag för att närmare bedöma hur lagen om besöksförbud har fungerat och vilka ändringar som kan behövas i den. Materialet kan också komma att ge ytterligare underlag för det fortlöpande arbetet att stärka skyddet för särskilt utsatta grupper.

Det skulle mot den här bakgrunden var olämpligt av mig att nu ta upp frågan om ändringar i lagen om besöksförbud, i all synnerhet som riksdagen ändå inte skulle hinna ta ställning till en eventuell proposition förrän tidigast under hösten.

Jag tror emellertid att det finns behov även av andra åtgärder än lagstiftning, och så fort jag har fått en klarare bild av vilka brister som finns är jag beredd att pröva vad man kan göra för att förbättra situationen. Ju förr BRÅ kan presentera sina resultat, desto snabbare kan detta ske.

Utan att veta vad BRÅ kommer att föreslå, kan jag föreställa mig att det handlar om sådana saker som samverkan, informationsutbyte, arbetsmetoder och utbildning. Det är många som måste samarbeta för att man skall kunna nå målet: att bättre skydda människor som är utsatta för hot och trakasserier. Det kan säkerligen bli aktuellt att överväga både författningsändringar och åtgärder som kan vidtas ute på fältet, bl.a. direkta skyddsåtgärder.

Så snart vi har fått BRÅ-rapporten, kommer jag att ta itu med frågan vilka insatser som kan behövas inom justitiedepartementets område. Jag vill emellertid stryka under att de här frågorna måste ses i ett brett perspektiv. Jag kommer därför självfallet att med olika kolleger inom regeringen diskutera vad som kan göras.

Anf. 115 INGBRITT IRHAMMAR (c):

Herr talman! Jag vill tacka för svaret. Jag tror att vi är överens om att våldet måste angripas på bred front, och många grupper i samhället är berörda.

Just misshandlade kvinnor är en svag grupp i samhället. Fortfarande misshandlas i genomsnitt en kvinna till döds varje vecka. Ett par tusen män döms varje år för kvinnomisshandel – ändå tror man att detta bara är toppen på ett isberg! Så visst behövs det göras mycket, både på lång sikt och på mycket kort sikt.

Vi har upptäckt att det kommer att bli svårt att utvärdera lagen om besöksförbud, eftersom hittills bara ett fåtal fall berörs. I avvaktan på att denna lag ändras behöver saker ske. Framför allt är det viktigt att kunna anhålla och häkta de män som överträder besöksförbudet.

På kort sikt hoppas jag faktiskt att justitieministern är beredd att innan propositionen behandlas föreslå andra åtgärder som skulle kunna få effekt mycket snabbare. Jag tänker på informationsåtgärder, som också nämndes i svaret.

Jag skulle gärna vilja få höra justitieministerns synpunkt på frågan om det inte vore möjligt att polisen alltid informerade kvinnor om att de har rätt till

målsägandebitråde om de anmäler någon för misshandel. Någon sådan information lämnas inte entydigt i dag.

På samma sätt fungerar det tydligtvis inte med information till de misshandlade kvinnorna om när våldsverkaren släpps. Uppenbarligen har inte kriminalvården fått ordentlig information i alla fall då besöksförbud har dömts ut. Likaså skulle man mycket snabbt kunna vidta trygghetsåtgärder i form av trygghetslarm hos misshandlade kvinnor, förbättrad kommunikationsradio t.ex. som kunde lånas ut.

Jag skulle vilja höra justitieministerns synpunkt på dessa förslag till åtgärder.

Anf. 116 MARGÓ INGVARDSSON (vpk):

Herr talman! Jag tackar justitieministern för svaret på våra frågor.

Först vill jag säga att jag givetvis tycker det är bra att brottsförebyggande rådet så snabbt fick ett uppdrag att göra en utvärdering av lagen om besöksförbud. Tyvärr måste jag precis som Ingbritt Irhammar konstatera att uppdraget kanske kom för snabbt. Också jag tror att det blir svårt att göra en fullständig utvärdering på den korta tid som stått till buds.

Justitieministern hänvisar till utredningen och skall därefter återkomma med förslag till åtgärder, för justitieministern vill ha en klarare bild av vilka brister som finns.

Justitieministern, jag anser att vi redan i dag har kunskap om vilken vedervärdig situation som hotade kvinnor upplever. Vi har redan kunskaper om detta! Och skulle det vara så att vi tycker att det finns några brister i denna kunskap, så kan vi lätt vända oss till kvinnojourerna och ta reda på hur det är, för där har man en stor kunskap om bristerna i samhällets skydd.

En påtaglig brist, som man omedelbart kan rätta till utan lagändringar, gäller just informationen när ett besöksförbud är utfärdat, t.ex. information mellan åklagare och polismyndigheten där mannen bor och polismyndigheten där kvinnan bor, och mellan kriminalvården och den drabbade kvinnan. Framför allt måste ju kriminalvården veta när någon släpps ut att det finns ett besöksförbud utfärdat för den mannen.

Sådana här informationsinsatser kräver inga lagändringar, utan det är bara att justitieministern med departementet utarbetar tillämpningsföreskrifter åt de berörda. Detta är en liten åtgärd som man kan vidta för att förbättra situationen för de drabbade kvinnorna. Är justitieministern villig att medverka till det?

Anf. 117 KENT LUNDGREN (mp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Jag vill säga så här: Att utreda är nödvändigt för att få bra beslutsunderlag. Ibland är saker och ting tillräckligt utredda, ibland är genomloppstiden i beslutsapparaten för lång. Händelser i samhället kräver ofta snabb aktion. En del sådana händelser, som faller inom områdena humanitet, ekologi och miljö, rättssäkerhet och rättstrygghet, kan kräva sådana raska tag.

Jag vill då strunta i politiken och sträva mot antipolarisering. Jag vill då samarbeta över alla partigränser – det gäller även en del motioner i sådana här ärenden.

Vi är ju här för att tjäna medborgarna, och ingen grupp i vårt samhälle skall behöva uppleva rädsla. Jag tror att alla kan samarbeta när vi upptäcker sådant utan prestige och utan låsningar. Tror statsrådet det också, och anser statsrådet att frågan om samhällsskydd för förföljda kvinnor är ett sådant fall, där vi omedelbart skulle kunna pröva samverkan för en snabb lösning?

Anf. 118 BENGT HARDING OLSON (fp):

Herr talman! Jag får tacka justitieministern för svaret. Även om innehållet var väntat, måste jag säga att det var tråkigt att notera denna defensiva hållning.

Jag vill till en början understryka att jag instämmer i vad samtliga föregående talare har sagt i ärendet, och jag tänker inte upprepa det. Jag går direkt på det som jag tycker är det viktigaste.

Det finns frågor som faktiskt inte behöver dras i långbänk. Frågan om besöksförbudslagen och de särskilda punkter vi nu diskuterar är klart utredda. Denna fråga behöver inte övervägas mer, som det står i svaret.

Det handlar om en enkel ändring. Jag har vid tidigare tillfällen presenterat ett färdigt lagförslag – 26 § – som ger en möjlighet till omedelbart frihetsberövande för en person som överträder besöksförbud. Detta är enligt känd modell från rättegångsbalken – jag kan t.o.m. tala om att det är 25 kap. 9 § om reseförbud –, och det går att analogisera.

Jag vill tillägga med understrykande: Detta är ingen bagatell! Justitieministern ger allför ofta, även i svaret, sken av att det här inte är någon särskilt viktig lag, men det är den. Den har dessutom ett mycket stort symbolvärde för kvinnor som behöver känna rättstrygghet.

Jag vill vädja till justitieministern att göra en insats för kvinnofriden. Det behöver inte vara så att det bara var Birger Jarl under medeltiden som gjorde det, eller en borgerlig f.d. justitieminister, Carl Axel Petri, som gjorde det, utan nu har nuvarande justitieminister Laila Freivalds också möjlighet att göra det. Till sist vill jag be justitieministern notera den manifestation som pågår just nu i kammaren – den är unik, justitieministern!

