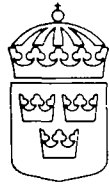


Riksdagens protokoll

1988/89:107



2 maj 1989

Protokoll
1988/89:107

Debatter m. m.

Tisdagen den 2 maj

Invandring	4
Järnvägstrafik (forts. från prot. 106)	34
Vägväsende	55
Riksfärdtjänsten	94
Statens telenämnd	103
Meddelande om interpellationer	
1988/89:229 av Hadar Cars (fp) om svenskt stöd åt fängslade tjeckiske medborgaren Stanislav Devátý	106
1988/89:230 av Lars Leijonborg (fp) om villkoren för privat läkarverksamhet	107
1988/89:231 av Ingrid Ronne-Björkqvist (fp) om utlämnandet av stoft efter avliden person	109
1988/89:232 av Jan Sandberg (m) om kostnaderna för bilismen	109
1988/89:233 av Jan Sandberg (m) om verksamheten vid AB Svensk Bilprovning	110
1988/89:234 av Börje Hörnlund (c) om behandlingen av förslag av landsbygdsriksdagen	111
1988/89:235 av Maria Leissner (fp) om prövningen av asylansök- ningar från tortyrhotade flyktingar	112
Meddelande om frågor	
1988/89:618 av Gudrun Schyman (vpk) om efterforskningarna av viss promemoria i Boforsmålet	113
1988/89:619 av Gunilla André (c) om förundersökningarna vid våldtäktsbrott	113
1988/89:620 av Bengt Harding Olson (fp) om lagrådsyttrandena i propositionsärenden	113

Prot.
1988/89:107

Avgjorda ärenden

Tisdagen den 2 maj

Socialförsäkringsutskottets betänkande

1988/89:SfU17 Invandring 3

Trafikutskottets betänkande

1988/89:TU16 Järnvägstrafik 34

Tisdagen den 2 maj

Kl. 14.00

Förhandlingarna leddes till en början av andre vice talmannen.

1 § Upplästes och lades till handlingarna följande från valprövningsnämnden inkomna

Berättelse om granskning av bevis för riksdagsledamot och ersättare för riksdagsledamot

Till valprövningsnämnden har från riksskatteverket inkommit bevis om att Bengt Hurtig (vpk), Piteå, utsetts till ny ledamot av riksdagen fr.o.m. den 1 oktober sedan Paul Lestander (vpk) avsagt sig sitt uppdrag som riksdagsledamot. Till ersättare för riksdagsledamot har utsetts Karin Nilsson, Kalix-Nyborg, och Bernhard Winsa, Gällivare (båda vpk).

Valprövningsnämnden har denna dag granskat bevisen och därvid funnit att de blivit utfärdade i enlighet med 15 kap. 1 § vallagen.

Stockholm den 27 april 1989

Stig Nordlund

/Sven-Georg Grahn

2 § Justerades protokollet för den 21 april.

3 § Föredrogs men bordlades åter

Finansutskottets betänkanden 1988/89:FiU26 och FiU27

Skatteutskottets betänkanden 1988/89:SkU27 och SkU32

Justitieutskottets betänkande 1988/89:JuU22

Utrikesutskottets betänkande 1988/89:UU22

4 § Föredrogs

socialförsäkringsutskottets betänkande

1988/89:SfU17 Invandring (prop. 1988/89:100 delvis och prop. 1988/89:105).

Anf. 1 GUI.LAN LINDBLAD (m):

Herr talman! Den viktigaste invandrapolitiska frågan just nu är att förkorta väntetiderna i förläggningarna så, att människor som här söker en fristad snabbt kan få ett beslut huruvida de får stanna i Sverige eller inte. Det är djupt otillfredsställande att människor skall behöva vänta i ovisshet – kanske upp till ett par år – utan att få besked. Det utspelas stora tragedier inför våra ögon när enskilda människor och familjer hotas av utvisning efter det att de har vistats här under lång tid och hunnit rota sig. Vi är alla överens om nödvändigheten av en ändring, och vi hoppas därför mycket på invandrarverkets nya decentraliserade organisation, som skall träda i kraft den 1 juli i år. Samtliga oppositionspartier har motionerat om en anslagsökning om 20 milj. kr. utöver propositionens förslag, alltså den anslagsökning som invandrarverket anser sig behöva för att klara sin viktiga uppgift. Detta är faktiskt utskottets samfälliga förslag, vilket jag gärna vill uttrycka min uppskattning och tillfredsställelse över, liksom min förhoppning att verksamheten skall få en god start och bli framgångsrik. Därtill krävs ett engagemang från oss alla.

Herr talman! Det råder stor samstämmighet om de övergripande målen för en human och generös flykting- och invandrapolitik. Det kan kanske därför synas något egendomligt att det till detta betänkande är fogat inte mindre än 36 reservationer och ett antal särskilda yttranden. Jag vill tolka detta så, att det finns ett mycket stort engagemang i dessa frågor och att samtliga partier vill bidra med sina förslag till förbättringar. Inget parti uttrycker någon negativ uppfattning. Det betänkande vi nu skall diskutera kommer i slutet av detta riksmöte att följas av ytterligare ett betänkande och en debatt i anledning av den proposition om en ny utlänningslag som just nu är under behandling i utskottet.

Jag går nu över till reservationerna 15, 18, 19, 20, 22, 23, 25 och 28 med moderata företrädare, antingen ensamma eller tillsammans med företrädare för något annat parti. Jag ber att redan nu få yrka bifall till dessa reservationer, som jag denna gång skall beröra mera sammanfattningsvis.

Vi framför – liksom ytterligare ett par partier – vårt tidigare krav på en ökad flyktingkvot, från vårt håll utan någon precisering i antal. Vi anser med tanke på flyktingsituationen i världen att vårt land bör kunna ställa upp för de mest behövande flyktingarna i världen, nämligen de som kanske under stor del av sitt liv sitter i flyktingläger runt om i hela vår värld.

Det är ett oerhört bekymmer att det finns tusentals flyktingar med uppehållstillstånd kvar vid flyktingförläggningarna på grund av att det inte finns någon kommunplats för dem. Vi måste finna lösningar på detta problem. En orsak kan vara att kommunerna – trots högkonjunkturen och bristen på arbetskraft – måste dras med mycket stora kostnader för socialbidrag efter de första tre åren. Enligt vår uppfattning bör ett förlängt statligt ansvarstagande därför diskuteras.

Ett friare resursutnyttjande för kommunerna, t.ex. för beredskapsarbete med någon form av flyktinglön, när det gäller de statliga medlen är också ägnat att öka kommunernas vilja att ta emot flera flyktingar. Eftersom vi alla

är kommunmedlemmar anser jag, herr talman, att vi på ort och ställe så långt möjligt bör verka för att kommunerna öppnar sin famn mera för flyktingarna än vad de i dag gör.

Bostadsfrågan är kanske det allra största problemet, men det får inte förbli olösligt. Vi anser att det är viktigare att flyktingarna kommer ut i kommunerna och där eventuellt får vänta på en bostad i en genomgångslägenhet än att de tvingas vara kvar i en förläggning. Staten får i detta fall vara beredd att ikläda sig ett större ansvar.

Nu pågår en översyn av bestämmelserna vad gäller kommunernas möjligheter att använda de statliga medlen, och beträffande bostäder disponerar invandrarverket numera över ett mindre anslag. Vi anser emellertid att arbetet bör intensifieras på dessa punkter och att regeringen snarast bör komma med förslag.

Det finns tyvärr oroande tecken på en flyktingfientlighet i vårt land. Vi anser att sådan flyktingfientlighet, som oftast beror på okunskap och bristande information, på alla sätt bör motverkas. Ett sätt är att undvika särbehandling av flyktingar, som lätt kan missförstås. Detta är en punkt som bl.a. diskrimineringsombudsmannen har tagit upp vid flera tillfällen. Vi anser t.ex. att det är fel om flyktingarna får gå före i olika köer. Vi menar att bosättningslån bör beviljas i stället för direkta bidrag. Flyktingarna har visat att de har resurser att klara mycket själva. De är initiativkraftiga människor, och bidragsberoendet kan vara direkt stävande när det gäller deras snabba inlemmande i vårt samhälle.

Många flyktingar kommer från länder med en stark hantverkstradition. Vi kan se att många av dem har startat företag här av olika slag. Tack vare våra invandrare har vi fått en viss hantverkets renässans. Vi bör på alla sätt underlätta för invandrarna att starta egna företag, men också underrätta dem om de problem och svårigheter som de kan möta på detta område. Kommunernas invandrarbyråer bör kunna förmedla kontakter med småföretag, småföretagarorganisationer osv.

I vissa andra länder tilläts organisationer av olika slag spela en långt större roll när det gäller flyktingmottagandet än här i Sverige. Vid utskottets besök i Nya Zeeland kunde vi t.ex. konstatera att de olika kyrkorna och samfunden ekumeniskt svarade för hela invandrapolitiken – detta sagt utan jämförelse i övrigt. Det är ju numera vedertaget att organisationer och enskilda kan driva förläggningar, men olika organisationer borde dessutom kunna bidra mycket mera till ett positivt flyktingmottagande än de har möjlighet att göra i dag. Det kan bl.a. gälla organiserandet av fadderverksamhet, informationsverksamhet och liknande. Regeringen bör enligt vår uppfattning se över på vilka sätt organisationernas länderkunskap och ideella engagemang bättre kan tas till vara än i dag.

I reservation nr 28 uppmärksammar vi tillsammans med folkpartiet och miljöpartiet de handikappade asylsökandenas och flyktingarnas situation. Det är viktigt att rehabiliterande åtgärder sätts in snarast möjligt och att personalen på förläggningarna tar initiativ till att de handikappade verkligen får tillgång till de hjälpmedel de behöver och har rätt till enligt lagen om asylbistånd. Det bör också klargöras vem som har ansvaret för att rehabilite-

ringen genomförs och vem som skall bekosta den. Åtgärderna får inte fördröjas på grund av oklarheter.

I några frågor har vi nöjt oss med särskilda yttranden. Det gäller t.ex. handläggningstiderna, där vi anser att invandrarverket bör kunna nå målet, inte minst genom den ökade anslagstilldelningen.

Tillsammans med folkpartiet och miljöpartiet har vi understrukt behovet av meningsfull sysselsättning i förläggningarna för att motverka tristess och passivisering. Vi anser att de asylsökande och flyktingarna t.ex. bör kunna delta i arbetet på förläggningarna. En arbetsgrupp ser nu över möjligheterna till en meningsfull sysselsättning vid förläggningarna. Vi utgår da även ifrån att man löser frågan om svenskundervisning allaredan vid förläggningarna på ett bra sätt.

Frågan om återvandring ses nu över av invandrarverket, och vi vill understryka vikten av att dessa frågor ägnas ökad uppmärksamhet.

Tillsammans med folkpartiets representanter i utskottet har vi slutligen uttalat att staten bör ta ett ökat ansvar för tortyroffer, och vi kan härvid konstatera att socialutskottet nyligen uttalat sig för olika stödverksamheter för invandrare med svåra psykiska och fysiska men. Mot den bakgrunden har vi nöjt oss med ett särskilt yttrande. Vi fattade dessutom häromdagen ett beslut i den frågan, så vad göras kan är väl delvis allaredan gjort.

Jag yrkar, herr talman, slutligen bifall till de reservationer som undertecknats av moderater, och i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 2 MARIA LEISSNER (fp):

Herr talman! Under lång tid har de långa handläggningstiderna kostat alltför mycket, både när det gäller mänskligt lidande för den enskilde flyktingen och när det gäller statliga resurser. Detta betänkade handlar huvudsakligen om invandrarverkets resurser och om den nya anslagsstruktur som är en följd av invandrarverkets nya organisation. Ambitionen är bra, och det är helt nödvändigt att förkorta de långa handläggningstiderna. Handläggningstiderna har genom åren skapat otaliga mänskliga tragedier och gjort asylsökande till psykiska vrak i vissa fall. Det har förekommit självmordsförsök, och situationen har varit oerhört nedbrytande för såväl barn som vuxna.

I betänkandet såväl som i övrigt finns detta effektivitetsmål mycket klart uttalat som en ambition från regeringens sida. Dess värre överskuggar den ibland andra ambitioner för invandrings- och flyktingpolitiken. När målen för flyktingmottagandet t.ex. tas upp i propositionen, nämns ingenting om att det är viktigt att åstadkomma ett värdigt mottagande av den asylsökande. Flyktingperspektivet är underordnat också när man talar om utvärderingen av det nya systemet. Vi föreslår därför att även flyktingarnas erfarenheter av det nya systemet skall läggas till grund för utvärderingen.

