

Motion till riksdagen

1989/90:T42

av Lars Werner m.fl. (vpk)

med anledning av prop. 1989/90:88 Vissa näringspolitiska frågor

Sveriges kommunikationer

- Är Sverige så fattigt att samhället måste sälja ut sina vägar och järnvägar till privatkapitalet?
- Skulle trafikförsörjningen och miljön bli bättre om Curt Nicolin, P G Gyllenhammar och Antonia Ax:son Johnson fick ta över vägar och våra lönsammaste järnvägar?

Sverige är inte fattigt. För vpk är det självklart att samhället skall ha ett avgörande inflytande över vägar, järnvägar och över trafikförsörjningen. Transporterna måste fungera bra i alla delar av Sverige. Om privata vinstintressen ges möjlighet att ta över och styra delar av infrastrukturen kan inte samhället samtidigt garantera att hela landets transportbehov blir tillgodosedda.

Det finns ingen anledning att t ex låta bil- och vägbyggnadskoncerner plocka russinen ur kakan. Däremot finns det starka skäl som talar för att de vinstrikaste företagen skall betala mera för den infrastruktur och transport-service som de utnyttjar och som samhället byggt upp. Regeringen har en helt annan syn. Den anammar allt fler av moderaternas trafikmotioner. I den näringspolitiska propositionen fullföljer regeringen den höger- och EG-inspirerade linjen. Kommunikationsdepartementet anser att näringslivet skall kunna köpa in sig i infrastrukturen. Vpk avvisar bestämt denna linje.

Frågan om att ombilda Vägverket och Banverket till affärsdrivande verk har skjutits på framtiden. Men vpk vill redan nu slå fast att vi kommer att säga nej även till ett sådant förslag.

- * Vpk vet att det krävs en helt ny transportstruktur om miljön skall kunna räddas och förbättras samt för att minska antalet dödade och skadade människor i trafiken. På inget annat område går det att åstadkomma lika stora och snabba miljövinster.
- * Vpk kräver i denna motion att trafikpolitiken omgående skall utformas så att trafikströmmar kan flyttas över från väg- och flygtrafiken till miljövänliga järnvägs- och sjötransporter. I en sådan politik finns det inget utrymme för nya motorvägar, stora bilbroprojekt eller utbyggnader av storflygplatser.
- * Vpk anser att de transporter som samhället och enskilda behöver, måste göras så rena från skadliga utsläpp, så handikappvänliga och så trafiksäkra som den bäst kända tekniken medger.

* Vpk föreslår bl a att järnvägsnätet byggs ut och rustas upp så att Banverkets redovisade behov blir tillgodosedda. I dag är underhållet av banor så eftersatt att det krävs 35 miljarder kronor för att komma i kapp. Till nyinvesteringar behövs det ca 60 miljarder fram till sekelskiftet.

* Vpk inser att nya finansieringskällor måste utnyttjas för att klara nödvändig upprustning och utbyggnad. Vi menar därför att såväl AP- som löntagarfonderna borde kunna utnyttjas som ett viktigt redskap för att styra och påskynda järnvägsinvesteringarna.

Syftet är dels att rädda miljön, dels att skapa regional balans och rättvisa i trafikstrukturen.

Vi kan också tänka oss att de vinstrikaste privatföretagen åläggs en infrastrukturens skatt.

Det är hög tid att införa flygbränsleskatt. Det skall enligt vpk ske på den nivå som motsvarar bilismens bensinskattesystem.

Idén med järnvägsobligationer för småsparare verkar intressant, men försätter en diskussion och ett ställningstagande till om sparandet överhuvud taget skall användas till investeringar. Idén kan dessutom bli verkningsfull först när samhället i övrigt visar ett kraftfullt ekonomiskt engagemang.

Privata koncerner agerar – regeringen reagerar

Kommunikationsdepartementet hanteras nu som en underavdelning till industridepartementet. Långtgående politiska ställningstaganden, som öppet ifrågasätter samhällets ägaransvar för vägar och järnvägar, har helt enkelt stoppats in i en bilaga till årets näringspolitiska proposition.