Anf. 119 INGER RENÉ (m):

Herr talman! Också jag vill tacka för svaret, även om tyvärr inte heller jag är särskilt nöjd med det. Det var ett svar som bland allmänheten brukar kallas det vanliga politikersvaret: Vi väntar på en utredning, och sedan ...

Att det här är en mycket angelägen fråga visar tydligt raden av talare från alla partier som har varit representerade. Och det är inte så egendomligt. Om man någon gång har kommit i kontakt med den oerhört tragiska företeelse som kvinnomisshandel är, vet man att detta skapar ett starkt engagemang.

Samhället har kommit ganska långt åt rätt håll i behandlingen av detta problem, men ändå finns det en del bitar kvar.

För kvinnornas skull, men också för deras barns skull, gäller det att vi tar i de här frågorna med viss snabbhet. Det är ju dubbeltragiskt att också barn ofta är inblandade. Den tyvärr ganska tandlösa lag som trädde i kraft för ungefär ett år sedan är bristfällig. Kvinnan är inte mer skyddad för trakasserier än hon var innan den lagen kom till stånd. Få av kvinnomisshandelsfallen kommer till domstol, av de få fallen är det ännu färre som leder till

åtal, och i bara en liten del av dem utdöms besöksförbud. De som får besöksförbud är oftast mycket gravt belastade män, som är belastade även i andra avseenden än kvinnomisshandel. När då denne gravt belastade kvinnomisshandlande man står utanför kvinnans dörr och bankar, hjälper det inte att tala om för honom att han har besöksförbud – men det är det enda som går att göra i dag! En sådan ordning är fortfarande inte godtagbar.

Det är inte heller godtagbart med någon fördröjning när det gäller att avhjälpa detta missförhållande.

I Laila Freivalds framställning saknade jag ordet "snabbt" – att det snabbt skulle gå att hitta på åtgärder som hjälper upp detta missförhållande. Kan jag få en sådan försäkran nu?

Anf. 120 Justitieminister LAILA FREIVALDS:

Herr talman! Jag vill säga att jag uppskattar det faktum att de som har ställt frågan representerar olika partier i riksdagen. Problemet med misshandlade kvinnor – som inte på något sätt är ett nytt problem i vårt samhälle men som glädjande nog har uppmärksamats på det sätt som det förtjänar under senare år – kräver en samlad, enig politisk linje.

Därför är jag samtidigt litet besviken över att flera av frågeställarna skjuter in sig på att besöksförbudslagen skall föreslås förändringar innan vi får den rapport vi väntar från brottsförebyggande rådet.

Det var beslut i riksdagen som ledde till att regeringen beslutade att snabbt utreda besöksförbudslagen.

Jag använde visst ordet "snabbt" i mitt svar, Inger René. Jag pekade just på att när riksdagen beslutade om denna lag så gjorde man det snabbt, och man beslöt att snabbt utvärdera den för att snabbt kunna föreslå ändringar och vidta andra åtgärder, när man fick kunskaper om vilken effekt den fått i praktiken och vad som återstår att göra.

Vad gäller Bengt Harding Olsons inställning att det är en defensiv hållning från min sida att inte nu omedelbart föreslå en förändring av lagen om besöksförbud i enlighet med det förslag han har lämnat, måste jag bara säga att jag inte förstår vad det defensiva skulle ligga i, när inte riksdagen – varken Bengt Harding Olson eller någon annan riksdagsman – har möjlighet att ta ställning till ett sådant beslut. Varför komma med ett förslag innan man har underlaget, när man inte har någonting att vinna på det tidsmässigt? Varför då inte vänta på den snabba utredning som riksdagen en gång var ense om att vi skulle ha?

Dessutom vill jag påpeka för Bengt Harding Olsson att det, att döma av de motioner och andra förslag som har framförts av riksdagens ledamöter i detta avseende, inte råder någon enighet om vilken lagteknisk lösning vi skall använda oss av.

När det gäller övriga frågor om information och upplysning kring dessa frågor delar jag helt frågeställarnas uppfattning, att där finns mycket kvar att göra. Jag avser att återkomma med information eller förslag till på vilket sätt information skall ske. Jag kommer att informera om vad jag avser att göra i sådana hänseenden. Även vad gäller utnyttjandet av tekniska hjälpmedel anser jag att det behöver vidtas åtgärder. Jag kommer att agera så snabbt jag någonsin kan.

Anf. 121 INGBRITT IRHAMMAR (c):

Herr talman! Det gläder mig att höra att justitieministern skall återkomma snabbt med förslag när det gäller information och trygghetsskapande åtgärder för misshandlade personer. Jag skulle vilja lämna ett par tips för detta på litet längre sikt.

Jag skulle vilja slå ett slag för att vi på sikt ytterligare stödjer kvinnojouren och brottsofferjouren. Jag har också blivit uppmärksam på att alldeles för litet forskning har bedrivits om varför män misshandlar kvinnor. Jag skulle önska att vi tillsammans kunde enas om att satsa på detta område. Dessutom behövs ännu större satsningar på rehabilitering av våldsverkare, så att alla de som vill ha rehabilitering och känner behov av det skall ha rätt till det, när det behövs.

Anf. 122 MARGÓ INGVARSSON (vpk):

Herr talman! Först skulle jag vilja rätta ett uttryck som justitieministern använder. Hon talar om problemen med kvinnomisshandel i samhället. Jag tycker att det är ett något svagt ord. Kvinnomisshandel är en oerhörd skamfläck i vårt samhälle, som säger en hel del om hur det ser ut med jämställdheten i vårt land när man börjar skrapa litet på ytan. Det är en skamfläck vi inte tolererar längre.

Inte heller är det så, justitieministern, att vi i dag bara diskuterar lagen om besöksförbud. Jag är överens med justitieministern om att vi kan vänta litet med att gå in och göra de direkta lagändringarna, om det nu är straffskärpningar och annat som behövs, tills denna översyn är klar. Men det finns ju så mycket annat vi kan göra omedelbart, i väntan på denna utvärdering och översyn, t.ex. de åtgärder jag tog upp när de gäller informationen mellan myndigheterna och den drabbade. Det behövs inga lagändringar. Vi behöver inte vänta till hösten. Justitieministern kan omedelbart vidta de åtgärder som behövs, utan några beslut av riksdagen.

Anf. 123 BENGT HARDING OLSON (fp):

Herr talman! Det behövs snabba åtgärder här. Denna lags trovärdighet är i fara. För det första, om kvinnor inte kan lita på att lagen fungerar, är det heller ingen som känner intresse av att använda den.

För det andra vill jag meddela justitieministern att det finns mängder av förslag att ta ställning till. Hos justitieutskottet ligger en svärm av motioner från samtliga partier, inkl. socialdemokraterna. Det är bara att ta för sig.

Slutligen noterar jag att justitieministern uppskattar att det är en gemensam auktion. Den är faktiskt unik, som jag har sagt. Vi välkomnar justitieministern till denna gemensamma manifestation. Det är mycket enkelt att lösa detta, om man vill. Det är bara att ge en liten signal om var justitieministern står, så kommer justitieutskottet att fatta ett beslut, som vi har diskuterat i dag.

Anf. 124 INGER RENÉ (m):

Herr talman! Jag vill tacka justitieministern för att hon i så stor utsträckning använde orden "snabbt", "fort" och "snarast" i sitt svar. Det tycker jag var positivt.

De män som misshandlar kvinnor är ofta uppfinningsrika och duktiga på en mängd olika saker. De är duktiga på att finna sin familj, hur bra kvinnojourerna än försöker hjälpa till med jourlägenheter och andra arrangemang. Därför skulle jag vilja fråga justitieministern vilket råd jag skall ge dem som frågar mig: Hur skall jag bära mig åt när min man står och sparkar på dörren och vill komma in? Vad skall jag göra? Det räcker inte att ringa polisen. De har bara att klappa honom på axeln och säga: Lille vän, gå här ifrån. Det hjälper inte mig.