Vi stöder förslaget om en regionalisering av invandrarverket och därigenom också en förändring av anslagsstrukturen. Regeringen har tyvärr, enligt vår mening, bantat för hårt i invandrarverkets äskande. Det är mycket tillfredsställande att ett enigt utskott nu lägger ytterligare 20 miljoner till invandrarverket. Invandrarverket har på ett föredömligt sätt gjort klart vilka besparingar som investeringar nu i ett bättre system kan åstadkomma. Det är viktigt att man nu får de medel som behövs för att organisationen skall få de

bästa förutsättningarna när den sjösätts. Ingen skall kunna säga att det huvudsakligen misslyckades därför att riksdagen inte ville ställa ekonomiska resurser till förfogande.

När det gäller effektiviteten och ambitionen att korta handläggningstiderna har vi inget att anmärka på den politiska viljan hos regeringen. Däremot finns en betydande risk att de andra delarna i invandrar- och flyktingpolitiken glöms bort. Världigheten i mottagandet har jag redan nämnt. Rättssäkerheten, medmänskligheten och generositeten lider och har lidit nederlag gång efter annan. Tyvärr är det i dag inget undantag från detta.

Jag vill ta upp några av de punkter där folkpartiet har reserverat sig i betänkandet. Att flyktingbarn har särskilda behov är något som gång på gång konstateras i allmänna ordalag, i propositioner och i vackra högtidstal. När man dock kommer till de särskilda yrkanden om åtgärder som skulle kunna förbättra för barnen, är det inte alltid så stor politisk uppslutning. Vi har t.ex. inte fått med oss majoriteten när det gäller en förtur för utredning av barnfamiljer. Man kan inte enbart avvisa vårt krav med att säga att handläggningstiderna kommer att förkortas. Vi vet ju alla att det även i fortsättningen kommer att finnas fall där handläggningstiderna är långa. Vi har dessutom ännu inte i verkligheten sett att handläggningstiderna skulle ha förkortats till maximalt fyra månader. Det är självfallet nödvändigt att barnfamiljer får förtur under sådana förhållanden.

Folkpartiet har också föreslagit att det skall finnas särskilda förläggningar för barnfamiljer. Det beror på att barnen i dag inte alltid får den uppmärksamhet och den hjälp som de behöver på förläggningarna. Det kan vara en poäng att säga att vissa förläggningar särskilt skall anpassas till barnfamiljer med personal som är kompetent att ta hand om barn och med ordentliga lekplatser och andra faciliteter för barnfamiljer. Det är kanske inte möjligt att åstadkomma detta på varje förläggning. Därför har vi reserverat oss till förmån för detta krav.

När det gäller placering av ensamma barn säger utskottet i betänkandet att man i huvudsak bör tillgripa fosterhemsplacering. Tyvärr är det inte självklart att det alltid är det bästa för barnet. Det har visat sig i en del fall att fosterhemsplacering kan innebära långt fler problem än vad en placering på en institution kan medföra för barnet. Vi menar därför att det i varje fall är nödvändigt med en flexibilitet så att man inte i första hand reflexmässigt tillgriper en fosterhemsplacering.

Krav på barnhälsovård är ju ytterligare ett område där vi tyvärr har tvingats reservera oss. I sammanhanget vill jag också påpeka att socialstyrelsen nu har rekommenderat landstingen att upprätta särskilda barnpsykiatriska team för att ta hand om just barnens behov. Med de regler som vi nu har om att enbart akutvård skall ges är det svårt för alla asylsökande, men det är särskilt svårt för barnen. Återigen vill jag påminna om att det inte på något sätt är förverkligat eller ens kommer att förverkligas för alla asylsökande att ingen skall behöva vänta mer än fyra månader på utredning. Det är därför utomordentligt väsentligt att uppmärksamma barnens behov av hälsovård.

Vi har även en reservation beträffande den psykosociala kompetensen på förläggningarna. Vi anser att det vore värdefullt om de asylsökande får tillgång till psykosocial utbildad personal på både utredningsförläggningar-

na och de mera permanenta förläggningarna. Denna personal skulle kunna bistå flyktingarna i en kaotisk period av livet.

Även handikappade asylsökandes behov måste särskilt uppmärksammas. Biståndsreglerna för asylsökande är i dag så utformade att man under den tid man är asylsökande har mindre pengar än vad man får som flykting när man har fått uppehållstillstånd. Meningen är att det skall röra sig om en kortare tid. I det perspektivet kan det måhända vara rimligt att man får leva på en lägre nivå. I ett längre perspektiv blir det utomordentligt svårt att klara sig på de mycket magra resurser som ställs till förfogande för de asylsökande. Vi i folkpartiet har därför föreslagit en säkerhetsventil på fyra månader, så att den som har väntat mer än fyra månader skall komma i fråga för de regler om bistånd som gäller människor med uppehållstillstånd i Sverige. Det är rimligt med tanke på att fyra månader är just den tid som regeringen har sagt vara maximal tid för hur länge man skall behöva vänta på besked.

Folkpartiet har i flera olika sammanhang aktualiserat kravet på genomgångsbostäder. Det stora problemet när flyktingar skall utplaceras i kommunerna är att kommunerna inte har tillräckligt många bostäder. Det är därför väsentligt att staten använder alla möjligheter som står i dess makt för att se till att kommunerna har bostäder att erbjuda sina flyktingar. Av det skälet har vi många gånger pekat på att det är väsentligt att staten bidrar ekonomiskt och på annat sätt initierar försöksverksamhet med genomgångsbostäder för flyktingar. Mot bakgrund av att man håller på att se över ersättningen till kommunerna avvaktar vi i dag och lägger endast ett särskilt yttrande. Vi är dock beredda att återkomma, om så skulle behövas.

Centra för tortyroffer är något som på senare år har vuxit upp på allt fler ställen i Sverige. Jag vill särskilt ta upp deras ekonomiska situation. Det är inte rimligt att dessa centras verksamhet äventyras vid t.ex. politiska maktskiftet, så som har skett i Uppsala. Det är en riksangelägenhet att centrumen, även när de har en enskild huvudman, får tillräckliga ekonomiska resurser. Det är rimligt att staten tar ett ekonomiskt ansvar för verksamheten och inte lämnar detta till kommuners och landstings godtycke.

Alltför ofta ser man rubriker i dagspressen om människor som blivit direktavvisade och sedan inte hörts av eller, i något enstaka fall, blivit nedskjutna på öppen gata vid återkomsten. Det är väsentligt för utvecklingen av den svenska flyktingpolitiken att vi får en uppföljning av vad som händer med de människor som direktavvisas. Det kanske inte är rimligt att kräva en rapportering av vad som händer med varje människa som avvisas. Men genom stickprovsundersökningar kan man åtminstone hålla ett öga på utvecklingen och få en feedback på de beslut vi fattar i Sverige. Därför har vi reserverat oss till förmån för en sådan uppföljning.

Herr talman! Jag vill också ta upp frågan om flyktingkvoten. Flyktingkvoten är ett mycket stort problem för UNHCR. Det finns ett behov av ca 200 000 kvotplatser varje år. Tillgången på kvotplatser är dock endast hälften så stor, dvs. UNHCR behöver konstant nästan 100 000 platser årligen. USA bidrar med en stor del av de platser som ställs till förfogande. Västeuropa sviker, här som annars, i flyktingpolitiken. En rad undanflykter förekommer naturligtvis, förklaringar till varför västvärlden, Västeuropa och dessutom Sverige, inte kan ta emot fler kvotflyktingar. Vi hör alldeles för ofta olika

argument som enligt folkpartiets mening inte har särskilt stor tyngd.

Flyktingkvoten är i dag 1 250. Det har den varit sedan 1976, då folkpartiet i regeringsställning medverkade till att höja den till den nivån. Den har legat still alldeles för länge, oavsett vad som har skett i världen med den totala mängden flyktingar. Det finns inga praktiska hinder för att höja kvoten. Vi tar redan i dag emot praktiskt taget 1 500 kvotflyktingar varje år. Det finns uppenbarligen inga större praktiska problem med att, utan ett beslut av riksdagen, höja kvoten med nästan 250 personer årligen. Då borde det inte finnas några våldsamma praktiska problem att höja den med ytterligare 250 platser årligen. Jag drar slutsatsen att det huvudsakligen är en prestigefråga, att förslaget kommer från fel håll. Jag hoppas därför att vi kan vänta och se nästa budgetår an. Möjligen kommer ett förslag om en höjning av flyktingkvoten då, från rätt håll.

Slutligen vill jag, beträffande diskriminering i arbetslivet, nämna att folkpartiet har lagt ett särskilt yttrande i anledning av att diskrimineringsombudsmannens verksamhet kommer att utvärderas inom kort. Vi utesluter inte behovet av att då gå vidare med lagstiftning när det gäller diskriminering på arbetsmarknaden. Det kan mycket väl hända att vi då upptäcker att vi behöver vassare tänder när det gäller lagstiftning mot diskriminering.

Herr talman! Med detta vill jag yrka bifall till samtliga de reservationer som folkpartiet har undertecknat.

Anf. 3 RUNE BACKLUND (c):

Herr talman! Detta betänkande handlar huvudsakligen om anslag till invandrarverket och flyktingpolitiken. Den del av betänkandet som för utskottets del har tagit mest tid i anspråk gäller förvaltningsanslaget till invandrarverket. Vi har från samtliga oppositionspartier plussat på förvaltningsanslaget med 20 milj. kr., till 279 400 000 kr. Det finns anledning att säga några ord om det. Först och främst tycker jag att det är glädjande att vi är eniga i utskottet om detta anslag, att det inte finns några reservationer på denna punkt. Jag upplevde det som mycket olyckligt att man i propositionen hade gjort prutningar i den organisation invandrarverket anser sig behöva för att klara sina arbetsuppgifter. Det är få omorganisationer inom den statliga verksamheten som är så väl planerade och genomlysta som just omorganisationen av invandrarverket. SIV 89, som omorganisationen kallas, skall träda i kraft den 1 juli. Den har varit föremål för noggranna överväganden på olika nivåer. Det skulle naturligtvis ha varit mycket olyckligt om man behövt starta denna verksamhet med för små resurser redan från början. Om det är någonting statens invandrarverk har fått klä skott för, är det att man inte har klarat sina arbetsuppgifter genom åren, bl.a. beroende på att man har haft för litet resurser. Därigenom har vi fått långa handläggningstider hos invandrarverket, polisen och departementet. Detta har kostat mångdubbelt mer än de summor vi nu anslår extra till invandrarverket.

Jag tycker också att det var illavarslande att man redan från starten diskuterade i termer av att man skulle inrätta tillfälliga anslagsposter, dvs. man skulle ge 5 milj. kr. extra till invandrarverket för att klara utflyttningen till kommunerna. Är det någonting verket har haft anledning att vara bekymrad över de senaste åren, är det detta att man har plottrat fram och

tillbaka med pengarna. I stället för att ge fasta resurser till handläggningssidan och andra verksamheter har regeringen och också riksdagsmajoriteten vid flera tillfällen plockat fram och tillbaka med pengar. Man har gett extra anslag för extra kostnader. Sedan har anslagen gått ut. Efter ett halvår har man plussat på igen. Det är denna ryckighet som har lett till att verksamheten har tagit så mycket stryk under de senaste åren. Det är bra att vi nu i enighet kan se till att invandrarverket får starta med åtminstone samma anslagsstorlek som man anser sig behöva för att klara sina arbetsuppgifter och därmed klara det som är huvudmålet, dvs. att hålla nere handläggningstiderna och få en snabb utflyttning till kommunerna.

Det kan också noteras att förvaltningsanslagen handlar om 279 milj. kr. De anslag vi behandlar litet senare i detta betänkande, bl.a. till förläggningssverksamheten, handlar om drygt 1,3 miljarder. Ersättningen till kommunerna för socialbidrag och olika andra åtgärder uppgår till nästan 2 miljarder. Det glöms nästan bort när man diskuterar anslagen inom detta område.

Den flykting som kommer till Sverige och får uppehållstillstånd blir, från det datum han får permanent uppehållstillstånd, också invandrare i vårt samhälle. Som invandrare möter man en rad frågeställningar som man knappast kan förbereda sig för. De flesta har tvingats lämna sitt land under mycket tumultartade omständigheter. Det gör också att de är ganska dåligt förberedda på att komma till ett nytt samhälle. Vi upplever från centerns sida att all tid och kraft hos invandrarverket och alla som över huvud taget jobbar med flykting- och invandrarfrågor har gått åt till att arbeta med just flyktingfrågan. De invandrapolitiska frågorna har kommit i skymundan. Det är kanske inte så onaturligt, med tanke på den situation som har varit.

Vi har i en motion tagit upp behovet av en översyn av hur de invandrapolitiska målen i samhället uppfylls. Vi har i bred enighet här i riksdagen vid ett par tillfällen fattat beslut om inriktningen av invandrapolitiken. Vi har slagit fast de tre målen jämlikhet, valfrihet och samverkan. Det är bara att konstatera att man inom de olika samhällssektorerna i dag kan finna rätt stora brister när det gäller uppfyllandet av dessa mål för de stora flykting- och invandrargrupperna. För många invandrare är mötet med det svenska samhället ganska omstörtande. Det är ingalunda så enkelt för invandrarna att finna sig till rätta i ett nytt samhälle. Två olika TV-program för en tid sedan skildrade en familj från El Salvador – vilka problem och svårigheter familjen mötte i Sverige. Dessa TV-program visade ganska bra hur det är att komma till ett nytt samhälle.