Ett syfte som regeringen anger är att "långsiktigt trygga infrastrukturen i ett näringspolitiskt perspektiv". Regeringen avslöjar en total underkastelse för kapitalets krav och internationalisering. Den utomparlamentariska processen fram till regeringens påtagliga högervändning har igångsatts av Väst-europas starkaste aktionsgrupper i och utanför EG.

Redan 1983 sammankallades på initiativ av den svenske volvochefen en grupp europeiska industriledare för att diskutera "det europeiska initiativet". Idén till mötet fick stöd av dåvarande EG-kommissionären Etienne Davignon, som tillsammans med andra från kommissionen deltog i mötet. De projekt som diskuterades på mötet var vägsystem, broar och "telecommunication highways", d v s sådana projekt som i dag genomförs och som döpts till ScanLink, Prometheus, DRIVE. (I en särskild partimotion, 1989/90:T25, vilken skrevs i anslutning till regeringens forskningspolitiska proposition, samt i motion 1989/90:T241 om EG-anpassade kommunikationer har vi närmare analyserat dessa projekt och föreslagit alternativ).

I mitten av 80-talet, när industriledarnas Round Table-grupp bildats, stod det klart att deras kampanj för avancerade trafikprojekt också handlade om helt nya ägar- och finansieringsformer. Speciella konsortier bildades för att pressa och samarbeta med de nordiska regeringarna, ledare inom fackföreningsrörelsen m fl. Syftet har varit dubbelt. Dels har det handlat om att rädda bilindustrin ur den internationella överproduktionskrisen. Dels vill privatkapitalet kapa åt sig de lönsammaste delarna av den offentliga sektorn. Det skall därigenom bevisas att privata intressenter har bättre förutsätt-

ningar än staten och de folkvalda att ta hand om transportpolitiken. Högerens generella attacker mot den offentliga sektorn sammanfaller med ideologin bakom "det europeiska initiativet".

Mot. 1989/90
T42

EG-kommissionen är ett av flera redskap i aktionsarbetet. Arbetet har varit framgångsrikt. Den svenska regeringen har visat stor anpassningsförmåga genom att gå i spetsen för omfattande förändringar på transportområdet. Avregleringar inom yrkestrafiken, satsningarna på motorvägsprojektet ScanLink och planerna på en Öresundsbro är lika tydliga exempel som delningen av Statens Järnvägar.

Nu anser regeringen att tiden är mogen för att gå vidare på denna väg. Staten skall begära hjälp av kapitalet för att klara kommunikationerna. En helt ny syn på vem som skall äga och finansiera infrastrukturen lanseras. Regeringen och dess språkrör, Georg Andersson, som helt accepterat Round Table-gruppens och ScanLink-konsortiets krav, säger:

"Staten klarar inte av det nödvändiga kapitalltillskottet och det behövs därför nya finansieringsformer--- För järnvägen kan det t ex i framtiden bli aktuellt att öppna möjligheten för olika intressenter att investera i, äga och driva nya järnvägslinjer."

Innan regeringen eventuellt lyckas driva igenom sin linje anser Vpk att följande fråga måste besvaras:

- Vem skall ta ansvaret för de järnvägsbanor som privata investerare överger när deras "lönsamhet" inte längre är tillräckligt intressant ?

1990-talet kan bli tågets decennium

I Sverige har det inte gjorts några egentliga nyinvesteringar i järnväg de senaste trettio åren. Men det är vpk:s uppfattning att miljöhänsyn, energihushållning och trängsel i luften och på vägarna kommer att tvinga fram tågsatsningar. Det är också i längden omöjligt att upprätthålla flera parallella kommunikationssystem med oförändrad standard på samtliga system.

Vpk vill utveckla järnvägen till en beständig stomme i landtransportsystemet. Med tillräckliga ekonomiska anslag till återupprustning och nya projekt går det att få en mycket god lönsamhet i järnvägsnätet. Det är samtidigt absurt att SJ skall pressas av statens vinstkrav, eftersom det leder till höjda biljettpreiser eller nedläggning av trafik. Med ett samhällsekonomiskt synsätt är all miljövänlig trafik lönsam. Vpk kräver att konsekvensen av SJ:s lönsamhetskrav undersöks.