Anf. 125 Justitieminister LAILA FREIVALDS:

Herr talman! Av det jag hör här får jag plötsligt en känsla av att det kanske inte är känt, ens bland riksdagens ledamöter, vilket omfattande arbete som pågår ute i samhället när det gäller att hjälpa, stödja, förhindra och förebygga övergrepp mot kvinnor och barn. Det är inte så att ingenting har gjorts under de senaste åren eller att intresset för dessa frågor skulle vara litet. När jag reser runt i landet och träffar representanter för rättsväsende, organisationer och misshandlade kvinnor kan jag konstatera att ett omfattande utvecklingsarbete pågår. Men jag delar Ingbritt Irhammars uppfattning att vi behöver mer av kvinnojourer och liknande organisationer, som kan ge stöd till kvinnorna. Vi behöver t.ex. utveckla samarbetet mellan de ideella krafterna och de sociala myndigheterna. Vi behöver mera forskning kring detta. BRÅ hade för en vecka sedan ett stort seminarium om forskning kring kvinnor och brott.

Det behövs mer av rehabiliteringsåtgärder. Det pågår många projekt inom kriminalvården, såvitt jag förstår framgångsrika sådana, för att utveckla metoderna för att behandla dessa män. Vi skall jobba vidare med allt detta. Men arbetet pågår också. Glöm inte bort det!

Initiativ tas icke bara i riksdagen. Initiativ tas ute på fältet, av alla de människor som arbetar inom olika yrkeskategorier som är involverade i detta arbete.

Talmannen erinrade om debattreglerna vid frågesvar.

Anf. 126 MARGÓ INGWARDSSON (vpk):

Herr talman! Visst pågår det ett enormt arbete ute i landet för att hjälpa misshandlade kvinnor. Merparten av det arbetet svarar alla våra kvinnojourer för, kvinnojourer som jobbar på ideell basis utan tillräckligt stöd från samhället. Det är vi mycket väl medvetna om.

Jag skulle vilja fråga justitieministern, när hon hänvisar till samhällets insatser och forskning: Pågår det över huvud taget några forskningsprojekt i vårt land om kvinnomisshandel och orsakerna till kvinnomisshandel? Om inte, när ämnar justitieministern ta initiativ till att vi får en sådan forskning här i Sverige?

Anf. 127 BENGT HARDING OLSON (fp):

Herr talman! Det är riktigt, som justitieministern säger, att det görs en hel rad bra saker ute i vårt land. Fattas bara annat! Jag är djupt imponerad, särskilt av kvinnojourerna. Jag kan anförtro justitieministern att jag själv har

medverkat till startandet av åtskilliga sådana. Men vi diskuterar ju förbättringar på vissa enskilda punkter. Det vi nu talar om skulle innebära en klar förbättring. Därför vill jag än en gång säga: Bagatellisera inte besöksförbudslagen! Den är viktig för kvinnor och kvinnors trygghet.

Jag vill erinra om att det tas initiativ från många olika håll. Men initiativ kan också komma från riksdagen. Den här manifestationen är en övertydlig politisk signal till regeringen och justitieministern att göra något på den här punkten – och göra det nu!

Anf. 128 INGBRITT IRHAMMAR (c):

Herr talman! Jag är medveten om att det pågår även politiskt mycket viktigt arbete i samhället. Det är glädjande att höra att justitieministern är beredd att satsa mer på rehabilitering och forskning.

Jag kan påminna om att det fattades beslut så sent som denna vecka på det här området. Det fanns en centerreservation i kammaren om rehabilitering av alla våldsvärkare som var i behov av det. Reservationen avslogs faktiskt av den socialdemokratiska majoriteten. Likadant hade vi en motion och en reservation om ökad forskning när det gällde kvinnor och brott. Dessa avslogs också. Likaså hade vi för litet mer än ett halvår sedan en reservation om ökade anslag till kvinnojourerna. Även den reservationen avslogs. Jag hoppas att det blir en förändring i fortsättningen.

Överläggningen var härmed avslutad.

23 § Svar på fråga 1988/89:584 om privatpraktiserande sjukgymnasters ekonomiska villkor

Anf. 129 Socialminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Gullan Lindblad har frågat mig vilka åtgärder – förutom sedvanlig taxerevision mot bakgrund av gällande kostnads- och prisökningar – som regeringen tänker vidta för att förbättra de privatpraktiserande sjukgymnasternas ekonomiska villkor. Frågan har ställts mot bakgrund av den kostnads- och intäktsundersökning som riksförsäkringsverket nyligen har genomfört på uppdrag av regeringen avseende de försäkringsanslutna privatpraktiserande sjukgymnasterna.

Den nu gällande behandlingstaxan gäller t.o.m. utgången av juni 1989. En ny taxa kommer senare i vår att fastställas av regeringen efter förslag av riksförsäkringsverket. Verket utarbetar sitt förslag till taxa efter överläggningar med Legitimerade Sjukgymnasters Riksförbund, som företräder de privatpraktiserande sjukgymnasterna. Enligt utredningsuppdraget till riksförsäkringsverket skulle resultatet av den företagna kostnads- och intäktsundersökningen utnyttjas i verkets överläggningar om behandlingstaxans nivå m.m. fr.o.m. den 1 juli 1989. Dessa överläggningar pågår nu mellan parterna.

Mot denna bakgrund är jag – i avvaktan på resultatet av dessa överläggningar – inte beredd att nu diskutera behovet av eventuella åtgärder angående de anslutna privatpraktiserande sjukgymnasternas ekonomiska situation.

Anf. 130 GULLAN LINDBLAD (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka socialministern för svaret, som tyvärr endast är en redogörelse för handläggningen av taxefrågan.

Jag har med denna fråga följt upp en interpellationsdebatt jag hade med förutvarande socialminister Gertrud Sigurdson den 8 december 1987. Hon utlovade då just den kostnads- och intäktsundersökning som socialministern nu hänvisar till. Någon utredning hade då inte gjorts sedan 1979, och förhållandena har som bekant ändrats en hel del.

I den undersökning som nyligen presenterades säger man: "Vad man utan tvekan kan fastslå är att den andel av de egna intäkterna från behandling enligt taxa som gick åt för att täcka de praktikkostnader som denna verksamhet förorsakat, var betydligt större 1987 än 1979."

Det visade sig att lokalkostnaderna utgör en tredjedel av den totala praktikkostnaden.

Av utredningen framgår också att 72 % av de heltidsarbetande privatpraktiserande sjukgymnasterna arbetar mer än normal heltid om 1 600 timmar, närmare bestämt 2 055 timmar per år. Om man baserar nettointäkten för dessa privatpraktiserande sjukgymnaster, som framräknats till 135 240 kr. i snitt på en normal arbetstid, blir nettointäkten för deras del faktiskt inte mer än 8 661 kr. per månad. Det är en skäligen mager lön för en mycket välutbildad och erfaren yrkeskår – eller hur?

Håller socialministern med mig om att det är principiellt viktigt att denna kår har rimliga betingelser i sitt arbete? Anser socialministern att sjukgymnasterna är en viktig yrkeskår i vården?

Anf. 131 Socialminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Självfallet är vi överens om att sjukgymnasterna är en viktig yrkesgrupp. De bör naturligtvis också ha rimliga arbetsvillkor. Det är bl.a. därför som denna undersökning har gjorts. Man vill få ett bra faktaunderlag för de överläggningar som just nu pågår. Innan överläggningarna är slutförda vill jag, som jag sade i svaret, naturligtvis inte uttala någon mening om exakt vad taxan skall vara.