Vi i centern har i vår motion pekat på några områden som vi anser bör granskas speciellt. Ett av dessa områden är arbetsmarknaden. Vi vet att åtskilliga flyktingar som har fått uppehållstillstånd inte får arbete trots att de har en gedigen utbildning. Vi vet att andra generationens invandrare, barn och barnbarn till dem som har kommit till Sverige tidigare, bevisligen i större utsträckning än jämnåriga svenskar drabbas av arbetslöshet.

På skolans område har det genom undersökningar framkommit att en mindre andel av invandrabarnen än svenska barn söker sig vidare till gymnasiet och till högskolan. Studiebrotten är också vanligare i denna grupp.

När det gäller äldreomsorgen kan man konstatera att de invandrare som

kom till Sverige under efterkrigstiden som arbetskraftsinvandrare nu befinner sig i pensionsåldern. Ganska få kommuner har hittills planerat för att de kommer att få en helt annan sammansättning i fråga om antalet åldringar under 90-talet än tidigare och för att speciella hänsyn måste tas till dem som har en utländsk bakgrund.

På radio- och TV-området finner man att ganska få språkområden får service därifrån. Sändningstiderna är begränsade. I den mån utökningar har gjorts har det skett på bekostnad av andra språkgrupper.

Beträffande stödet till föreningar, tidningar, samfund, kyrkor och kultur kan man notera att ganska blygsamma belopp utgår till dessa grupper. I många fall har uppräkningsarna inte varit tillräckliga för att hålla inflationen stången.

Centern anser att det finns ganska goda skäl att göra en ordentlig utvärdering av invandrapolitiken med utgångspunkt i den målsättning som riksdagen har lagt fast och att denna utvärdering får utgöra underlag för ett åtgärdsprogram för 90-talet eftersom allt större grupper omfattas av invandrapolitiken. En del av detta arbete påbörjades av den invandrapolitiska utredningen. Tyvärr fick den utredningen inte fullfölja sitt arbete. Sedan utredningen avslutade sitt arbete har det hänt väldigt mycket i vårt samhälle som motiverar att man börjar om med detta arbete från grunden. I dag omfattas nya grupper av de invandrapolitiska målen, som inte direkt diskuterades i samband med utredningen i början av 80-talet.

För många flyktingar är vistelsen i Sverige en tidsbegränsad vistelse – åtminstone hoppas invandrarna det när de kommer. De flesta vill ju återvända hem. I en reservation tas en del av problemen i samband med återvandringen upp och anslaget till Sociala missionen/Diakonia, som har utarbetat ett arbetsprogram för återvändande flyktingar. I reservationen föreslår vi att samhället skall stödja denna verksamhet med 400 000 kr. Jag tror att det är mycket viktigt att man från samhällets sida backar upp denna typ av projekt. Statens invandrarverk, departementet, m.fl. har ju sett över frågor som rör återvandring. För att problemen i samband med denna skall klaras av behöver fler involveras i detta arbete. Vi tror att frivilligorganisationerna kan göra mycket, och det är därför viktigt att sådana projekt stöds.

I övrigt finns det, herr talman, en rad både stora och små frågor i detta betänkande, men jag väljer att spara dem till en senare debatt. Vi kommer ju att få anledning att debattera invandrar- och flyktingfrågor vid ytterligare ett tillfälle under riksmötet.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 13, 14, 19 och 25.

Anf. 4 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):

Herr talman! I det betänkande som vi nu behandlar tas en rad förslag som berör invandrapolitiken upp – om nu någon till äventyrs kommer ihåg vad den innebär, bl.a. högtidliga målsättningar om jämlikhet, valfrihet och samverkan som riksdagen har fattat beslut om tidigare. Dessutom tas flyktingpolitiken, kampen mot rasismen och den nya omorganisationen av invandrarverket upp.

Det säger sig självt att om så många stora och viktiga frågor behandlas i en enda debatt blir belysningen av frågorna naturligtvis bristfällig. Med tanke på

den flora av förslag som vi kommer att ta ställning till är det slående och närmast häpnadsväckande att det av de 36 reservationer som har fogats till betänkandet förutom vpk:s reservationer om åtgärder för invandrare finns endast en reservation om ökade medel till Diakonias projekt kring återvandringsfrågor och en reservation som allmänt tar upp utvärderingen av målen för invandrarpolitiken.

Herr talman! Det är lätt att i dag konstatera att ett förverkligande av den av riksdagen fastställda invandrarpolitiken är mer avlägsen än någonsin; framför allt gäller detta frågor som berör invandrarnas situation i samhället och på arbetsmarknaden. Det är lätt att konstatera att det pågår en tilltagande yrkesmässig, socialt och ekonomiskt, utbildningsmässig och bostadsmässig segregation av invandrarna. Det är också lätt att konstatera att arbetslösheten bland invandrarna konstant är mer än dubbelt så hög som för svenska medborgare. Och den är ännu högre för invandrarungdomarna. Det är lätt att konstatera att det pågår en omfattande diskriminering på arbetsmarknaden som drabbar framför allt invandrarungdomar. Det är lätt att konstatera att situationen för invandrarkvinnor blir allt värre, och de utgör i dag den i särklass mest utsatta gruppen i samhället. Det krävs inte heller någon stor intellektuell ansträngning för att förstå att de flyktingar som placerats i olika kommuner också blir invandrare, med samma situation och svårigheter som övriga invandrare, både vad gäller skola, svenskundervisning, demokratiska rättigheter, arbetsmarknad, diskriminering, osv. Hur kommer det sig att i och för sig berömvärt och positivt intresse för flyktingar inskränker sig till enbart den period som de är asylsökande? Hur kommer det sig att ett parti som folkpartiet inte har ett enda förslag i dag som berör invandrarpolitiken? Folkpartiet har i och för sig visat ett berömvärt och positivt intresse för flyktingbarnens situation, vilket är bra. Men varför har samma intresse upphört när det gäller samma barn, flyktingbarnen, som har blivit ungdomar och som lever i Sverige och som i dag riskerar att slås ut? Lyssnar ni inte till rapporterna om ökad kriminalitet när det gäller ungdomar just från Latinamerika? Vad väntar ni i folkpartiet på? Väntar ni på att det skall bli öppna rasistiska kravaller som massmedia skall rapportera som förstasidesnyheter? Behövs det för att ni skall reagera?

Det är lätt att konstatera att om ingenting görs när det gäller invandrarnas situation på arbetsmarknaden och i samhället i övrigt och om invandrarnas utslagning och segregation tillåts fortsätta, kommer vi på 90-talet att ha inte ett B- eller C-lag i samhället utan ett underproletariat, vilket får förödande konsekvenser för samhällsutvecklingen. Den öppna rasismen kommer då att få gynnsam grogrund till skam för arbetarrörelsen och de värderingar som den säger sig representera. För att undvika en sådan utveckling bör, såsom invandrarverket mycket riktigt också har påpekat i sin anslagsframställning, två principer slås fast för samhällets insatser. Samhället skall tillhandahålla svenskundervisning, yrkesutbildning och lämplig praktik på sådana ekonomiska villkor att var och en kan delta. Kvalifikationer förvärvade i Sverige eller utomlands skall accepteras av arbetsgivare utifrån kvalifikationernas faktiska värde.

Herr talman! Vänsterpartiet kommunisterna har i en rad yrkanden föreslagit konkreta åtgärder som förbättrar invandrarnas, invandrarkvinnor-

nas och ungdomarnas situation. En del av dessa förslag behandlas i dag i olika reservationer, till vilka jag yrkar bifall.

Vad gäller flyktingpolitiken anser vi från vänsterpartiet kommunisterna att det, för att förverkliga den humana och generösa flyktingpolitik som riksdagen har beslutat om, krävs åtgärder och framför allt politisk uppmärksamhet och debatt på fyra problemområden.

För det första krävs en lagstiftning som till sin bokstav och praktiska tillämpning motsvarar den anda av humanism och generositet som riksdagsbeslutet innebär och som sammanfaller med den allmänna rättsuppfattningen.

För det andra måste vi skapa en effektiv, kompetent och human flyktingmottagning, som verkar för att slussa flyktingarna på ett smidigt och harmoniskt sätt in i det svenska samhället och verkar för deras funktionella integrering. Där kan jag tillägga att detta är en förutsättning för flyktingpolitikens förverkligande.

För det tredje bör vi verka för att förhindra alla åtgärder som verkar generellt på flyktingområdet och som i praktiken ställer utlänningslagen åt sidan, exempelvis visumtvånget för chilenska flyktingar. Vad hjälper det om vi har en utmärkt lagstiftning när vi genom generella åtgärder förhindrar flyktingar att komma hit?

För det fjärde krävs åtgärder på det internationella planet, främst bland de nordiska länderna och de övriga europeiska länderna, som syftar till internationella överenskommelser, där Europa river sina nuvarande murar mot flyktingströmmar och tar ett större ansvar för de stora flyktingproblemen i världen.

Detta i sig utesluter varje form av harmonisering av flyktingpolitiken med EG-ländernas, vilket skulle komma att innebära en kraftig försämring av den svenska flyktingpolitiken.

Herr talman! På alla dessa områden har vpk lagt fram förslag, som jag inte hinner utveckla ingående. Men ett område betraktar jag som särskilt viktigt i dag, och det är flyktingmottagandet. Det är ytterst positivt att utskottet i dag, med tillstyrkande av bl.a. en vpk-motion, vill öka inslaget till invandrarverket med 20 miljoner för den nya omorganisationen. Det verkar som att alla numera är medvetna om att vi inte har råd att misslyckas med den nya omorganisationen, som syftar till att förkorta väntetiderna och påskynda utplaceringen av flyktingar till olika kommuner. Som bekant finns det mer än 5 000 flyktingar som redan har fått politisk asyl med åtföljande arbets- och uppehållstillstånd men som fortfarande bor i förläggningarna och inte kan placeras ut i olika kommuner. Detta problem måste vi lösa om vi över huvud taget skall lyckas med att förverkliga en human och generös flyktingpolitik. En förutsättning för det är att man löser bostadsfrågan. Vi från vänsterpartiet kommunisterna har redan tidigare, för två år sedan, föreslagit att regeringen skall anslå medel till kommunerna för tillfälliga genomgångsbostäder, som skall vara tillgängliga för alla, inte bara flyktingar, som är i omedelbart behov av en bostad – detta för att undvika en segregation av flyktingar i kommunen. Dessa bostäder skall vara av godtagbar standard, och de bör tilldelas frivilligt, dvs. att den som tilldelas en sådan bostad skall behålla sin plats i den

ordinarie bostadskön för att verkligen understryka att dessa bostäder är tillfälliga och inte skall permanentas.

Nu har regeringen delvis gått det kravet till mötes genom att anslå vissa medel för tillfälliga genomgångsbostäder. Men vi anser att dessa medel är helt otillräckliga. Om vi skall lyckas med att genomföra en harmonisk placering av flyktingar i olika kommuner måste vi satsa för att lösa bostadsfrågan. Någon annan lösning finns inte.

Herr talman! Hitintills har invandrarverket i sin politik vad gäller flyktingmottagande följt den s.k. hela-Sverige-strategin, som innebär att man placerar flyktingar i princip där det finns tomma bostäder. Dessa bostäder i Sverige finns i de regioner som redan är avfolkade och följaktligen saknar arbetsmöjligheter. Vi anser att det nu är dags att börja ompröva denna hela-Sverige-strategi. Vi anser att det är dags att börja utgå från flyktingarnas egna krav och behov. Vi anser att dessa tillfälliga genomgångsbostäder bör byggas i sådana kommuner som också har en godtagbar arbetsmarknadssituation, så att flyktingarna skall kunna skaffa jobb för att försörja sig. Det är inte bra vare sig för flyktingar eller för samhället att folk bor i sådana kommuner där det inte finns sysselsättning och får försörjas med allmänna medel i flera år i rad.

Vpk har i många år föreslagit en ökning av flyktingkvoten. Vårt förslag innebär att flyktingkvoten skall ökas från 1 250, som den nu är, till 3 000. Det här kravet har inte fått gehör i kammaren. Det kan bero, som Maria Leissner sade, på att det har kommit från fel håll. Nu finns det i alla fall, åtminstone av reservationerna att döma, större intresse för att öka flyktingkvoten. Jag hoppas att det kommer att bli så i och med omröstningen i kammaren.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till samtliga vpk-reservationer i detta betänkande.

Anf. 5 RAGNHILD POHANKA (mp):

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till alla de reservationer där miljöpartiet finns med och dessutom till reservation 8, som handlar om placering av barnfamiljer och ensamma barn, samt till reservation 21, som handlar om genomgångsbostäder för flyktingar.