Vpk vill se 1990-talet som tågets decennium. Detta innebär att:

1. Järnvägen måste gynnas på bekostnad av sina konkurrenter, vägtrafik och luftfart.
2. För att trafikanterna skall acceptera en sådan särställning för järnvägen, måste den uppfylla höga krav med tanke på snabbhet, bekvämlighet, tillförlitlighet och miljövänlighet. Detta kräver omfattande investeringar i bl. a. nya bansträckningar, och det senare fordrar bl a ett fortsatt elektrifieringsarbete.
3. Ett brett stöd förutsätter att järnvägen är konkret synlig och användbar för invånarna. Det behövs t ex en utbyggd lokal service med återöppnade stationer och bandelar.

4. Regering och riksdag måste fungera som en kontinuerlig politisk ledning över järnvägssystemet i stället för att undandra sig sitt ansvar genom bologisering och utförsäljningar.
5. Järnvägens ledning skall inte vara kommersiell utan politisk och fackmässig. Den politiska ledningen skall uppmuntra och stödja sig på det växande intresse och engagemang som finns för miljövänliga transporter. Engagemang och kunnande måste tas till vara fullt ut. En politisk ledning är mer påpassad för att våga riskera järnvägens anseende genom utmanande privata förmåner (som t ex SJ-chefens lön).
6. Järnvägen måste fungera som ett sammanhållet system. I ett sådant system utgör de av SJ:s egna vägtransporter, som konkurrerar med järnvägen, främmande inslag som måste ifrågasättas. På lite sikt tjänar järnvägen på att åter bli en enhet – från trafik, över banor, till verkstäder. Men omgående behövs ett välutvecklat och rättvist biljettrabattsystem istället för det nuvarande. När det gäller decentraliseringen får den inte drivas så långt att växelspelet mellan helheten och delarna i järnvägssystemet förloras.

Regeringen föreslår i sin proposition att anslaget till Banverket för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar (D 1.) inte skall höjas Realt. Detta skall jämföras med det redovisade eftersatta underhållet på 35 miljarder kronor. Vpk förslår att riksdagen anslår 4 miljarder kr för budgetåret 1990/91.

Regeringen nonchalerar även denna gång de beslut som skall ge anslag på 1 miljard/år i tio år till nyinvesteringar. För 1989/90 anslogs endast 583 miljoner kronor, för 1990/91 föreslås 864 miljoner kronor (D2). Med hänvisning till de behov på ca 60 miljarder till år 2000, som Banverket angett och som vpk utgår ifrån i sina förslag är regeringens anslag helt oacceptabelt. Vi föreslår att anslaget ökas till 3 miljarder kronor för budgetåret 1990/91.

Vpk förutsätter att de projekt som vi pläderat för vid behandlingen av olika riksdagsmotioner skall kunna rymmas inom den 60-miljardersplan som vi efterlyser. Där omfattas bl a insatser för Mäljarbanan, snabbtåg Stockholm–Sundsvall till 1992, Västkustbanan, Norge–Vänerlänken, Bohusbanan, Borås–Herrljunga–Uddevalla, Götalandsbanan, Blekinge kustbana, Inlandsbanan, Norra Stambanan, Botniabanan samt Ostkustbanan inklusive förlängning via Umeå upp till Luleå. Vi förutsätter att satsningarna på Arlandabanan sker snabbt med utgångspunkt från Banverkets förslag att utbyggnaden finansieras via avgifter på flygbiljetter. Många järnvägssatsningar har stora förutsättningar att bli lönsamma. Sådana finns också redan idag. Av nya projekt kan nämnas snabbtåg Stockholm–Sundsvall som, enligt gjord utredning, kan bli ett av de lönsammaste.

I övrigt skall finansieringen av anslag under D 1. och D 2. ganska snabbt kunna ske genom sådana resurser som Vpk angett, som t ex löntagarfonder, en infrastrukturskatt m m.

Bilismen och vägarna

Under årtionden har många sett bilen som en frihetssymbol. När antalet bilar ökat till en viss mängd hotar den i stället friheten. När nu till och med bilindustrin insett att det inte helt går att asfaltera bort bilismens trängselpro-

blem, hur många träd och åkrar som än offras för nya motorvägars skull, uppstår intressanta "lösningar".