Anf. 132 GULLAN LINDBLAD (m):

Herr talman! Jag kan delvis ha förståelse för detta. Men jag vill nämna en siffra som är viktig i sammanhanget. Om man jämför lönen för en anställd företagsgymnast med dem som driver privatpraktik, finner man att ersättningen är betydligt sämre för de privatpraktiserande. De bör alltså få en skälig uppräknings för sitt arbete. De utgör ju en mycket viktig yrkeskår. Jag är tacksam för att socialministern sade så.

Det är endast 15–20 % av de legitimerade sjukgymnasterna som har privatpraktik, och de utför ungefär hälften av sjukgymnastbehandlingarna i den öppna vården. Det är då mycket viktigt att vi värnar om den kåren. Jag hoppas att socialministern gör vad han kan för att de skall få en ordentlig uppräknings. Det är nödvändigt om vi skall ha kvar några privatpraktiserande sjukgymnaster.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 133 Socialminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Pär Granstedt har frågat mig om jag är beredd att ta initiativ för att trygga allas rätt till en god sjukvård. Anledningen till frågan är att det i debatten ibland ifrågasatts om sjukvårdshuvudmännen lever upp till målet om rätten till en god sjukvård.

Hälso- och sjukvårdslagen slår fast att målet för hälso- och sjukvården är en god hälsa och en vård på lika villkor för hela befolkningen. Ansvaret för att utforma och utveckla vården mot detta mål ligger på de enskilda sjukvårdshuvudmännen.

I den senaste överenskommelsen mellan staten och sjukvårdshuvudmännen om ersättningar från sjukförsäkringen, vilken godkändes av regeringen i går, har uppmärksamats att gemensamma insatser krävs för att förbättra tillgängligheten till vård och öka kapacitetsutnyttjandet inom vårdorganisationen. Staten och Landstingsförbundet har kommit överens om att vidta en rad åtgärder. Bl.a. avsätts särskilda medel från sjukförsäkringen för att främja ett positivt förändringsarbete. För att genomföra de olika insatser som staten och Landstingsförbundet har kommit överens om skall en särskild ledningsgrupp bildas, där staten och landstingen till lika delar är representerade.

Detta är exempel på åtgärder som regeringen kontinuerligt arbetar med. Något ytterligare initiativ är för närvarande inte aktuellt.

Då Pär Granstedt, som framställt frågan, anmält att han var förhindrad att närvara vid sammanträdet, medgav talmannen att Karin Söder i stället fick delta i överläggningen.

Anf. 134 KARIN SÖDER (c):

Herr talman! Jag vill tacka socialministern för svaret.

Vi är helt överens om det som står i hälso- och sjukvårdslagen, dvs. att alla skall tryggas rätten till en god sjukvård och att det skall vara lika villkor för hela befolkningen i vårt land. Men det har av olika skäl visat sig inte vara så lätt att vare sig i storstäder eller i glesbygden leva upp till detta.

Man har nu kommit överens mellan staten och sjukvårdshuvudmännen att förbättra tillgängligheten till vård och öka kapacitetsutnyttjandet. Det är en absolut nödvändighet. Vi får i dag bevittna att det t.ex. i glesbygden är fruktansvärt ont om läkare. Vi kan bevittna här i Stockholms län hur narkosköterskorna av olika skäl säger upp sig. Strålbehandlingen har med hjälp av majoriteten i landstinget blivit koncentrerad till ett ställe så att patienter som är svårt sjuka i fortsättningen får flyttas. Från klinikföreståndare har jag fått omvitnat att det råder stora svårigheter när det gäller att besätta olika tjänster till den sommar som ligger framför oss.

Kommer man i denna ledningsgrupp att ta upp frågor som t.ex. att utföra en probleminventering för att se hur det är på vårdområdet när det gäller sjukvårdspersonalen och deras arbetstider? Jag tror att vi där har själva grunden till det hela. Det gäller också löneförbättringar och sådant. Jag vill då fråga: Ingår detta i det förbättringsarbete som socialministern här säger att ledningsgruppen skall ta hand om?

Anf. 135 Socialminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! De exakta arbetsuppgifterna för ledningsgruppen har ännu inte angivits. Vissa riktlinjer har dock dragits upp i underlaget för beslutet. Syftet är ju då att öka tillgängligheten och förbättra kapaciteten inom hälso- och sjukvården. Detta kan ske på olika sätt. Som exempel kan nämnas att man skall upprätta en handlingsplan för att förkorta vårdköerna. Man skall inventera situationen i fråga om s.k. klinikfärdiga patienter, väntelistor till operationer m.m. Särskild expertis skall ställas till sjukvårdshuvudmännens förfogande för att hjälpa till att lösa dessa problem. Dessutom skall man få till stånd en dialog och ett erfarenhetsutbyte mellan sjukvårdshuvudmännen. Det har ju visat sig att förhållandena är ganska olika inom olika landstingsområden. Även om inte arbetet ännu är upplagt i detalj, innefattar det en rad olika åtgärder på detta område.

Det föreligger naturligtvis inga hinder för den här ledningsgruppen att också ta upp frågan om arbetstiderna. Jag vet att på den punkten har Landstingsförbundet redan ett arbete i gång, som avser personalförsörjningen över huvud taget. Dessa frågor diskuteras också inom regeringens hälso- och sjukvårdsberedning. Vi försöker från flera håll att komma till rätta med de brister som för närvarande finns inom olika delar av sjukvården.

Anf. 136 KARIN SÖDER (c):

Herr talman! Det var i och för sig positivt att höra vilka frågor den här gruppen kommer att arbeta med. Jag vill redan nu säga att jag hoppas att man kommer att arbeta mycket skyndsamt, eftersom det är mycket stora grupper av människor som väntar på att få behandling och som är oroliga – särskilt inför sommaren – för att inte få den vård som de nödvändigtvis behöver.

Jag är dock inte riktigt nöjd när det gäller just sjukvårdspersonalens situation. Speciellt i de överhettade storstadsområdena är det nog alldeles nödvändigt att man gör en grundlig probleminventering för att vi skall kunna få personal till vården. Man måste få klart för sig vilken orsaken är till att det på så många håll råder en sådan brist. Man måste komma till rätta med situationen för dem som arbetar troget och kämpar till en låg lön – till övervägande delen kvinnor. Så länge dessa förhållanden råder innebär detta en osäkerhet för såväl patienter som för personalen.

Jag önskar att också personalens situation tas upp i en sådan probleminventering. Även arbetstiderna borde undersökas grundligt. Vissa landsting vill göra försök av denna typ, men de har stupat på grund av brist på resurser.

Överläggningen var härmed avslutad.

**25 § Svar på fråga 1988/89:602 om statligt bidrag till Stiftelsen
Västerbottensmusiken**

Anf. 137 Utbildningsminister BENGT GÖRANSSON:

Herr talman! Maggi Mikaelsson har frågat mig om jag är beredd att kompensera Stiftelsen Västerbottensmusiken för ökade kostnader med anledning av övertagandet av ansvaret för Regionmusiken och Rikskonser-

ter samt ompröva statens anslag för regional musikverksamhet.

Stiftelsen Västerbottensmusiken får statsbidrag via två anslag på statsbudgeten. Till Norrlandsoperan utgår bidrag ur anslaget Bidrag till regionala och lokala teater-, dans- och musikinstitutioner. Norrlandsoperan har av kulturrådet för budgetåret 1988/89 tilldelats 38 s.k. grundbelopp, vilket tillsammans med ett regionalt tilläggsbidrag motsvarar drygt 3,9 milj. kr.

Landstingen övertog den 1 januari 1988 huvudmannaskapet för den regionala musikverksamheten. Det statliga bidraget till denna verksamhet fastställs genom årliga förhandlingar mellan statens förhandlingsnämnd och Landstingsförbundet. Det statliga bidraget till Västerbottens läns landsting för den regionala musikverksamheten uppgår 1989 till 12,4 milj. kr. Förhandlingar angående bidragets storlek för 1990 kommer att äga rum i höst.