Jag hade tänkt beröra arbetsmarknaden, men jag lämnar ämnet eftersom det har berörts så ingående av Alexander Chrisopoulos. Jag instämmer i mycket av vad Alexander Chrisopoulos sade om hur svår arbetsmarknaden är – det känner alla till – speciellt för invandrarungdomar. Första generationen invandrare som kom hit fick arbete, men ungdomarna har kommit att hamna vid sidan om. Som lärare i sfi i 20 år har jag sett invandrarungdomar växa upp och bli utan arbete i större utsträckning än svenska ungdomar. Annars skulle jag vilja säga att Sveriges flykting- och invandrapolitik är kluven i omvärldens ögon. De människor som får stanna i Sverige blir från statens sida bemötta med respekt och, jämfört med många andra länders bemötande, med generositet. De får bra bostad, bra undervisning i svenska språket. Barnen får undervisning både i svenska och i hemspråk, dvs. undervisning i sitt eget modersmål. De får läkar- och tandläkarvård så snart de har fått sitt personnummer i samma utsträckning som andra i Sverige boende. De får också samma skyldigheter som svenskar: att arbeta, betala

skatt, följa landets lagar, sända sina barn till skolan, delta i olika aktiviteter och styra sina egna liv.

Men enskilda människor och en del arbetsgivare bemöter dem på ett annat sätt. När det gäller arbetsgivarna kan man konstatera att invandrare har betydligt svårare att få arbete, även om de har goda kunskaper i svenska eller likvärdig utbildning. Jag känner exempelvis till en civilingenjör, som fick vara kollektivanställd ända till dess att han gick med i civilingenjörernas fack – detta trots att han hade godkänd utbildning från annat land. Det verkar som om man diskriminerar så länge man törs göra det.

Ute i samhället diskrimineras dessa människor också. Fördomar florerar och främlingsrädsla och främlingsfientlighet förekommer. Ja, dessa människor misshandlas t.o.m. därför att de är just invandrare.

Med glädje har jag noterat ett yttrande som Georg Andersson fällde vid en frågestund i höstas. Han sade då: Har en flykting fått stanna av flyktingskäl eller av humanitära skäl, skall han behandlas rättvist och ej misstänkliggöras på något sätt.

Men att få komma till Sverige, att få åtnjuta svenskt beskydd, att få svensk flyktingstatus eller att få stanna här av humanitära skäl är svårt. Den som t.ex. talar med en polis vid gränsen blir ofta inte trodd. Jag har funderat över dessa saker och jämfört med den debatt som fördes här i kammaren i samband med frågestunden i fredags. Jag tänker då på debatten om misshandlade kvinnor. Även våldtäkter berördes då. Det är ju ofta så, att kvinnor inte blir trodda. Man tvivlar helt enkelt på att de talar sanning. Detta gäller ofta också flyktingar. Flyktingar tappar väldigt lätt självförtroendet när de märker att folk inte tror vad de säger.

De som har starka flyktingskäl – sådana som har blivit förföljda, trakasserade eller torterade – vågar kanske inte ens begära asyl. Därför anser vi i miljöpartiet att man skall fråga utlänningar om de ämnar söka asyl. De skall dock inte mötas av polisen utan av civil personal. Polisen representerar ju den grupp i deras hemland som nästan undantagslöst har bedrivit den hårdaste förföljelsen. Asylsökande skall också omedelbart få tillgång till en tolk som de själva godkänner samt till juridiskt biträde.

Den nya utlänningslagen skall debatteras den 31 maj. Därför tar jag upp den frågan i mitt anförande då. Här skall jag endast ta upp de frågor som dagens debatt gäller.

Det översynsarbete som inleddes 1987 och som resulterade i betänkandena "Översyn av utlänningslagen" och "Kortare väntan" samt organisationsutredningen om invandrarverket, SIV 89, har haft som mål att handläggningstiderna skall kunna förkortas och att flyktingmottagningen skall kunna effektiviseras. Det är ju inhumant och oerhört kostsamt att ha så långa handläggningstider. Jag ser därför med tillfredsställelse att pengar och resurser ställs till förfogande för att väntetiderna skall kunna förkortas.

Men man måste också ha i åtanke de tragedier som utspelas då människor får nej utan att deras ärende har prövats enligt deras önskemål och utan att de har blivit trodda. Även om vi vill förkorta väntetiderna och tror att allt därmed är löst, måste vi således se till att vi för en human flyktingpolitik. Vi måste låta människor få komma hit och få sin sak prövad.

En ytterligare förkortning av väntetiderna är angelägen speciellt för de

ensamma barnen och för barnfamiljer. Barnen, liksom de vuxna, har svåra upplevelser bakom sig. En ytterligare förkortning av väntetiderna är därför viktig för både den fysiska och den psykiska hälsan men också för barnens och barnfamiljernas framtid. De ensamma barnens placering bör nog övervägas. Man måste ta ställning till om de skall placeras i grupphem, hos släktingar eller i svenska familjer.

Vi i miljöpartiet anser i likhet med vpk att alla partier bör vara företrädare i invandrarverkets styrelse. Flyktingpolitiken är liksom utrikespolitiken ett område där det bör finnas en stor majoritet bakom besluten. Därför bör även vi sitta med i invandrarverkets styrelse, som styr och leder den här verksamheten.

Vidare konstaterar jag att det finns ett stort antal reservationer i detta ärende. För mig står det klart att vissa frågor är för svagt förankrade inom partierna.

Vi anser alltså att flyktingar redan vid ankomsten till Sverige skall mötas av civil personal. Dessutom skall flyktingar ha en tolk som de själva har godkänt. Likaså skall ett juridiskt biträde kopplas in omedelbart efter det att en utlänning har begärt asyl. Det är viktigt att alla duktiga advokater som har arbetat länge med asylfrågor och asylutredningar kan komma i fråga.

Organisationer som Amnesty, Röda korset och Rädda barnen kan på olika sätt hjälpa till och ha insyn när det gäller de olika flyktingsslussarna. Bl.a. kan de förmedla namn på advokater.

Vidare anser vi att det inte finns någon risk för att Sverige betraktas som ett flyktingfientligt land bara därför att vi aktivt stöder dem som vill återvända till sitt eget land – en fråga som också tas upp i betänkandet. Vi har föreslagit ett utökat anslag till Sociala missionen/Diakonia. Vi vill nämligen att denna organisation även i fortsättningen skall få stöd av invandrarverket. Stödet måste ha en viss omfattning för att arbetet skall kunna vara meningsfullt. Jag yrkar bifall till reservation 12, där jag hemställer att ytterligare 4 100 000 kr. anslås för åtgärder på detta område. Vi i miljöpartiet anser i likhet med föregående talare att den fasta flyktingkvoten skall höjas, särskilt med tanke på de stora flyktingströmmar som har tillkommit under det senaste årtiondet – främst i Asien men även på andra håll.

Så till frågan om utplaceringen av flyktingar i kommunerna. Alla kommuner har ju gjorts delaktiga i flyktingmottagandet. I och med detta har människorna större förståelse för flyktingar. Det är alltså inte så, att det har uppstått en flyktingfientlighet. I stället kan vi konstatera att kommuner, skolor och kyrkor kämpar för att få behålla de flyktingar som bott i kommunen. Därför är det viktigt att vi fortsätter med detta arbete och stöder kommunernas mottagande av flyktingar. Det här måste vara en angelägenhet för hela landet även i fortsättningen. Således stöder vi förslaget om att flyktingarna skall få genomgångsbostäder.

Handikappade flyktingars situation bör särskilt beaktas. Rehabiliteringsinsatser bör göras redan under väntetiden. Likaså skall handikappade flyktingar ha tillgång till de olika hjälpmedel som de behöver.

Vidare bör det finnas ett enhetligt system för flyktingarnas sjukjournaler. Samma system bör således tillämpas över hela landet. Journalerna skall följa flyktingen vid eventuell förflyttning.

Diskriminering av flyktingar, invandrarfientlighet och rasistiska tendenser skall motarbetas och förebyggas. Diskrimineringslagstiftningens effekter måste studeras och följas upp. Vid behov måste lagstiftningen förstärkas eller förändras.

Avslutningsvis vill jag framhålla att det viktigaste här är medmänsklighet och humanitet. Det är kärleken till medmänniskorna som blir avgörande när det gäller vår vilja att ta emot lidande människor från andra delar av världen. I detta sammanhang tänker jag på en dikt av Erik Gustaf Geijer. Två av raderna i dikten lyder:

”Ty av den kärlek, som går genom världen,
föll ock en strimma in i min själ.”

Vad jag här har framfört har sin grund i fakta, möjligheter och olika konkreta ställningstaganden – alltså det som vi sysslar med här i riksdagen. Men samtidigt har det med medmänsklighet, kärlek och förståelse att göra. Då och då hör jag repliker om att det skulle finnas ett förakt för känslor här i riksdagen. Men jag har också märkt att det finns starka känslor och ett verkligt engagemang hos politiker från alla partier, och det är säkert en förutsättning för arbetet på denna arbetsplats. Bevara oss för känslökalla politiker!

Anf. 6 MAUD BJÖRNEMALM (s):

Herr talman! I socialförsäkringsutskottets betänkande nr 17 behandlas två propositioner. Den ena är arbetsmarknadsdepartementets budgetförslag, där regeringen föreslår medel till statens invandrarverk i avvaktan på särskild proposition. Denna särskilda proposition gäller bl.a. invandrarverkets nya organisation och behandlas också i detta betänkande.

Kritik har riktats mot vårt flyktingmottagande, framför allt när det har gällt de långa handläggningstiderna. De asylsökande har fått vänta alltför lång tid på besked – en väntan som naturligtvis har varit oerhört påfrestande.

För att komma till rätta med problemen inledde regeringen 1987 ett översynsarbete. Ett resultat av detta arbete har riksdagen att ta ställning till i dag, och det är ett förslag som gäller den nya, regionaliserade organisationen för statens invandrarverk. Det är ett beslut som har stor betydelse för vår flyktingpolitik. Eftersom flyktingpolitiken och flyktingmottagandet är föremål för mycken diskussion vill jag redovisa hur den nya organisationen kommer att fungera.

Avsikten är att minska de långa väntetiderna för de asylsökande, att få till stånd ett bättre flyktingmottagande och att minska samhällets kostnader. I den nya organisationen kommer den asylsökande till en utredningssluss. Det kommer att finnas fyra sådana slussar i landet, nämligen i Flen, i Carlslund i Upplands Väsby, i Mölndal och i Malmö – inte Helsingborg, som tidigare har sagts. Varje utredningssluss har ett geografiskt upptagningsområde. Den asylsökande bor på slussen under utredningstiden. Polisen, som även i den nya organisationen kommer att göra utredningarna, arbetar på slussarna. Normalt skall utredningarna vara klara på två veckor.

Vid utredningsslussarna finns det också handläggare från invandrarverket, som i klara ärenden kan fatta beslut omgående. I de ärenden där det inte går att fatta beslut genast skall beslut fattas inom sex veckor från det att polisens

utredning är klar. Görs överklaganden till regeringen kan det dröja ytterligare någon tid, men mer än sex månader skall ingen behöva vänta på besked. Om en asylsökande inte har bostad ordnad hos någon nära anhörig sker inkvartering på en s.k. asylförläggning tills det slutgiltiga beskedet kommer. Enligt beslut skall antalet fasta förläggningar vara 18. I dag finns det 5 fasta och ca 60 tillfälliga förläggningar. Avsikten är att antalet successivt skall minska när handläggningstiderna blir kortare, men det beror också på tillgången på kommunplatser.

Landet kommer som ett led i regionaliseringen att delas in i fyra regioner. Regionkontor kommer att finnas i Sundsvall för den norra, i Flen för den östra, i Mölndal för den västra och i Alvesta för den södra regionen. Regionkontoren kommer bl.a. att svara för ledningen av förläggningsverksamheten, det viktiga samarbetet med kommunerna, utbetalning av statliga bidrag liksom samverkan med folkrörelserna och invandrarorganisationerna i sin region.

Kommunernas nuvarande bostadsbrist är ett problem när det gäller flyktingarnas bosättning i kommunerna. För att öka det kommunala mottagandet har nu kommunerna en möjlighet att få ersättning för s.k. genomgångsbostäder. Det bör också sägas att kommunerna trots bostadsbristen har ökat sitt flyktingmottagande.

Det är naturligtvis viktigt att invandrarverket ges de resurser som behövs för att klara den nya organisationen och ett förbättrat flyktingmottagande. Det är också ett sätt att minska statens kostnader. Ju kortare handläggningstid och ju fortare en flykting får en kommunplats, en bostad och ett arbete och kan försörja sig, desto bättre är det för den enskilde individen och desto mindre blir kostnaderna för samhället.

För att ge den nya organisationen förutsättningar för en bra start får invandrarverket ett betydande resurstillskott enligt regeringens förslag. Man får dessutom, för att klara av balanserna, 5 miljoner extra för det första verksamhetsåret. Invandrarverket får också 5 miljoner under ett år för en förstärkning av regionkontoren.