Med hjälp av statliga subventioner forskar och utvecklar bil- och elektronikindustrin projekt, där autopiloter skall kunna ta över bilförarens ansvar. Biltrafiken skall förtätas genom bilkonvojer, där den mänskliga faktorn utgör ett alltför osäkert inslag. Men bilistens frihet berövas honom rent konkret genom detta system, som dessutom förutser satellitövervakning och -kontroll av trafikströmmarna på väg (projektet heter Prometheus och DRIVE).

Statliga myndigheter har redan utsett försöksvägar, där systemet skall börja testas. Man planerar för att yrkestrafiken skall vara en spjutspets i testerna. De transnationella koncernerna ser detta elektroniskt avancerade transportsystem som sitt "samhällsprojekt". Den socialdemokratiska regeringen har stora förhoppningar på att systemet skall ligga till grund för "bilismens andra utvecklingsväg". Det skall därmed öka den ekonomiska tillväxten i Sverige.

* Vpk föreslår i ovan nämnda motioner att de mångmiljonbelopp som anslås till forskning för att främja ökad bilism, istället skall föras över till projekt som gynnar miljövänlig kollektivtrafik.

Företagens "Just-in-time"-transporter ingår också i det nya "samhällsprojektet". De anses rationella för företagen men drabbar samhällsekonomin hårt. En undersökning visar att det betyder upp till tio gånger fler transporter för ett företag som satsat på det nya systemet med rullande lagerhållning. Det betyder i sin tur risk för ännu fler trafikoffor, förstörd miljö samt nedslitna och farligare vägar. Om motsvarande teknik på ett systematiskt sätt i stället användes för att bygga ut godstransporterna på järnväg skulle det få motsatt effekt. Men eftersom regeringens ambitioner sammanfaller med det privata näringslivets vill den inte heller ingripa mot just-in-time-transporterna på väg.

Det EG-anpassade sk bärighetspaketet på ca 6 miljarder under tio år är enligt vpk ett enormt slöseri med samhällets resurser. I likhet med just-in-time-transporterna leder det till en ökning av tunga landsvägstransporter och ökat slitage på miljön och vägarna. Vpk anser att anslagen i stället skall användas till miljövänliga och trafiksäkrare åtgärder. Med vårt förslag minskas väganslaget i denna del (B 7.) med ca 670 miljoner kronor för 1990/91.

Anslaget Byggnad av riksvägar (B 3.) belastas med vägverkets räntekostnader för krediten i riksgäldskontoret för ScanLink-utbyggnaden vid E 6 i Bohuslän, delen Stenungsund-Ljungskile. Enbart kapitalkostnaden för krediten som gäller 1989-90 beräknas till 100 miljoner kronor. Kostnaden bygger på den uppgörelse som regeringen och Volvo tidigare gjort och är alltså en direkt företagssubvention. Kostnaden bör enligt vpk belasta Volvo - inte staten.

Med den trafikpolitik som Vpk presenterat går det att minska de ständigt ökande anslagen till vägbyggnationer. Vi menar att undantag från denna princip bara kan gälla bidrag till drift och byggande av enskilda vägar, där glesbygden kan gynnas och kompenseras därför att möjligheterna till kollektivtrafikutbyggnad är små. Vpk föreslår därför att anslaget B 6. utökas med 100 miljoner kronor samt att till B 5., Bidrag till drift och underhåll av stats-

kommunvägar, anslås 595 miljoner kronor enligt regeringens förslag. Anslaget till Byggande av riksvägar, B 3., skall minskas till 1 miljard för 1990/91, vilket ger en besparing på 512 miljoner kronor.

Det går att vända utvecklingen. I olika länder finns det redan i dag ny teknologi och radikala försök som visar detta. Sverige skulle kunna bli ett av flera ledande länder som hittar ytterligare lösningar på kommunikationsproblemen. Sverige skulle t o m kunna utveckla ett nytta avancerat spårbundet system för kollektivtrafik som en exportvara. Här finns en stor potential inom industrin som kan användas. Men i dag utvecklas inte dessa system med inriktning på att spårbundna transporter skall vara basen i systemet på en inhemsk marknad. Det finns även potential inom de elektroniska kommunikationssystemen för att ersätta en del av bil- och flygtrafiken.