Jag är inte beredd att nu föregripa dessa förhandlingar. De särskilda kostnadsomständigheter som kan föreligga för den regionala musikverksamheten i Västerbotten bör bedömas i det kommande förhandlingsarbetet. Vidare bör dimensioneringen av det statliga bidraget till Norrlandsoperan prövas i det reguljära budgetarbetet.

Anf. 138 MAGGI MIKAELSSON (vpk):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret, men jag tycker egentligen inte att jag fick något svar på den första frågan.

Situationen för Norrlandsoperan och även för stiftelsen Västerbottensmusiken är väl känd för Bengt Göransson. Värmlandsoperan har samma problem, av samma orsaker. Det är viktigt att kunna ha regionala musikteatrar, och utanför storstadsregionerna finns det ju bara två sådana ute i landet.

Avsikten med min första fråga var att framhålla att de ekonomiska svårigheter som man nu har hamnat i beror på saker som inte hade förutsetts när avtalet med statens förhandlingsnämnd slöts. Tanken med den nya ansvarsfördelningen kan ju inte ha varit att lura kommuner och landsting på pengar.

När det nu har visat sig att personalkostnaderna har blivit så mycket högre – beroende bl.a. på att musikerna har bytt avtalsområde – borde väl staten med litet god vilja kunna kompensera detta? Jag tycker inte att jag har fått något svar på den frågan. Sammantaget har personalkostnadsökningen uppgått till mer än 33 %, medan ökningen av det ordinarie statsanslaget för innevarande år bara blev 4 %.

I dag är ekonomin så dålig att man inte kan planera inför framtiden. En stor operauppsättning behöver ju lång framförhållning, inte minst för att man skall kunna engagera sångare, musikaliska ledare och annan personal. Jag förstår att Bengt Göransson är medveten om detta, men jag vill ändå ha detta sagt, eftersom situationen i dag påverkar framtiden. Jag hoppas att Bengt Göransson vill ha det här i minnet i höst då budgetarbetet sätter i gång. Jag har full förståelse för att man inte kan föregripa dessa förhandlingar.

Norrlandsoperan och Västerbottensmusiken skall serva ett område som motsvarar mer än halva Sverige. Det säger sig självt att verksamheten kostar mycket pengar. Det borde ligga i hela samhällets intresse att Norrlandsoperans symfonietta skall kunna turnera inom hela detta område, och att det inte

är bara Umeå kommun och Västerbottens läns landsting som skall ta hela ansvaret.

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Meddelande om interpellationssvar

Överläggningen var härmed avslutad.

26 § Meddelande om svar på interpellation 1988/89:196

Anf. 139 Utbildningsminister **BENGT GÖRANSSON:**

Herr talman! Med hänvisning till riksdagsordningen kap. 6:1 får jag meddela att jag inte kan besvara interpellationen i tid. Det beror på att riksdagen ändrat sammanträdesplanen. Jag avser att besvara interpellationen tisdagen den 16 maj.

Om fördelningen av medel till länskolnämndernas sammanträdeskostnader

27 § Svar på fråga 1988/89:596 om fördelningen av medel till länskolnämndernas sammanträdeskostnader

Anf. 140 Statsrådet **GÖRAN PERSSON:**

Herr talman! Stina Eliasson har frågat utbildningsministern om han vill medverka till att medlen till länskolnämndernas sammanträdeskostnader fördelas utifrån de faktiska kostnaderna i olika län för bl.a. resor.

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

Medel till bl.a. nämndledamöters arvoden och resor i samband med sammanträden fördelas av skolöverstyrelsen. Det belopp Stina Eliasson nämner – 95 000 kr. – är ett schablonbelopp för arvoden till ledamöterna, som är lika många i varje länskolnämnd.

Därutöver fördelas för resor totalt inemot en halv miljon kronor. Här utgår SÖ från hittillsvarande kostnader, som varierar alltefter reseavstånd inom länen. SÖ tar också hänsyn till vad länskolnämnderna själva anmäler som behov. Så har t.ex. – enligt vad jag har inhämtat – länskolnämnderna på Gotland och i Jämtland beräknat sina behov till 5 000 resp. 24 000 kr. Jag har också funnit att SÖ normalt lyckas täcka de behov nämnderna anger. Jag kan därför inte se något behov av särskild styrning av medelfördelningen av det slag som Stina Eliasson efterlyser.

Anf. 141 **STINA ELIASSON (c):**

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min fråga.

Det kan ju tyckas rättvist att anslagsgivande myndigheter delar totalsumman så att alla län får precis lika mycket, dvs. 95 000 kr. per länskolnämnd. Den fördelande myndigheten har möjligen gjort fördelningen rationell, men fördelningen är inte rättvis. Den är orättvis.

Även om det är som statsrådet riktigt påpekar, att man har särskilda medel för resor, så skall, enligt vad jag har inhämtat, de 95 000 kronorna också täcka kostnader för förlorad arbetsinkomst o.d. De stora avstånden vi har i vårt län, Jämtlands län, medför att dagarna blir långa. 95 000 kr. räcker således inte.

Det står i det skrivna svaret att SÖ normalt lyckas täcka de behov som nämnderna anger. Jag hänger upp mig på ordet normalt. Ibland inträffar sådant som inte är normalt, och då får ofta Jämtlands länskolnämnd stryka.

Trots att statsrådet säger att det inte finns något behov av särskilt styrning, tycker jag att statsrådet bör studera SÖ:s medelsfördelning till länskolnämnderna och fundera över om det inte går att hitta något annat slags fördelningsnyckel.

Jag vill överlämna en PM till statsrådet angående arvodeskostnader m.m. för ledamöter och suppleanter i länskolnämnden i Jämtlands län. Därav framgår att det faktiskt finns bekymmer. Jag har inte tagit upp den här frågan för skojs skull.

Anf. 142 Statsrådet GÖRAN PERSSON:

Herr talman! Jag tackar naturligtvis Stina Eliasson för allt det material som hon kan leverera som belyser frågan.

Utöver schablonbeloppet finns det också möjlighet för nämnderna att i ett större anslag hantera den här typen av olikheter som uppträder. Det är således inte enbart detta anslag som man kan använda för att täcka den här typen av utgifter. Jag tror därför inte att bekymret är så stort. Alla fakta som kan bidra till att vi får en bättre verksamhet tar jag dock självfallet emot.

Anf. 143 STINA ELIASSON (c):

Herr talman! Det finns ytterligare ett bekymmer som jag vill nämna. Summan 95 000 kr. har varit konstant ända sedan 1987/88. Det finns kanske också anledning att öka den, om inte annat så i nästa budgetförslag ifrån regeringen.

Överläggningen var härmed avslutad.

28 § Meddelande om svar på interpellation 1988/89:201

Anf. 144 Statsrådet GÖRAN PERSSON:

Herr talman! Med hänvisning till riksdagsordningen 6 kap. 1 § får jag meddela att jag ej kan besvara interpellationen i tid. Detta beror på att riksdagen har ändrat sammanträdesplanen. Jag avser att besvara interpellationen tisdagen den 16 maj.

29 § Talmannen meddelade att till kammaren inkommit läkarintyg för *Jill Lindgren*, som var sjukskriven ytterligare under tiden den 1 maj–den 30 juni.

Erforderlig ledighet beviljades.

Talmannen anmälde att *Krister Skånberg* (mp) även under denna tid skulle tjänstgöra som ersättare för *Jill Lindgren*.