En majoritet i utskottet, bestående av de borgerliga partierna plus vpk och miljöpartiet, ansåg emellertid att invandrarverket behövde ytterligare 20 miljoner till personal, utbildning, resor och information. I propositionen står det att regeringen noga kommer att följa och analysera reformarbetet bl.a. när det gäller tillströmningen av asylsökande, handläggningstiderna, förläggningssituationen och kostnadsutvecklingen. Vidare sägs det att det hos regeringen finns en beredskap för att rätta till sådant som går snett. Därför anser vi socialdemokrater i utskottet att de medel som regeringen föreslår just nu är tillräckliga, men vi motsätter oss inte ytterligare medel till invandrarverket utan nöjer oss med att avge ett särskilt yttrande.

I betänkandet behandlas också ett antal motioner som på olika sätt berör vårt mottagande av asylsökande och flyktingar. Dessa motioner har resulterat i 36 reservationer, och det skulle ta alltför lång tid att kommentera alla, men jag vill ändå ta upp några.

I reservation nr 1 av folkpartiet och miljöpartiet anser man "att handläggningstiderna i asylärenden fortfarande är alltför långa, även om en hel del har gjorts för att förkorta dem, och att det därför är angeläget att väntetiderna

förkortas". Folkpartiet talar också om ett värdigt flyktningmottagande.

Jag vill därför fråga i första hand folkpartiet: Tror ni inte att invandrarverkets nya organisation kommer att fungera? Tror ni inte att polisen klarar att göra utredningar inom två veckor? Tror ni inte att invandrarverkets personal klarar att fatta beslut inom sex veckor från det att polisens utredningar är klara?

Miljöpartiet anser i reservation nr 2 att polisen inte skall göra asylutredningar, utan att särskilda asylnämnder skall förhöra och göra en första utredning. Asylnämnderna skall enligt den motion som ligger till grund för reservationen efter prövning och utredning avgöra om den asylsökande får stanna eller inte. Vidare sägs det i motionen att en asylnämnd skall bestå av en domare som ordförande samt lekmän eller sakkunniga på olika områden, t.ex. medicin, psykologi och internationella frågor. Det är alltså en sorts domstol.

I dag fungerar det så att polisen gör utredningen och invandrarverkets personal fattar besluten. Jag kan också tillägga att det när det gäller utvisning eller avvisning är två av invandrarverkets tjänstemän som fattar beslutet. Det förslag som miljöpartiet framför kommer knappast att medföra att handläggningstiderna förkortas, snarare tvärtom.

I reservationerna nr 6 och 7 vill vpk och miljöpartiet ge ytterligare medel till invandrarverket så att kvalificerade psykologer och kuratorer kan anställas på förläggningarna. Både vpk och miljöpartiet har tillsammans med de borgerliga partierna föreslagit att invandrarverket skall få ytterligare 20 miljoner till bl.a. personal. Frågan om vilken personal som skall finnas på förläggningarna måste alltså vara en fråga för invandrarverket att självt avgöra och i så fall inom budgetramen.

När en asylsökande har fått uppehållstillstånd och kommunplats har flykten rätt till den sjukvård som drivs av landstinget. Skillnaden mellan vpk:s och miljöpartiets reservationer är att vpk anser att psykologer skall finnas på förläggningarna, medan miljöpartiet anser att psykolog- och kuratorskompetens i första hand bör finnas på de fyra utredningsslussarna. Jag vill påminna miljöpartiet om att den nya organisationen innebär att de asylsökande kommer att befinna sig på slussarna i två veckor.

Folkpartiet, centerpartiet och miljöpartiet tar i reservation nr 13 upp frågan om återvandring och anser att det program för återvändande flyktingar som utarbetats av Sociala missionen och Diakonia skall vara en förebild för hur arbetet med återvandring skall bedrivas i fortsättningen. En särskild arbetsgrupp inom arbetsmarknadsdepartementet har arbetat med de här frågorna och lade i april förra året fram en rapport. I budgetpropositionen finns förslag som bygger på arbetsgruppens rapport och även redovisas utförligt. Sociala missionen/Diakonia får projektpengar av bl.a. statens invandrarverk. Jag kan inte se några större skillnader mellan reservationen och det som sägs i budgetpropositionen.

Reservation nr 14 gäller utvärdering av de invandrarpolitiska målen – jämlikhet, valfrihet och samverkan. Reservanterna, centern och miljöpartiet, vill att en utvärdering görs inom de olika samhällssektorerna, och att utvärderingens resultat skall ligga till grund för ett åtgärdsprogram. Den praktiska invandrarpolitiken bedrivs av kommuner och landsting. De flesta

kommuner har också invandrarnämnder, som bl.a. arbetar med att se hur de invandrarpolitiska målen uppfylls i den egna kommunen. Många kommuner har också utarbetat invandrarpolitiska program. Kommuner och landsting har att ta hänsyn till äldre invandrare och flyktingar när de gör sina planer för äldreomsorgen. Kommunerna har också att ta hänsyn till invandrar- och flyktingbarnen i sina barnomsorgsplaner, och skolan måste planera sin undervisning efter antalet invandrar- och flyktingbarn. Länsmyndigheterna gör också en hel del. Jag kan ansluta mig till tanken på att det kommer att behövas en utvärdering av målen för vår invandrar- och flyktingpolitik, men jag tycker att det är för tidigt att göra den nu.

72 Tre reservationer tar upp flyktingkvoten, och reservanterna vill att den skall höjas. Moderaterna anger ingen siffra. Folkpartiet vill öka kvoten med 500 personer under nästa budgetår till 1 750 personer. Vpk vill höja siffran till 3 000. Flyktingkvoten är bl.a. avsedd att användas för uttagning av flyktingar eller andra personer som befinner sig i en särskilt utsatt situation eller för att ta hand om de fall där UNHCR har svårigheter att hitta ett lämpligt placeringsland. Kvoten kan också användas för personer som är förföljda och befinner sig i fara men som inte kunnat lämna sitt land. En mindre del av kvoten används också för handikappade, för krigsskadade flyktingar och för tortyroffer.

Flyktingkvoten är för närvarande 1 250 personer per år. Men antalet faktiskt överförda flyktingar varierar år från år därför att ett uttagningsbeslut inte alltid följs av ett utresetillstånd. För t.ex. budgetåret 1986/87 togs 1 683 personer emot på kvoten. Flyktingarna kommer oftast från något flyktingläger. Regeringen kan också, om det visar sig nödvändigt, besluta om ytterligare överföring under budgetåret. Jag kan dela uppfattningen att flyktingkvoten på sikt bör höjas, när de praktiska omständigheterna så medger. Med den situation som vi just nu har i vårt flyktingmottagande är det knappast möjligt. De som tas ut på kvoten har redan när de kommer till Sverige uppehållstillstånd och bör ha en kommunplats ordnad. Vi har redan nu nästan 6 000 människor på flyktingförläggningarna som har uppehållstillstånd och som väntar på kommunplats.

Reservationerna 20 och 21 handlar om genomgångsbostäder. I den moderata reservationen anser man att kommunerna kortsiktigt bör sänka sin ambitionsnivå och ordna genomgångsbostäder i t.ex. småhus. I vpk-reservationen understryker man nödvändigheten av att staten finansierar genomgångsbostäderna.

Det är precis vad invandrarverket gör. Man ger kommunerna möjlighet att få bidrag till genomgångsbostäder, vilket en del kommuner också har använt sig av. Från invandrarverkets sida anstränger man sig verkligen för att så att säga sälja den här idén till landets kommuner. Men det finns tyvärr en ganska stor tveksamhet hos många kommunpolitiker. De minns de baracker som bl.a. danskar och finnar bodde i på 50- och 60-talen, och det vill de inte ha tillbaka. Men invandrarverket fortsätter att försöka övertyga kommunerna och bedriver just nu en intensiv konferensverksamhet med landets kommuner när det gäller flyktingmottagningen inför den närmaste treårsperioden.

Reservation nr 26 av vpk gäller akutsjukvården. Vpk anser att den akutsjukvård som den asylsökande i dag får är otillräcklig. Alla asylsökande

har rätt till hälsoundersökning, akutsjukvård, förlossningsvård och vård vid abort samt även till akut tandvård. Jag vill påminna om att med invandrarverkets nya organisation blir handläggningstiderna avsevärt mycket kortare än tidigare. När den asylsökande fått uppehållstillstånd har han eller hon samma rätt till sjukvård som andra invånare här i landet.

Folkpartiet tar i reservation nr 27 upp barnhälsovården. Det är litet svårt att tyda om reservationen gäller asylsökande barn eller flyktingbarn. Jag utgår från att den gäller flyktingbarnens situation. Socialstyrelsen har i sin rapport Flyktingbarns behov av stödinsatser lämnat en redogörelse för vad som görs och även kommit med förslag om vad som behövs ytterligare. Men det är kommuner och landsting som ansvarar för att flyktingbarnen får den hjälp de behöver. I kommunerna är det socialnämnden som har ansvar för att barn och ungdom växer upp under trygga förhållanden. Enligt hälso- och sjukvårdslagen skall alla erbjudas god vård, oberoende av språk, religion och kultur. Många landsting arbetar redan med olika insatser när det gäller flyktingbarnen och även med hela flyktingfamiljerna.

Handikappade asylsökandes och flyktingars problem bör uppmärksammas särskilt, framhålls det i reservation nr 28 av moderater, folkpartister och miljöpartister. Landstingen får särskilda bidrag för extra vårdinsatser för handikappade flyktingar, och ekonomiskt bidrag lämnas även under längre tid än tre år för de kommuner som tar emot handikappade flyktingar. Invandrarverket har också tillgång till en mottagningsenhet vid regionsjukhuset i Linköping. Den förläggning som finns i närheten, Moheda, har byggt upp en särskild enhet för handikappade flyktingar. De handikappade flyktingar som kommer till Sverige via flyktingkvoten vårdas också för det mesta en tid vid regionsjukhuset. Den nyligen tillsatta handikapputredningen skall, som det står i direktiven, bl.a. beakta behoven för personer med invandrarbakgrund som har omfattande funktionshinder.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till utskottets hemställan och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 7 RUNE BACKLUND (c) replik:

Herr talman! I sitt anförande försvarade Maud Björnemalm något regeringens proposition avseende anslagen. Jag tror att det är mycket viktigt att ta lärdom av de senaste fyra årens anslagsgivning till invandrarverket. Kännetecknande för den har varit att för litet pengar har givits för att invandrarverket skall kunna klara sina arbetsuppgifter. Vid varje tillfälle har det sagts att regeringen har handlingsberedskap. När man väl har skjutit till det extra anslaget har de pengarna kommit för sent, vilket gjort att det har tagit lång tid innan man har kunnat få i gång organisationen och utbilda ny personal. Dessutom är ju den personal som har funnits vid invandrarverket mycket kvalificerad, och man kan väl bara konstatera att det inte är så lätt att få en anställd att stanna kvar på den typ av tungt och ganska svårt jobb som det är fråga om för en handläggare, om man inte vet om tjänsten gäller för ett halvår, ett år eller fem år. En av de viktigaste lärdomar vi kan dra tror jag därför är att vi måste ha en långsiktighet i anslagsgivningen, om invandrarverket skall kunna klara sina uppgifter.

I den plan för hur invandrarverket skall fungera som man har utarbetat

inom ramen för SIV 89 har man fastlagt tuffa målsättningar för hur man skall kunna klara handläggningstider och annat. Vi har bedömt – i varje fall har vi gjort det från oppositionens sida – att invandrarverket mycket noggrant har gått igenom vad verket behöver när det gäller resurser. Därför tycker vi att det är litet av traditionell smågnetighet när utskottsmajoriteten vill spara några miljoner här och några miljoner där på tjänster i en ganska stor organisation. Alla vi som sitter i den här kammaren vet ju att om man misslyckas med att hålla nere handläggningstiderna, så rinner pengarna ut i ökade förläggningkostnader och kostnader för längre väntetider ute i kommunerna. Det kostar mångdubbelt mer än de 20 milj. kr. som vi vill öka anslaget med.

Man skall också ha klart för sig att personalen på ett mycket förnämligt sätt har ställt upp för en väldig omorganisation, som innebär att alla får söka nya tjänster. Då tycker vi att också riksdagen måste visa att den verkligen tror på den nya organisationen och är beredd att ge invandrarverket det anslag som verket behöver för att kunna starta från rätt nivå vid den nya organisationens ikraftträdande den 1 juli.

Sedan kommenterade Maud Björnemalm helt kort utvärderingen av de invandrapolitiska målen och pekade på att kommunerna har huvudansvaret. På den punkten vill jag bara säga att visst har kommunerna en av huvuduppgifterna, men det är också rätt mycket som åligger staten. Jag tror att det är viktigt att vi drar i gång arbetet nu, medan problemen fortfarande är hanterliga. Alexander Chrisopoulos pekade på problemen när det gäller invandrarungdomarna. Än så länge är de problemen en relativt liten företeelse i vårt samhälle, men en företeelse som kan växa mycket snabbt. Jag tror att det är oerhört viktigt att vi kommer i gång med det här arbetet, att vi inte skall vänta med utvärderingen.