Men även om en mycket stor del av vägtrafiken kommer att kunna föras över till spår gäller det att också satsa på avancerad rening för de transporter som går på väg. Vpk delar Transportforskningsberedningens (TFB) uppfattning om skärpta avgaskrav för dieselfordon. Med strängare krav påskyndas den tekniska utvecklingen. TFB skriver i ett yttrande till Naturvårdsverket angående ändringar i bilavgaslagen, bl a:

”Genom en radikal sänkning av svavelhalten och aromhalten i dieseloljan är det möjligt att optimera motorer mot låga kväveoxidemissioner och ändå få låga utsläpp av kolväten, kolmonoxid och fina partiklar, eftersom katalysator teknik då kan användas – – Vår uppfattning är, att dieselmotorns potential, när det gäller låga emissioner, är mycket stor.”

* Vpk har ställt krav på en snabb utveckling av alternativa och miljövänliga bränslen. Det tänker vi fortsätta med, men vi anser ändå att användning av den bäst kända kvaliteten och tekniken för dagens drivmedel självklart måste tvingas fram omgående.

Vid teknikexpon i Malmö i februari 1990 förevisades prototypen av en svensk ”ekologisk” bil. Projektet är ett samarbete mellan Malmö Forsknings & Innovations AB och TEM vid Lunds Universitet. Framdrivningskraften är elektrisk. En Stirlingmotor, som går på bensin eller alkohol samt sex batterier, används för att driva en generator som laddar bilens batterier. Energin som genereras vid uppbromsning av bilen tas till vara och enligt uppgift är bensinförbrukningen 2.5 l per 100 km. Det intressanta med projektet är inte bara dess löften om miljövänlighet och energisnålhet. Försöken visar också att det som tycks vara möjligt för forskare med rätt inriktning hittills inte har präglat de stora bilkoncernernas forskning och utveckling.

* Vpk föreslår att en parlamentarisk utredning tillsätts för att studera förutsättningarna för en ekologiskt inriktad, alternativ produktion för bilindustrin.

Övriga transporter

Luftfartsverket agerar efter prognoser som visar en ökning av *den inrikes flygtrafiken* med 70–80 %. Regeringen visar anpassning också på detta område, trots flygets miljöfarliga utsläpp. Vpk har i en särskild motion, inlämnad under den allmänna motionstiden i januari, tagit upp dessa frågor. I en

annan motion tar vi upp frågor om *sjöfarten*, som också behandlar miljöproblemen.

Mot. 1989/90
T42

Telekommunikationer

Televerket ansvarar för landets telekommunikationer. Riksdagen har fastslagit att televerket ska ta regionala-, service- och sociala hänsyn. Anpassningen till en ökad konkurrenssituation får inte leda till en minskning av dessa hänsyn.

Vpk anser att televerket skall finansiera sin verksamhet med avgifter från företag och subventionera normalhushåll i glesbygd. Televerket ska inte gynna kunder som kan betala för sig på bekostnad av ekonomiskt svagare kunder.

Det är av vikt att televerket upprätthåller en hög grad av självförsörjning på både material och kunskaper för att dels minimera beroendet av utländska intressen och dels ha en god beredskap vid krissituationer.

Av bl a miljöskäl bör televerket få i uppdrag att verka för att ny teknik i så hög grad som möjligt ersätter vanliga gods- och persontransporter, t ex visar färiska undersökningar att olika typer av videoteknik kan ersätta behovet av vissa affärsresor. Av samma skäl bör ej televerket delta i eller stödja projekt som syftar till att gynna bilismen, t ex Prometheus.

Posten

Postverket har ansvar för postservicen i landet. Det är ett av statens större företag men ändå bland de minst diskuterade. Under senare år har relativa personalminskningar skett trots större postmängder. Detta har lett till större distrikt och mer arbete för många anställda, vilket i sin tur gett postverket svårigheter att klara personalrekryteringen. Postanställda hör också till Sveriges låglönegrupper. Många anställda upplever postverket som en toppstyrd, odemokratisk koloss där man som anställd har föga inflytande. Ett jobb på posten betraktas av många som ett genomgångsstadium, kvar blir bara de som inte har något alternativ.