30 § Anmäldes och bordlades
Finansutskottets betänkanden
1988/89:FiU26 Statlig lokalförsörjning
1988/89:FiU27 Riksbankens förvaltning år 1988

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Meddelande om interpellationer

Skatteutskottets betänkanden
1988/89:SkU27 Ändrade beskattningsregler för lättdiesel, m.m.
1988/89:SkU32 Dubbelbeskattningsavtal mellan Sverige och Thailand

Justitieukskottets betänkande
1988/89:JuU22 Tilläggsbudget II

Utrikesutskottets betänkande
1988/89:UU22 Tilläggsbudget II inom utrikesdepartementets område, m.m.

31 § Meddelande om interpellationer

Meddelades att följande interpellationer framställdes

den 28 april

1988/89:222 av *Bertil Måbrink* (vpk) till utrikesministern om den politiska situationen i Korea:

Olika regionala konflikter håller nu på att avvecklas i olika delar av världen. Det har påbörjats en minskning av kärnvapenarsenalerna. När det gäller situationen på den koreanska halvön syns ingen minskning av spänningen där. Tvärtom råder en spänd situation. I Sydkorea finns amerikanska trupper stationerade. I Sydkorea finns det dessutom en ansamling av kärnvapen.

Trots att snart 40 år gått sedan Koreakrigets slut råder fortfarande ett stilleståndsavtal, dvs. inget fredsavtal, mellan inblandade parter.

Det har inte sänkts initiativ för att minska spänningen på den koreanska halvön och för att åstadkomma en fredlig och stabil utveckling i denna region. Således har regeringen i DFRK, Demokratiska Folkrepubliken Korea, lagt fram många sådana förslag som förtjänas att tas på allvar. Man har lagt fram ett fyrapunktsprogram med i korthet följande innehåll:

För det första måste den koreanska halvöns fred vara inriktad på landets återförening.

För det andra måste fred på den koreanska halvön garanteras genom tillbakadragande av utländska väpnade styrkor.

För det tredje måste fred på den koreanska halvön garanteras genom reducering av vapnen i norr och i söder.

För det fjärde måste fred på den koreanska halvön förverkligas genom en dialog mellan de parter som är ansvariga för skärpningen av spänningen.

Hittills har alla försök till dialog misslyckats mer eller mindre. De årligen återkommande militärövningarna, Team Spirit, i Sydkorea med USA som

huvudaktör, bidrar inte till att åstadkomma en nödvändig dialog mellan de inblandade.

Övervakningskommissionen, som blev ett resultat av stilleståndsavtalet, spelar i dag en mindre roll i Korea. Sverige är en av deltagande stater i denna kommission. Enligt min uppfattning borde denna kommission kunna spela en mer betydelsefull roll i en fredsdiallog. Således borde denna kommission redan nu förläggas i den demilitariserade zonen längs den militära demarkationslinjen.

Det viktiga just nu är att olika länder engagerar sig i olika sammanhang för att påskynda en process som leder fram till fred och försoning på den koreanska halvön. Sverige är ett av de länder som kan spela en roll i detta sammanhang.

Jag vill fråga utrikesministern:

1. Hur ser utrikesministern på de olika fredsinitiativ som tagits från Demokratiska Folkrepubliken Korea?
2. Är utrikesministern beredd att i olika internationella sammanhang medverka till att spänningarna på den koreanska halvön minskas?
3. Är utrikesministern beredd att arbeta för att alla utländska trupper på den koreanska halvön bortdrages?

1988/89:223 av *Ulla Tillander* (c) till socialministern om ökade resurser till statens institut för psykosocial miljömedicin:

Såväl i regeringsförklaringen den 4 oktober 1988 som i direktiven till arbetsmiljökommissionen sju veckor senare betonar regeringen den stora vikten av att kartlägga och göra särskilda insatser för "de 400 000 mest utsatta arbetena". Det framhålls – med rätta – att dessa orsakar stort mänskligt lidande men dessutom även offentliga utgifter för arbetsskador, långa sjukskrivningar och förtidspensioner. Direktiven framhåller särskilt betydelsen av inte bara "lätt identifierade skador eller sjukdomar" utan även sådana som sammanhänger med "arbetets organisation och psykiskt påfrestande inslag i arbetet, eller om otillräckligt inflytande över den egna arbetssituationen", alltså den *psykosociala* arbetsmiljön.

I ett nyligen gjort tillkännagivande för regeringen betonar riksdagen, med anledning av c-, fp-, m- och s-motioner, vikten av insatser från Statens institut för psykosocial miljömedicin (IPM) för arbetsmiljökommissionens fortsatta arbete. Det framhålls vidare att IPM "behöver tillföras ytterligare resurser (och att) regeringen bör överväga på vilket sätt en sådan förstärkning lämpligen bör ske och snarast återkomma med förslag till riksdagen".

Eftersom arbetsmiljökommissionens arbete enligt kommittédirektiven skall vara *slutfört* senast den 30 juni 1990, betyder tillkännagivandet att IPM måste tillföras dessa ytterligare resurser redan för det budgetår som återstår fram till det kommissionens arbete skall vara slutfört, dvs. för budgetåret 1989/90.

Därför är det angeläget att få besked om när och på vilket sätt regeringen tänker se till att så sker och med vilket belopp. Med sina totalt 8 1/2 tjänster på riksstatanslaget måste IPM nämligen annars varsla innehavarna av minst 1 1/2 av dessa tjänster om uppsägning fr.o.m. den 1 juli 1989. Detta skulle

rimma synnerligen illa med riksdagens tillkännagivande och regeringens, ovan återgivna höga prioritering av kartläggning av och särskilda insatser för de 400 000 mest utsatta arbetena.

Med hänvisning till ovanstående vill jag till socialministern ställa följande fråga:

När och på vilket sätt avser regeringen ge IPM de resurser som krävs för det fortsatta arbetet på det psykosociala arbetsmiljöområdet?

1988/89:224 av *Hans Dau* (m) till statsrådet Lena Hjelm-Wallén om bistånd till Nepal för att stoppa pågående jordförstörelse:

Riksdagen har i vår beslutat bifalla ett moderat förslag om att utöka anslaget till särskilda miljöinsatser inom det internationella utvecklingsarbetet, från det av regeringen föreslagna beloppet av 125 miljoner till de av moderata samlingspartiet föreslagna 225 miljonerna.

Utrikesutskottet tar i sina överväganden upp behovet av skyndsamma åtgärder för att hindra markförstörelse. Fattigdomen och överbefolkningen är oftast de viktigaste orsakerna till utarmningen av naturresurserna i utvecklingsländerna.

Nepal är ett av världens absolut fattigaste länder. Landet ligger tvåa från botten enligt beräkningar av BNP. Sverige har trots detta inte ägnat Nepal någon större uppmärksamhet.

Jag har under mars månad i år, tillsammans med ordföranden för Svenska Handikapporganisationernas Internationella Biståndsstiftelse (SHIA), Per Hägermalm, haft förmånen att med stöd av SIDA besöka och studera ett antal projekt, som syftar till att ge handikappade i detta u-land en bättre livssituation. Jag tror att handikappörelsen tillsammans med SIDA genom SHIA kan genomföra ett antal av de studerade projekten.

Vad som för mig, vid sidan av handikappfrågorna, förefaller vara det mest bestående intrycket är, att hotet mot miljön och livsbetingelserna för det nepalesiska folket har nått en nivå där snart ingen återvändo finns.

Överbefolkning och det därav följande behovet av odlingsmark har inneburit att detta tidigare skogbeväxta land nu snart är uppodlat överallt där någon som helst möjlighet finns att bruka jorden. Trots detta påstås nepaleserna inte kunna försörja sig med livsmedel under mer än sju till åtta månader av året.

Nepal är som bekant ett mycket kuperat land, och detta har i kombination med den extrema exploateringen av odlingsbar mark gjort att erosionen nu hotar att ödelägga stora delar av de arealer som brukas i bergssluttningarna.

Kan inte erosionen och jordförstörelsen stoppas kommer Nepal mycket snart att drabbas av en ekologisk katastrof. Utrikespolitiska Institutet beskriver i sin serie "Länder i fickformat" hur landet bokstavligen spolats bort på grund av denna extrema uppodling.