Anf. 8 MARIA LEISSNER (fp) replik:

Herr talman! Maud Björnemalm ställde en fråga: Tror inte folkpartiet på möjligheterna att förkorta handläggningstiderna?

Jag vill svara: Vi kan gärna tro – vi kan tro så det knakar, om det skulle hjälpa. Men bättre är att ställa rejält med resurser till förfogande, så att invandrarverket har en möjlighet att förenkla och effektivisera sin handläggning och förverkliga sin nya organisation. Det var regeringen inte i tillräckligt hög utsträckning beredd att medverka till. Nu, tack och lov, har vi lyckats få enighet om ytterligare 20 milj. kr. i anslag till invandrarverket. Jag hoppas därmed att vi inte bara kan tro utan också snart får veta.

Jag vill ställa en fråga tillbaka till Maud Björnemalm. Den gäller vilken tid man förutsätter att en flykting eller asylsökande maximalt skall få vänta. Tidigare har fastslagits att det maximalt skall vara fyra månaders väntetid. Men nu plussar socialdemokraterna uppenbarligen på med 50 %, eftersom Maud Björnemalm nämnde att det skall ta maximalt sex månader innan den sökande får besked. Jag skulle gärna vilja få ett förtydligande på den här punkten. Av vilket skäl har socialdemokraterna nu lägre ambitioner än tidigare?

Det finns mycket annat att kommentera, men jag vill koncentrera mig framför allt på flyktingkvoten. Varje år får nästan 100 000 flyktingar ett

brutalt besked av FN:s flyktingkommissarie att man i och för sig har försökt men inte lyckats att placera dem i något land. För dem som har besökt inhägnade iskalla flyktingbaracker eller trånga ohygieniska burar, där flyktingar bor år efter år under djupt förnedrande former, framstår det som uppenbart att Västeuropa djupt sviker sitt medmänskliga ansvar. När Sverige säger att det knappast är möjligt att bereda ytterligare 250 personer plats, tycker jag att det är ett förfärligt påstående. Tydligare än så kan den politiska oviljan knappast demonstreras. Att det knappast skulle vara möjligt att bereda ytterligare 250 människor plats, utöver dem som kommer i dag, är naturligtvis inte sant. Jag hoppas därför att vi kan få åtminstone ett uttalande här från kammaren i dag om att flyktingkvoten skall öka. Förhoppningsvis kan vi kanske också få ett konkret förslag under nästkommande år.

Till slut vill jag instämma i det som Alexander Chrisopoulos sade, att det är beklagligt att vi inte har någon större invandrardebatt i dag. Det beror till stor del på att åtminstone folkpartiets olika invandrapolitiska yrkanden har klippts ut och förts över till andra utskott. Jag tycker att det är beklagligt att vi inte har någon möjlighet att ha en samlad invandrardebatt. Också i det fallet hoppas jag att det kan bli en bättring till nästa år.

Anf. 9 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Herr talman! Jag envisas med att försöka tala om invandrapolitik. Jag anser att det är viktigt, även om jag ibland slås av tanken att jag talar i öknen.

År 1980 var ca 80 % av de utländska medborgarna här i Sverige i åldrarna 16–64 år förvärvsarbetande. Sedan dess har andelen förvärvsarbetande sjunkit till 74 %. Motsvarande andel för svenska medborgare var 1987 84 %.

Vi nås nu av rapporter om ökad kriminalitet bland invandrarungdomar. Det kan självfallet vara en tillfällig företeelse, begränsad till vissa bostadsområden, storstäder eller så. Men samtidigt är det mycket oroväckande med tanke på att vi är medvetna om den situation som invandrarungdomarna befinner sig i. De har svårt att hävda sig på arbetsmarknaden, och de diskrimineras på arbetsmarknaden. De har bristfällig skolundervisning och bristfälliga kunskaper i svenska. De lämnar sina studier i gymnasieutbildningen i större utsträckning än vad svenska ungdomar gör, och arbetslösheten för invandrarungdomar i åldrarna 16–24 år är tre gånger så stor som den är för svenska ungdomar. Mycket tyder på att en hel generation av ungdomar håller på att slås ut från arbetslivet och samhället.

Vpk har föreslagit en rad åtgärder för att förbättra situationen. Vi har föreslagit ett speciellt åtgärdsprogram för invandrarungdomar. Det kravet har vi upprepat i många år. Vi vill öka stödet till invandrarorganisationerna, som kan spela en mycket positiv roll inte minst när det gäller aktiviteter för ungdomar och kvinnor. Vi har krävt att stödet till invandrarorganisationerna skall öka med futtiga 8 miljoner. Utskottet anser att det absolut inte finns något som helst finansiellt utrymme för att anslå dessa pengar, för att alltså göra något aktivt i den situation som invandrarungdomarna och inte minst invandrarkvinnorna befinner sig i.

Vpk har föreslagit en rad åtgärder för att stävja den ökande rasismen. Vi har föreslagit en lag, i enlighet med FN-konventionen, mot organiserad rasism, så att det blir möjligt för diskrimineringsombudsmannen att beivra

diskriminering, särskilt på arbetsmarknaden.

Alla våra förslag har avstyrkts. Nu vill jag fråga: Vad tänker ni göra i stället vad gäller invandrarnas situation, vad gäller invandrarungdomarnas situation och vad gäller åtgärder för att stävja rasismen?

Anf. 10 GULLAN LINDBLAD (m) replik:

Herr talman! Det sägs ibland att riksdagen är ganska maktlös. Jag håller inte med om det. När människor verkligen engagerar sig i frågor, som vi faktiskt gör när det gäller invandrar- och flyktingfrågorna, har det nämligen visat sig att oppositionspartierna tillsammans har gett invandrarverket de anslag som verket ansåg sig behöva just för att klara en snabbare handläggning av ifrågavarande ärenden. Jag tycker att det är mycket positivt. Jag vill också tolka det som positivt att socialdemokraterna inte har kommit med någon reservation utan endast med ett särskilt yttrande, även om Maud Björnemalm i sitt anförande gjorde vissa förbehåll. Det viktiga är att vi får ett enhälligt beslut.

Utskottsbehandlingen har också lett fram till att man från flera partiers sida när det gäller vissa motionskrav har kunnat dra tillbaka eventuella reservationer. I stället har man skrivit särskilda yttranden, som jag nyss påpekade. Det gäller t.ex. frågan om handläggningstiderna. Vi tror nu på att invandrarverket skall ha möjlighet att förkorta dem, och det är den absolut viktigaste frågan inom invandrapolitiken för närvarande. En annan fråga är den om återvandring, och jag vet också att det pågår en översyn i en del viktiga frågor, t.ex. när det gäller meningsfull sysselsättning i förläggningarna. I det fallet har också folkpartiet och moderaterna kunnat ena sig om ett särskilt yttrande.

Det finns en rad olika arbetsgrupper, och det pågår en översyn. Jag vill gärna ge ett erkännande för det arbete som utförs, eftersom detta är saker som vi allihop bör ställa oss bakom.

När det gäller arbetsmöjligheterna delar jag Alexander Chrisopoulos uppfattning att det allra viktigaste kanske är att vi ser till att de människor som ändå kommit ut i kommunerna får arbete. Här ligger vi på efterkälken, men jag vet att det även inom detta område pågår olika aktiviteter och att pengar bl.a. har tillskjutits i kompletteringspropositionen för detta ändamål. Jag hoppas också att man skall komma fram till positiva resultat när det gäller den s.k. ekvivaleringen av utländska utbildningar.

När det sedan gäller kommunerna hoppas jag att man i den översyn som pågår av det fria resursutnyttjandet och ersättningsfrågorna skall kunna gå oss moderater till mötes dels så att kommunerna får en möjlighet att utnyttja de här pengarna mycket fritt, dels så att staten är beredd att ge ersättning under kanske något längre tid.

När det slutligen gäller de handikappade kan jag medge att man gör en hel del för dessa. Men det finns tyvärr vissa oklarheter, bl.a. i förläggningarna, om vem som svarar för vad. Detta är enkla saker, men det är nog så viktigt för dessa människor att detta blir åtgärdat.

Anf. 11 RAGNIILD POHANKA (mp) replik:

Herr talman! Vi tror att det skall bli mycket bättre i och med de förkortade handläggningstider som den nya organisationen innebär. Men det är nog inte omedelbart förestående att vi når upp till målet, utan man får tänka sig att det blir en anpassningstid. Vi i miljöpartiet vill att flyktingarna under den tiden skall ha meningsfull sysselsättning i de förläggningar där de vistas.

När det gäller polisens roll i utredningsarbetet menar utskottet att polisen även i fortsättningen skall ha en central roll i flyktingmottagandet. Det tycker vi är mycket beklagligt. Vi i miljöpartiet är övertygade om att man med vårt förslag skulle kunna korta handläggningstiderna. Det har gång på gång visat sig att människor inte berättar om allt de har upplevt för polisen, och de anger inte alla sina skäl. Man är rädd för polisen och vågar inte anförtro sig, utan de olika orsaker man har för att stanna kommer sedan pö om pö. Detta gör att ärendet får tas om – man överklagar och det kommer fram nya fakta, och ärendet tas upp om igen. Jag tror att man med miljöpartiets förslag skulle kunna förkorta handläggningstiderna. Man skulle direkt få fram de fakta som behövs för att man skall kunna göra en rättvis asylutredning. Det är självfallet inte vår avsikt att alla ledamöter i en asylnämnd måste vara med om hela utredningen, utan asylnämnden skall bedöma de svårare fallen. Men vi tycker det är oerhört viktigt att det skall vara civila personer.

Miljöpartiet vill också öka flyktingkvoten. Vi har inte som folkpartiet och vpk föreslagit att en viss summa skall avsättas för detta, utan vi anser att invandrarverket och regeringen skall kunna fatta beslut i den frågan. Men vi anser att det skall ske en kraftig ökning av det skälet att det inte finns länder som tar emot dessa flyktingar. När människor väl har ansökt om att få flyktingstatus av UNHCR och att få komma till ett annat land, kan det hända dem saker under den tid de väntar på ett besked. Jag tycker att det är mycket angeläget att vi ökar flyktingkvoten.

Anf. 12 MAUD BJÖRNEMALM (s) replik:

Herr talman! Jag tror att Rune Backlund inte riktigt lyssnade till det jag sade, eller så missförstod Rune Backlund mig när jag försökte förklara varför vi har avgett ett särskilt yttrande om medelstillelningen till invandrarverkets nya organisation.

När det gäller det som Maria Leissner sade vill jag framhålla att jag ställde dessa frågor till folkpartiet eftersom ni i er motion Sf502 har skrivit följande: "Huruvida de planerade åtgärderna kommer att få någon effekt, och huruvida handläggningstiderna kommer att förkortas dramatiskt under innevarande år, återstår att se."

I den andra motionen från folkpartiet, Sf19, där Maria Leissner står som första namn och som har avlämnats i anslutning till propositionen om invandrarverkets organisation, sägs det följande: "– – – vi i svensk flyktingmottagning skall sträva efter att erbjuda ett värdigt mottagande för dem som kommer hit och ansöker om asyl." Det är då kanske inte så konstigt, Maria Leissner, att jag ställde de frågor som jag gjorde.

Det går ju bra att stå och tala vackert om vår flyktingkvot, men det gäller också att de människor som vi tar emot på flyktingkvoten får ett bra flyktingmottagande och att vi kan ta hand om de människorna på ett sätt som

överensstämmer med de invandrapolitiska mål som vi har antagit.

Jag kan hålla med Alexander Chrisopoulos om att invandrapolitiken är viktig och att det är viktigt att vi tar hand om invandrarungdomarna. Statens invandrarverk håller på att se över stödet till invandrarorganisationerna så att det skall bli mycket effektivare och bättre.

När det gäller arbetsmarknadssituationen för invandrare vill jag påminna Alexander Chrisopoulos om att arbetsmarknadsutskottet för inte så länge sedan behandlade de här frågorna och just motioner som gällde invandrararnas arbetssituation.

Jag vill med anledning av det Ragnhild Pohanka sade om polisens roll i flyktingmottagandet säga att polisen inte deltar i flyktingmottagandet, polisen gör utredningar.

Anf. 13 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Herr talman! I vad gäller flyktingkvoten anser vi i vpk att vi i Sverige i förhållande till vår levnadsstandard, i förhållande till vår inkomst per capita, i förhållande till vår ekonomiska tillväxt, i förhållande till våra demokratiska traditioner, och i förhållande till arbetarrörelsens grundläggande principer om internationell solidaritet har råd att ha en generösare flyktingpolitik och en högre flyktingkvot än den på 1 250 personer som varit likadan i tio år. Detta gäller inte minst med tanke på att vi genom flyktingkvoten ger möjlighet till de människor som annars inte har en chans att själva resa hit och söka politisk asyl, att genom riksdagens initiativ kunna få skydd i Sverige på ett organiserat sätt. I dessa frågor beslutar inte regeringen i samråd med invandrarverket, utan det är riksdagen som fattar beslut om detta. Det är vi som bär ansvaret på det här området.