Postverkets arbetsätt och organisation synes vara i stort behov av förnyelse och demokratisering.

Kanske kan vi få se inflytelserik personal i framtiden? Kanske kan kunderna få välja tidsdifferentierad postgång, brevbärarna kan kanske som sista yrkesgrupp få slippa att cykla, kanske ska brevlådan vara i entrén på flerfamiljshus, kanske ska lantbrevbärarna utvecklas ännu mer i sin sociala service, kanske man kan få välja bort reklam, etc.

I framtidens kommunikationsvärld kommer postverkets personal förmodligen att ha många fler och nya uppgifter. Ny teknik kommer att förändra arbetsuppgifterna, de kommer att innehålla mer data- och elektronikkomunikation. Vpk hoppas att Post- och teleutredningen också kommer att visa hur posten ska ta sitt ansvar för miljön genom bl.a. ökad användning av järnvägstransporter. Vi hoppas också att utredningen kommer med ett positivt besked om ett kulturporto.

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att privata företag inte skall tillåtas att investera i, äga och driva nya järnvägslinjer och därigenom styra trafikpolitiken,

2. att riksdagen beslutar att privata företag inte skall tillåtas överta, köpa eller ansvara för vägar och vägtullar, broar och brotullar,

3. att riksdagen beslutar att vägverket respektive banverket inte skall ombildas till affärsdrivande verk,

4. att riksdagen beslutar att de transporter som samhället och enskilda behöver måste göras så rena från skadliga utsläpp, så handikappvänliga och så trafiksäkra som den bäst kända tekniken medger,

5. att riksdagen beslutar att de behov som banverket redovisat beträffande underhåll, 35 miljarder, och nyinvesteringar, ca 60 miljarder fram till sekelskiftet, skall styra riksdagens beslut om anslag till järnvägen,

6. att riksdagen begär att regeringen skall undersöka möjligheten att utnyttja löntagarfonderna som ett redskap för att styra och påskynda järnvägsinvesteringar,

7. att riksdagen begär att regeringen skall undersöka förutsättningarna för att inrätta en infrastrukturskatt i enlighet med vad som nämns i motionen,

8. att riksdagen beslutar att införa en flygbränsleskatt i enlighet med motionens förslag,

9. att riksdagen beslutar att trafikpolitiken måste utformas i riktning mot en helt ny transportstruktur, där järnväg och övrig miljövänlig kollektivtrafik utvecklas på bekostnad av väg- och flygtrafik,

10. att riksdagen beslutar att inga satsningar på nya motorvägar, stora bilbroprojekt eller utbyggnad av storflygplatser skall få ske,

11. att riksdagen begär att regeringen skall undersöka konsekvenserna av de lönsamhetskrav som ålagts SJ,

12. att riksdagen beslutar att SJ:s ledning inte skall vara kommersiellt utan politiskt och fackmässigt inriktad,

13. att riksdagen under punkt D 1., Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar, beslutar anslå 4 miljarder för budgetåret 1990/91,

14. att riksdagen under punkt D 2., Nyinvesteringar i stombjärnvägar, beslutar anslå 3 miljarder för budgetåret 1990/91,

15. att riksdagen under punkt B 7. beslutar att avslå regeringens förslag på 669,9 milj. kr.,

16. att riksdagen under punkt B 6. beslutar att i förhållande till regeringens förslag öka anslaget med 100 milj. kr. för budgetåret 1990/91,

17. att riksdagen under punkt B 3. i förhållande till regeringens förslag minskar anslaget till 1 miljard för budgetåret 1990/91,

18. att riksdagen hos regeringen begär förslag om sänkning av sva-vel- och aromathalt i dieselolja,

[att riksdagen hos regeringen begär att en parlamentarisk utred-

ning, med uppgift att studera förutsättningarna för en ekologiskt inriktad, alternativ produktion för bilindustrin skall tillsättas ¹.]

Mot. 1989/90
T42

Stockholm den 26 mars 1990

Lars Werner (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Ylva Johansson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Lars-Ove Hugberg (vpk)

Margó Ingvarðsson (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)