Mot bakgrund av vad jag har sett i Nepal är min fråga till biståndsministern:

Är biståndsministern beredd att verka för att en del av de ökade miljöanslag som riksdagen nyss beslutat om kommer att användas till att

Meddelande om interpellationer

1988/89:225 av *Charlotte Cederschiöld* (m) till justitieministern om skärpt straff för misshandel av hustru och barn, m.m.:

En man som brutalt misshandlat sin familj och allvarligt skadat barnens (i detta fall sex barn) och moderns liv får sex månaders fängelse. Straffet halveras obligatoriskt till tre månader. Därav frånräknas de tre veckor han suttit häktad. Efter drygt två månaders fängelse kan han återupptaga misshandeln. Detta vet hans barn, som redan har svåra psykiska störningar.

Tre månaders fängelse skall ställas mot troligen årslånga lidanden för sju andra personer.

Utvärdering av besöksförbudslagen, reglerna om målsägandebiträde och samtalsbehandling (samtal med förövarna) är svaga samhällsinsatser mot barn- och kvinnomisshandlare. Självfallet har exempelvis samtalsterapi en roll att spela inom kriminalvården, men behövs det inte mer påtagliga insatser än att samtala?

Den viktigaste tryggheten för misshandlade kvinnor och barn utgörs i många fall av de ideellt drivna kvinnojourerna.

Mot denna bakgrund vill jag fråga statsrådet:

1. På vilket sätt grundar sådan lagstiftning en tro på ett fungerande rättssamhälle hos de unga?
2. Avser statsrådet att förändra nuvarande straffsätser så att dessa bättre överensstämmer med det allmänna rättsmedvetandet när det gäller åratat av fysisk och psykisk misshandel?
3. Är statsrådet beredd att medverka till att den som misshandlar små barn med risk för livslånga men inte släpps ut efter halva tiden beräknat på nu gällande straffsats?
4. Är det enligt statsrådets bedömning rimligt att ej ringa våldsbrott mot underårig generellt innehåller skadeståndstalan?

1988/89:226 av *Per Stenmarck* (m) till miljö- och energiministern om erosionskadorna på vissa skånska kustavsnitt:

Stranderosion är till stora delar ett globalt problem. Forskare har påvisat att det sker en tillbakagång av sand- och badstränder över hela världen. Det finns flera skäl till detta, bl. a. att det fortfarande pågår en långsam höjning av havsytan.

I Norden sker på flera ställen en fortgående förstörelse av kusterna, t.ex. vid Jyllands väststränder i Danmark och längs södra och västra Skåne.

Stora delar av den skånska sandkusten är utsatt för mer eller mindre kontinuerlig erosion. Som en följd av detta har stränderna minskat, i vissa fall kraftigt och på kort tid. Detta fenomen utgör ett stort problem för flera skånska kustkommuner. Hårdast drabbad är sannolikt Ystad, där stora områden är skadade. Kommunen har vidtagit åtgärder under flera år, men dessa har sällan varit särskilt framgångsrika. Detta ger också ett mått på hur stort problemet är och hur svårt det är att lösa.

Generellt kan sägas, att stranderosioner orsakar stora problem för hela södra och västra Skåne. Därmed påverkas i stort sett alla kustkommuner från Ystad i söder till Ängelholm i nordväst.

Åtminstone två faktorer spelar in:

Den ena är med stor sannolikhet drivhuseffekten. Därmed minskar den totala utstrålningen. Följden blir en ökande temperatur och en beräknad stigning av nivån i världshaven med en meter på 100 år. För stora delar av Östersjön kan detta få drastiska konsekvenser. I exempelvis kustområden som Ystad, Kåseberga och Löderup, i sydöstra Skåne, kan havet redan under det innevarande seklet komma att hota alltmer av bebyggelsen.

Redan nu, innan någon påtaglig höjning av medelvattennivån kan påvisas, utgör stranderosionen stora problem för Ystad, Trelleborg, Vellinge, Lomma och Landskrona (Ven).

Att detta är ett problem som främst berör Skåne beror på den landsänkning som – samtidigt med höjningen av vattennivån – förekommer där, medan övriga Sverige har fortsatt landhöjning. Att Skåne dessutom har en lång sammanhängande sandkust gör problemen än större.

Av det faktum att stränder runt om i världen drabbats kan man nog dra slutsatsen att alla stränder inte kan räddas, inte ens i Sverige. Men det borde finnas områden som, för djurlivet och ur rekreationssynpunkt, är värda att göra extra insatser för. I sådana fall borde även staten ta ett ansvar.

Kommunerna runt den skånska kusten ser mycket allvarligt på frågan. Självklart är detta i första hand en kommunal och i andra hand en regional fråga, där enskilda kommuner samarbetar för att nå en lösning. Detta framgår både av naturresurslagen och av plan- och bygglagen. De berörda kommunerna lägger också ned ett stort arbete på att nå en lösning. Men även staten har ett intresse av att långsiktigt rädda skadade stränder.

I ett interpellationssvar här i kammaren för ganska exakt ett år sedan (Riksdagens snabbprotokoll nr 129, måndagen den 30 maj 1988) framhöll miljö- och energiministern att "vi har, med rätta tycker jag, lagt ett större ansvar på kommunerna och gett dem större rättigheter när det gäller att arbeta på det här området. Det innebär att de människor som finns närmast problemen skall hantera dem. Jag tror att det finns många fördelar med det." Detta är säkert fortfarande en riktig bedömning.

Birgitta Dahl sade vid detta tillfälle också att självfallet ingår "alla frågor av betydelse för miljön i det nu pågående Östersjösamarbetet" och att, det är "klart att staten, naturvårdsverket och länsstyrelserna har ett övergripande ansvar för planering av det här slaget".

Som jag ser det är det rimligt att staten är med och tar ett ansvar för dessa problem, därför att arbetet kommer att medföra stora kostnader, som det är orimligt att ett litet antal kommuner med speciellt långa kuster själva skall ta på sig. Dessutom är den här marken normalt sett allemansrättsligt tillgänglig. Det sistnämnda är något som betyder mycket i ett landskap som Skåne, där sådan mark faktiskt är en bristvara. Därför borde även staten ha ett intresse av att bevara denna mark.

För att komma till rätta med de problem som finns i dag, och för att förhindra att nya uppkommer, krävs det ekonomiska resurser både till forskning och till berörda kommuner.

1. Hur ser miljö- och energiministern i dag på problemen med erosionsskadorna på de skånska stränderna?
2. Har det pågående Östersjösamarbetet, som miljö- och energiministern för ett år sedan hänvisade till, lett till något resultat?
3. På vilket sätt kan regeringen stödja arbetet med att komma till rätta med erosionsskadorna?

1988/89:227 av *Björn Samuelson* (vpk) till statsrådet Göran Persson om åtgärder mot sponsring inom lärarfortbildningen, m.m.:

I en frågedebatt i februari sade statsrådet att han ansåg det direkt olämpligt att sprida reklambudskap via skolans läroböcker. Denna reklamsatsning i läroböcker verkar fortsätta trots statsrådets uttalande.

Det har nu också visat sig att direkt sponsring med vidhängande reklambudskap förekommer inom lärarfortbildning. T.ex. försäkringsbolag erbjuder kurser i både lärarutbildning och läromedel i moralisk-etiska frågor. Även Lions bedriver liknande verksamhet med hela kurspaket. Av tidningsuppgifter att döma verkar denna verksamhet ha sanktion hos statliga skolmyndigheter.

Jag tycker att frågor av moralisk-etisk art är av den svårighetsgraden att det krävs en nogsam genomgång av dessa läromedel och att lärarutbildningen också inom detta område måste stå på vetenskaplig grund. Det vore oerhört olyckligt om ämnesavsnitt i skolan av moralisk-etisk karaktär öppnas för reklambudskap och ensidiga partsuppfattningar. Än värre är det om frågor av ovanstående karaktär förläckas och ges svar av förenklad karaktär.