Herr talman! Jag hade fel i mitt huvudanförande när jag sade att vi i dag inte beslutar om stora frågor på invandrapolitikens område. Visst gör vi det. När utskottsmajoriteten avstyrker ökade resurser till kvinnoverksamhet genom invandrarorganisationerna, avstyrker ökade resurser till aktiviteter för ungdomar inom invandrarföreningarna och avstyrker en rad förslag som skulle stävja invandrarfientlighet och diskriminering av invandrare, då fattar man faktiskt beslut. Det var detta som felaktigheten i mitt tidigare anförande gällde.

När det gäller den motion som vpk tillsammans med miljöpartiet väcker om representation i invandrarverkets styrelse vill jag nämna att regeringen visserligen har full rätt att i olika verk tillsätta den styrelse som regeringen vill tillsätta. Men riksdagen har samtidigt en rätt att ha en uppfattning om detta. Meningens med vår motion var att uppmärksamma riksdagen på att både vpk och miljöpartiet är så pass engagerade i flykting- och invandrarfrågor att en representation i invandrarverkets styrelse skulle underlätta våra förutsättningar att fullfölja politiken på ett bra sätt inom detta område. Vi anser att våra förutsättningar och chanser att delta i samhällsdebatten inte minst i invandrarfrågor är minst lika viktiga som något annat partis.

Tidigare sade Maud Björnemalm att vpk var för litet som parti för att delta i denna verksamhet. Nu har vi ökat och har stöd av 5,9 % av befolkningen. Jag hoppas att det räcker för utskottet och Maud Björnemalm för att ge oss en plats i styrelsen för invandrarverket.

Anf. 14 MARIA LEISSNER (fp) replik:

Herr talman! Maud Björnemalm frågade oss återigen om vår tro på kortare handläggningstider. Jag vill fastslå att folkpartiet inte tror på att enbart mumla formler och sedan hoppas på under!

Det kanske är bra om vi genomför den nya organisationen och ser till att den får rejält med resurser – det är vad som kommer att kunna skapa kortare handläggningstider.

Det är bara att konstatera att regeringen har blivit överkörd på den här punkten och att vi har ett enigt utskott bakom oss om ett anslag på ytterligare 20 milj. kr., eftersom utskottet ansåg att det behövdes för att arbetet på *invandrarverket* skall kunna genomföras till belåtenhet.

Beträffande flyktingkvoten sade Maud Björnemalm att det går bra att tala vackert. Det är att beklaga att socialdemokraterna inte ens talar vackert om att höja kvoten – tvärtom säger de ganska rätt rent ut att vi i praktiken inte har plats för ytterligare 250 människor i Sverige. Det är "orealistiskt" att tala om att dessa människor skulle kunna rymmas i Sverige.

Jag blir mycket bekymrad när jag hör sådana tongångar. Det är inte bara så att sådana tongångar omöjliggör att vi tar emot fler kvotflyktingar. I realiteten innebär sådana tongångar också ett stöd åt de främlingsfientliga ute i samhället som menar att Sverige inte har plats för fler flyktingar.

Om vi ser oss omkring kan vi konstatera att det finns plats för flera flyktingar i Sverige. Det är inte så att vi har brist på utrymme. Det är inte heller så att vi är ett särskilt fattigt land och att vi av resursskäl skulle vara sämre skickade än u-länderna att ta hand om flyktingar. Ändå tar industriländerna emot bara en bråkdel av världens alla flyktingar, medan u-länder, de allra fattigaste, kanske har så mycket som en flykting på var tionde invånare. De bjuder in flyktingarna trots att de inte har något att duka upp åt dem, trots att det inte finns några resurser.

Att Sverige inte klart skall kunna uttala att vi kan ta emot fler kvotflyktingar är en ynkedom!

Anf. 15 GULLAN LINDBLAD (m) replik:

Herr talman! I reservation 25 av oss moderater och centerpartisterna i utskottet har vi särskilt påtalat vikten av att ta till vara olika ideella organisationers engagemang för att ordna ett värdigt mottagande. Men det gäller också den fråga som flera talare har varit inne på, nämligen möjligheten att få arbete.

När vi har så stor arbetskraftsbrist som vi faktiskt har är det skräp att inte fler av våra invandrare verkligen kommer ut i arbetslivet. Om vi tar till vara alla goda krafter och ökar informationen både till arbetsgivare och till fackorganisationer tror jag att det skulle vara lättare att få våra invandrare ut i arbetslivet – jag inte bara tror det, jag är förvissad om det.

Jag hoppas att regeringen beaktar just möjligheten att samverka med de ideella organisationerna.

Jag träffade häromdagen en irakisk kurd hemma i Karlstad. Han hade fått ett startbidrag om 50 000 kr. från AMU där han hade gått en kurs. Han hade mycket snabbt startat inte mindre än två pizzerior hemma i Karlstad. Förutom att de har stans bästa pizzor har de också en fantastiskt livaktig

verksamhet där flera invandrare har fått jobb. I den här strävan att ge invandrare arbete ligger också att vi bör upplysa dem om möjligheten att starta eget och hur man kan gå till väga då.

Den kurd jag talar om hade lånat pengar av grannar och vänner, som han sade. De har alltså en idériakedom och ett engagemang som vi bör ta till vara och som vi kanske i någon mån saknar här hemma.

Till sist när det gäller flyktingkvoten handlar det inte bara om fagert tal. Jag tror att vi kan säga att vi allesammans är besjälade av en önskan att ge fler av de människor som sitter i flyktingläger i vår värld möjligheten att komma till Sverige. Vi har faktiskt både råd och möjlighet i övrigt till detta.

Jag kommer ihåg när före invandrarministern, Georg Andersson, hade gjort en resa till Mellersta Östern och i en aftontidning visade bilder från detta besök. Jag tror att de flesta av oss var ganska skakade när vi fick se människor sitta i burar. Vi har plats för fler. Vi har heller inte sagt något bestämt antal, men vi hoppas att regeringen tänker över denna fråga, så att det blir några fler i alla fall.

Anf. 16 RAGNHILD POHANKA (mp) replik:

Herr talman! Maud Björnemalm sade att flyktingarna bara är fjorton dagar i utredningsslussarna. En del av de människor som kommer hit är ju i så dålig psykisk kondition att de visst behöver omedelbar hjälp av en psykolog. De är torterade människor som har kollapsat och som har upplevt stora påfrestningar.

Jag vidhåller att det kan behövas psykologhjälp. Att sådan kan behövas även fortsättningsvis är en annan sak.

När det gäller styrelseplatserna i invandrarverket är det möjligt att vi inte får några beroende på att miljöpartiet och vpk är så engagerade att de andra har sagt nej till motionen. Det kan ju tänkas att vi är partier som för in ett annat tänkande, även om vi inte skulle vara i majoritet i invandrarverkets styrelse heller.

Den höjda flyktingkvoten är en liten fråga i det stora sammanhanget, men den är viktig. Vi har visst plats för fler flyktingar! Att så många som har fått asyl sitter kvar i flyktingförläggningar är något som vi får råda bot på på annat sätt. De som kommer hit på flyktingkvoten är ofta människor i yttersta nöd, och de har mycket stort behov av att få komma hit. Vi bör hjälpa dem av humanitära skäl.

Anf. 17 MAUD BJÖRNEMALM (s) replik:

Herr talman! Jag vill påminna om att Sverige också arbetar via FN för att försöka lösa flyktingarnas problem i världen. Jag sade också i mitt anförande att jag kan dela uppfattningen om att flyktingkvoten på sikt bör höjas, men vi kan inte komma undan det ansvar vi har för de närmare 6 000 människor som har fått uppehållstillstånd och som i dag sitter på våra flyktingförläggningar i väntan på en kommunplats.

Vi har som sagt ett ansvar för dem också. De flyktingar som kommer hit på flyktingkvoten har alltså uppehållstillstånd när de kommer hit och bör också ha en kommunplats ordnad.

Maria Leissner talade om ytterligare 250 människor. Det är väl inte så

säkert att om flyktingkvoten höjs, den höjs med 250 personer enligt folkpartiets förslag.

När det gäller det som Ragnhild Pohanka sade om flyktingarnas psykologiska kondition och behovet av kurator och psykolog, vill jag säga att problemet inte är fullt så enkelt som Ragnhild Pohanka vill göra det till.

Den utvärdering som Värmlands läns landsting har gjort av sin treåriga verksamhet med flyktingcentra där flyktingar och flyktingfamiljer med psykiska problem har behandlats, visar att den skillnad som ligger i olika kulturell bakgrund mellan flyktingar och svenskar kräver särskilda kunskaper av behandlingspersonalen. Dessutom krävs särskild utbildning av tolkarna för att man skall kunna bedriva samtalsterapi via tolk vilket, enligt den utvärdering som gjorts, är mycket svårt.

Andre vice talmannen anmälde att Maria Leissner och Ragnhild Pohanka anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 18 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! När jag såg rubriken på det här betänkandet, nämligen *Invandring*, väntade jag mig en debatt om just invandring. När man sedan läser betänkandet och de olika reservationerna förstår man att betänkandet i stort enbart handlar om flyktingpolitik. Vad jag förstår har ingen motion väckts om fri invandring till Sverige eller att man skall skärpa de invandringsregler som redan gäller.

Herr talman! Jag tänker tala litet grand om invandring och invandringens betydelse i vårt land, med undantag för två punkter.

Reservation 3 av miljöpartiet är det mest verklighetsfrämmande och naiva som har presenterats i den här riksdagen. Jag skulle vara synnerligen intresserad av att få någon kommentar för att se hur pass verklighetsanknuten en sådan reservation kan vara.

Alexander Chrisopoulos talar i riksdagen med stort patos om värdet av en generös flyktingpolitik. Det har han rätt att göra. Men om man ser på de länder där den ideologi utövas som Alexander Chrisopoulos ofta talar sig varm för, finner man att antalet flyktingmottagningar ligger mycket nära nollpunkten. Jag kan ändå rent logiskt sett förutsätta att Alexander Chrisopoulos har den bästa kontakten med ledarna i dessa länder, och dessa länder borde dra sitt strå till stacken.

Herr talman! Det är 1 000 år sedan de första invandrarna kom till Sverige. Ansgar var kanske en av de första. Under 1600-talet kom det många människor som startade de svenska järnbruken och den svenska industrin. Jag tror också att många av oss, om vi ägnade oss litet åt släktforskning, faktiskt skulle finna förfäder som kommer från andra länder. Jag är den förste att betona, och det vill jag understryka, att invandringen till Sverige i stort sett har betytt mycket positivt för det här samhället.

Under 50-, 60- och 70-talen kom invandrare hit från sydeuropeiska länder. De blev uppmanade att komma hit, och de har gjort mycket stora insatser – det kan inte nog understrykas – för det svenska samhället. Jag tror inte att man far med lögn när man i riksdagens talarstol säger, att vi inte hade haft

den ekonomiska och den sociala välfärd vi i dag har om inte arbetskraftsinvandringen under 50-, 60- och 70-talen hade existerat.

Herr talman! Jag hade förmånen att vara facklig ordförande under sju år på en avdelning på Kockums i Malmö. En majoritet av de anställda där var utomnordiska invandrare. Jag har i stort sett bara gott att säga om dessa människor, och jag har fortfarande en mycket god kontakt med dem.

Det är vår skyldighet att underlätta och hjälpa de människor som har kommit hit till Sverige och som får lov att stanna att anpassa sig till det svenska samhället. Men samtidigt skall vi inte helt svälja allt det som man försöker applicera på svenska förhållanden. Vi har de senaste månaderna sett hur man från framför allt muslimska gruppers sida vill angripa fundamentala, grundläggande västerländska demokratiska begrepp, t.ex. tryckfriheten. Vissa grupper utövar ett kvinnoförtryck. Här finns också en annan syn på brottsligheten. Man talar om öga för öga och tand för tand. Det här är absolut ingenting som kan tillföra Sverige något.

Det är viktigt att vi skall kunna uttala kritik även när invandrare gör fel, men samtidigt skall vi också poängtera de positiva insatser invandrarna har åstadkommit för vårt samhälle.

Herr talman! Än en gång måste jag uttala min förvåning över rubriken till det här betänkandet. Rubriken är *Invandring*. Men i betänkandet tar man till 95 % upp flyktingproblem och flyktingar.

Anf. 19 RAGNHILD POHANKA (mp):

Herr talman! Jag talade med vår förträffliga personal. Var det reservation 3 som Sten Andersson i Malmö tyckte var verklighetsfrämmande?

Jag kan inte förstå varför den reservationen skulle vara verklighetsfrämmande. Vi har diskuterat detta vid frågestunder och interpellationsdebatter, dvs. att det skall bli en generell amnesti eller att de som har vistats i Sverige sedan först och främst före den 1 januari 1988 skall få stanna.