Jag vill fråga statsrådet:

Vilka åtgärder ämnar statsrådet vidta för att förstärka de samhälleligt demokratiskt styrda initiativen för att förbättra de moralisk-etiska frågornas ställning i ungdomsskolan?

Ämnar statsrådet vidta åtgärder för att hindra att partsintressen slår igenom i lärarfortbildning och läromedelsproduktion inom ovan nämnda områden?

1988/89:228 av *Elisabeth Persson* (vpk) till statsrådet Göran Persson om åtgärder mot reklam i läroböcker:

I början av februari frågade jag statsrådet Göran Persson om han har för avsikt att vidta några åtgärder för att förhindra reklam i läroböcker.

Frågan ställdes med anledning av alarmerande rapporter som kommit om att skolstyrelser gått ut och sålt reklamplats i läroböckerna till hugade köpare.

Skolministern ansåg att det var direkt olämpligt att i läroböcker eller på annat sätt i skolan sprida reklambudskap, men förmodade att kommunerna skulle komma att ta sitt ansvar utan ytterligare särskilda regler från riksdagens eller regeringens sida.

Efter det att skolministern avgav sitt svar har åtminstone ytterligare en kommun sålt reklamplats i läroböcker. Även eleverna på högstadiet i Gamleby får nu finna sig i att ha klistermärken med reklam för olika företag

och produkter i sina läroböcker. Det är uppenbart att kommunerna inte tar något ansvar i den här frågan.

Jag vill fråga statsrådet:

Hur långt skall det gå innan skolministern tänker vidta några åtgärder mot reklamen i läroböckerna och i skolan?

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Meddelande om frågor

32 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 27 april

1988/89:614 av *Ulla Orring* (fp) till justitieministern om vidgat tillämpningsområde för lagen om produktsäkerhet:

En ny lag om produktsäkerhet skall träda i kraft den 1 juli 1989. Redan när propositionen presenterades protesterade folkpartiet mot att lagen skulle komma att utesluta sådana varor och tjänster som tillhandahålls inom den offentliga servicen. Riksdagen beslöt också att ge regeringen till känna behovet av en utvidgning av lagens tillämpningsområde.

Min fråga är:

När avser statsrådet att verkställa riksdagens beslut?

den 28 april

1988/89:615 av *Gudrun Schyman* (vpk) till utbildningsministern om freds- och konfliktforskningen vid Lunds universitet:

Institutionen för freds- och konfliktforskning vid Lunds universitet (LUPRI) är nedläggningshotad. En utredning har föreslagit att institutionen skall slås samman med historiska institutionen, och förordnandet för den enda tjänsten som forskarassistent/föreståndare upphör den 30 november 1989.

I vår problemfyllda värld är det svårt att tänka sig ett mer angeläget ämne att utveckla, varför det framstår som obegripligt att man nu tydligen tänker avveckla LUPRI.

Är utbildningsministern beredd att vidta åtgärder för att säkra att freds- och konfliktforskningen vid Lunds universitet kan fortsätta som självständig akademisk disciplin?

1988/89:616 av *Bertil Måbrink* (vpk) till utrikesministern om åtgärder mot rapporterat våld mot befolkningen i El Salvador:

Brotten mot mänskliga rättigheter och våldet mot befolkningen i El Salvador trappas nu upp alltmer.

Den 19 april stormade soldater från armén och säkerhetsstyrkorna lokaler som tillhör fyra folkliga organisationer; kristna kommittén för krigsflykting-

Prot. 1988/89:106
28 april 1989

Meddelande om frågor

ar, CRIPDES, den fackliga organisationen FUSS, de arbetslösas kommitté CODYDES, samt det salvadoranska kvinnoförbundet ADEMUSA. 90 personer fördes bort, däribland även barn.

Följande dag släpptes 19 personer som kunde vittna om fysisk och psykisk tortyr samt om minst en våldtäkt.

En mängd andra övergrepp finns rapporterade. Därutöver "försvinner" människor rätt och slätt.

Jag vill fråga utrikesministern:

Har regeringen med anledning av de senaste händelserna framfört protester till de ansvariga i El Salvador?

Vilka andra initiativ till åtgärder har regeringen vidtagit?

1988/89:617 av *Sören Lekberg* (s) till bostadsministern om bostadsbyggandet i Stockholms län:

Bostadsbristen är akut i Stockholms län. Trots den införda byggregleringen minskar bostadsbyggandet.

I år har kommunerna satt upp som mål en igångsättning av 14 600 lägenheter.

Fram till i dag har dock länsbostadsnämnden endast lämnat preliminärt beslut om bostadslån för ca 600 lägenheter, varav 200 i flerbostadshus och 350 i småhus.

Vad avser bostadsministern vidta för åtgärder för att snabbt öka igångsättningen av byggandet av lägenheter i Stockholms län?

33 § Kammaren åtskildes kl. 16.44.

In fidem

GUNNAR GRENFORS

/Gunborg Apelgren

Förteckning över talare

(Siffrorna avser sida i protokollet)

Prot.

1988/89:106

Fredagen den 28 april

Andre vice talmannen 24

Andersson, Elving (c) 16, 32, 37, 42, 46

Andersson, Georg, kommunikationsminister 39, 44, 48, 77, 78, 79, 81

Andersson, Sten, utrikesminister 67, 69, 71, 72, 73, 74, 75

Bergdahl, Hugo (fp) 13, 34, 37, 42

Claesson, Viola (vpk) 20, 33, 38, 43, 47, 54

Clarkson, Rolf (m) 11, 55, 56

Dahl, Birgitta, miljö- och energiminister 87, 88, 89, 90, 91

Eliasson, Stina (c) 95, 96, 109, 110

Feldt, Kjell-Olof, finansminister 75, 76, 77

Fleetwood, Elisabeth (m) 83, 84

Fogelberg, Margareta (fp) 83

Freivalds, Laila, justitieminister 93, 94, 96, 97, 101, 103

Goës, Eva (mp) 89

Gustafsson, Hans (s) 59, 62

Göransson, Bengt, utbildningsminister 107, 109

Halvarsson, Isa (fp) 66

Hellström, Mats, jordbruksminister 81, 83, 84, 85, 86

Hulterström, Sven, socialminister 104, 105, 106, 107

Ingvardsson, Margó (vpk) 95, 96, 99, 102, 103

Irhammar, Ingbritt (c) 57, 98, 102, 104

Johansson, Rune (s) 28, 35, 38, 55

Komstedt, Wiggo (m) 75, 76, 77

Leissner, Maria (fp) 74

Lindblad, Gullan (m) 105

Lundgren, Kent (mp) 99

Lönnqvist, Ulf, bostadsminister 92

Mikaelsson, Maggi (vpk) 78, 79, 108

Måbrink, Bertil (vpk) 68, 70, 71, 73

Mårtensson, Ingela (fp) 69, 70, 71, 72

Olson, Bengt Harding (fp) 100, 102, 103

Olsson, Martin (c) 82, 84

Ottosson, Roy (mp) 25, 34, 36, 44, 46, 85, 86, 90, 91

Persson, Göran, statsråd 109, 110

Petersson, Sven-Olof (c) 63

Pohanka, Ragnhild (mp) 87, 88, 89, 92

René, Inger (m) 100, 102

Skärvik, Kenth (fp) 49

Svenson, Karl-Gösta (m) 62

Svensson, Evert (s) 51

Svärd, Anders (c) 93

Söder, Karin (c) 106

Prot.
1988/89:106

Thorén, Rune (c) 52, 55, 56, 62
Åbark, Ulla-Britt (s) 65
Åhnberg, Annika (vpk) 80, 81
Östrand, Olle (s) 57