Miljöpartiet anser också att de som har varit här mer än ett år skall generellt få stanna. Det här gäller inte så många människor. Antalet människor som har sådan lång väntetid är alltför stort, och det är skälet till denna reservation som i sin tur har föregåtts av en motion.

Anf. 20 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):

Herr talman! Dessa frågor har Sten Andersson i Malmö ställt till mig i ett par debatter vid olika tidpunkter när flyktingpolitiken har diskuterats. Därför skall jag försöka svara ärligt på frågorna, även om jag riskerar att uppnå det syfte Sten Andersson vill uppnå, dvs. att väcka debatt kring de uppfattningar som han representerar.

Jag vet faktiskt inte hur det förhåller sig med flyktingpolitiken i de socialistiska länderna. I motsats till vad Sten Andersson tror har vpk inte några kontakter utvecklade och får alltså ingen information kring dessa frågor. Vad jag vet om dessa länders flyktingpolitik är, att under vissa perioder har det funnits 65 000 greker som har varit politiska flyktingar. Jag upplever dessa länders flyktingpolitik som ointressant i det här sammanhanget. Den rör mig inte i ryggen, och den är inte en ideologisk fråga. Min uppgift är att i Sverige inom vpk:s ram föra den flyktingpolitik som utgår från våra

förhållanden och bevaka flyktingpolitiken i den svenska riksdagen. Om dessa länder för en flyktingpolitik som är sämre är det i så fall desto värre.

Det är dags för Sten Andersson att klargöra om han nu talar i egenskap av Sten Andersson eller som representant för moderata samlingspartiet. Det har i tidigare debatter förekommit att moderata samlingspartiet har känt behov av att ta avstånd från de uppfattningar som Sten Andersson har framfört.

Anf. 21 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! För att ta det sista först: Alexander Chrisopoulos sade att han inte känner till den flyktingpolitik som förs i länderna bakom järnridån. Men när herr Chrisopoulos, som representant för kommunisterna, säger att han vill bedriva en generös flyktingpolitik vill jag fråga: Är det då fel att vi andra som inte är kommunister ser efter hur det ser ut i de länder som i dag förklarar att de är kommunistiska? Där tar man alltså inte emot flyktingar annat än i de undantagsfall som bekräftar regeln. Det här är faktiskt en trovärdighetsfråga för herr Chrisopoulos. Han borde ju ha de bästa kontakterna med regimerna bakom järnridån.

Sedan sade jag, herr talman, att reservation 3 var det mest naiva och mest verklighetsfrämmande som hade presterats under detta riksmöte. Jag ansluter mig faktiskt till regeringens beslut att man skall bevilja en generell amnesti utom i vissa fall då det inte är möjligt. Miljöpartiet däremot är berett att *undantagslöst* bevilja amnesti. Det står faktiskt så i reservationen, även om fru Pohanka skakar på huvudet. Det står, att om en person har befunnit sig i Sverige minst ett år eller till ett visst datum, blir det, oavsett bakgrund, möjligt att få amnesti. Det skulle vara intressant om fru Pohanka kunde skaka på huvudet en gång till. Men gäller inte reservationstexten? Vill ni ge asyl till samtliga som fanns i Sverige vid ett visst datum eller som har befunnit sig i Sverige under en viss tid, oavsett bakgrund? Det skulle vara mycket intressant att få ett klarläggande.

Överläggningen var härmed avslutad.

Kammaren övergick till att fatta beslut i ärendet.

Mom. 4 (handläggningstider i asylärenden)

Utskottets hemställan bifölls med 251 röster mot 55 för reservation 1 av Sigge Godin m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 5 (polisens roll i utredningsarbetet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Ragnhild Pohanka – bifölls med acklamation.

Mom. 6 (s.k. amnestibeslut)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Ragnhild Pohanka – bifölls genom uppresning.

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Sigge Godin m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 10 (invandrarverkets styrelse)

Utskottets hemställan bifölls med 271 röster mot 40 för reservation 5 av Margó Ingvardsson och Ragnhild Pohanka.

Mom. 11 (anslag till Förläggningskostnader)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 6 av Margó Ingvardsson, *dels* reservation 7 av Ragnhild Pohanka – bifölls med acklamation.

Mom. 12 (placering av barnfamiljer och ensamma barn)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av Sigge Godin och Maria Leissner – bifölls med acklamation.

Mom. 16 (godkännande av tolk)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Sigge Godin m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 17 (advokaters m.fl. arbete inom förläggningarna)

Utskottets hemställan bifölls med 291 röster mot 19 för reservation 10 av Ragnhild Pohanka.

Mom. 20 (anslag till Åtgärder för invandrare)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 11 av Margó Ingvardsson, *dels* reservation 12 av Ragnhild Pohanka – bifölls med acklamation.

Mom. 21 (återvandring)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 13 av Sigge Godin m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 22 (utvärdering av målen för invandrapolitiken)

Utskottets hemställan bifölls med 238 röster mot 74 för reservation 14 av Rune Backlund m.fl.

Mom. 23 (flyktingkvoten)

Först biträdades reservation 16 av Sigge Godin och Maria Leissner i motsvarande del med 43 röster mot 21 för reservation 17 av Margó Ingvardsson. 248 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter biträdades reservation 15 av Gullan Lindblad m.fl. med 81 röster mot 59 för reservation 16 av Sigge Godin och Maria Leissner i motsvarande del. 172 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls utskottets hemställan med 171 röster mot 136 för reservation 15 av Gullan Lindblad m.fl. 4 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 25 (förlängd ersättningstid för kommunerna)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 18 av Gullan Lindblad m.fl. – bifölls med acklamation.

Prot. 1988/89:107

2 maj 1989

Invandring

Mom. 26 (friare resursutnyttjande för kommunerna)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 19 av Gullan Lindblad m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 27 (genomgångsbostäder för flyktingar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 20 av Gullan Lindblad m.fl., *dels* reservation 21 av Margó Ingvardsson – bifölls med acklamation.

Mom. 28 (särbehandling av flyktingar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 22 av Gullan Lindblad m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 29 (information om företagsetablering)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 23 av Gullan Lindblad m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 30 (samordning vid arbetsförmedling)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 24 av Margó Ingvardsson – bifölls med acklamation.

Mom. 31 (fadderverksamhet m.m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 25 av Gullan Lindblad m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 32 (akutsjukvård m.m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 26 av Margó Ingvardsson – bifölls med acklamation.

Mom. 33 (barnhälsovård)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 27 av Sigge Godin och Maria Leissner – bifölls med acklamation.

Mom. 34 (handikappade asylsökande och flyktingar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 28 av Gullan Lindblad m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 35 (journalhantering)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 29 av Ragnhild Pohanka – bifölls med acklamation.

Mom. 37 (bistånd åt asylsökande)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 30 av Sigge Godin och Maria Leissner – bifölls med acklamation.

Mom. 38 (anslag till Ersättning till kommunerna för åtgärder för flyktingar m.m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 32 av Margó Ingvardsson – bifölls med acklamation.

Mom. 42 (diskriminering i arbetslivet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 33 av Sigge Godin m.fl., *dels* reservation 34 av Margó Ingvardsson – bifölls med acklamation.

Mom. 43 (utvärdering av diskrimineringslagstiftningen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 35 av Margó Ingvardsson och Ragnhild Pohanka – bifölls med acklamation.

Mom. 44 (organ mot rasism och främlingsfientlighet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 36 av Margó Ingvardsson – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Tredje vice talmannen övertog ledningen av kammarens förhandlingar.

5 § Fortsattes överläggningen om trafikutskottets betänkande 1988/89:TU16.

Järnvägstrafik (forts. från prot. 106)

Anf. 22 BERNDT EKHOLM (s):

Herr talman! Det känns faktiskt litet avslaget att fortsätta den järnvägspolitiska debatten nu efter helgen. Man kan möjligen hoppas på några fler lyssnare här i kammaren än i fredags eftermiddag, åtminstone till att börja med så här direkt efter voteringen.

Jag vill kommentera två motioner, *dels* T240, där sex västsvenska socialdemokratiska riksdagsmän har tagit upp miljösituationen i Västsverige och åtgärder på trafikområdet, bl.a. när det gäller järnvägstrafiken, för att komma till rätta med miljöproblemen, *dels* T533, där sex socialdemokratiska riksdagsmän i Södra Älvsborgs, Jönköpings och Östergötlands valkretsar har pekat på betydelsen av en utbyggnad av Götalandsbanan.

Västra Sverige brottas med många problem som berör trafiksystemet. Det finns stora brister i trafiksystemets olika delar, såväl på vägsidan som på järnvägssidan. Samtidigt har vi en kraftig volymtillväxt av biltrafiken, vilket gör att bristerna är än mer uppenbara. Antalet trafikolyckor har också ökat under senare år, särskilt på E 6 och riksväg 40.

Den mycket allvarliga miljösituationen beror på föroreningar i luft och vatten. Den senaste rapporten om förhållandena i södra och västra Sverige visar att 20 % av skogen drabbats av minst 20 % barrförlust – 650 000 ha

skogsmark. Dessutom tillkommer sedan tidigare försurning av yt- och grundvatten. Den allvarliga situationen beskrivs i Älvsborgs läns miljöanalys, som nyligen blev färdig och som skall lämnas till statens naturvårdsverk. Det är helt klart att vi har allvarliga hälsoeffekter att vänta. Och just biltrafiken är en viktig orsak till miljöproblemen.

Vi måste komma till rätta med dessa problem inom trafiksystemet. Behovet av åtgärder är omfattande. Vi behöver bättre vägar för att det skall bli mindre olyckor och för att vi skall få en bättre miljö, vilket vi får genom mindre köer och jämnare trafikströmmar.

Men vi behöver också omfördela trafik från väg till järnväg. Hittills har inte mycket hänt i den riktningen i Västsverige. Järnvägen har, vill jag påstå, försummats. Det finns undantag, bl.a. pendeltågstrafik mellan Göteborg och Alingsås, dubbelspår på västkustbanan, utökad trafik på Kinnekullebanan och Viskadalsbanan. Samtidigt är jag medveten om att vissa beslut, som är fattade, kommer att få effekt först på 90-talet.

Vi måste nu sätta järnvägen än mer i centrum när vi skall lösa de många problem som vi har inom trafiksektorn.

Behoven är stora i Västsverige – liksom på andra håll. Men jag menar att insatserna är mer brådskande i Västsverige än på många andra håll. Orsaken är framför allt de höga olyckstalen när det gäller trafik på vägarna samt de mycket svåra miljöproblemen, som jag tidigare har nämnt. En rad åtgärder som berör järnvägen är föreslagna i motionerna. Pendeltågstrafik mot Göteborg på alla linjer föreslås – liksom vi har här i Stockholmsområdet – och dessutom på sträckan Nässjö–Jönköping–Skövde. Den interregionala fjärrtrafiken måste förbättras på västkustbanan, på sträckan Göteborg–Oslo och på kust-till-kust-banan. Vi behöver snabbtåg även på sträckan Göteborg–Malmö, och vi behöver en fungerande matartrafik till huvudbanorna. Dessutom behöver vi förbättra godstrafiken, bl.a. med fler kombilasterterminaler, inte bara i Göteborg utan också i Halmstad, Borås, Skövde och Trestad. Vi behöver en utbyggnad också av bannätet och dubbelspår på västkustbanan. Vi behöver förbättringar när det gäller järnvägsförbindelserna Göteborg–Oslo och på kust-till-kust-banan.

Var och en inser att nuvarande medelstillsättning inte ger möjlighet att inom rimlig tid lösa dessa uppgifter. Lägg därtill berättigade krav i övriga delar av landet. Banverket har uppgivit investeringsbehovet för nya banor till 3 miljarder kronor per år, vilket är tre gånger mer än vad som nu är tilldelat. För att klara nyinvesteringar behövs således ökade statliga insatser, men också ett aktivt arbete för nya kompletterande finansieringsformer, såsom lån och samarbete mellan näringsliv, landsting och kommuner. Och varför inte avgiftsfinansiering av vissa med järnvägen parallella vägar? Det behövs helt enkelt okonventionella lösningar.

Enligt betänkandet pågår en översyn av finansieringsformerna för affärsverkens investeringar. Den skall avrapporteras i sommar. Enligt utskottet kommer regeringen att behandla frågan i år. Det är bra. Jag hoppas att behandlingen inte blir för snäv, utan att regeringen vågar ta nya, friska, djärva grepp. Det är helt nödvändigt för att klara en rimlig utbyggnad av järnvägsnätet.

Även på driftssidan är behoven stora. I motionen har pekats på behoven av

ytterligare medel till olönsam persontrafik, i alla fall under en övergångstid. Det finns kanske också behov av särskilt stöd till pendeltågstrafik. Även den olönsamma trafiken måste ju kunna byggas ut. Jag anser att utskottets skrivning på den här punkten är passiv. Man talar om att en begränsad indragning av trafik på stornätet får accepteras av kostnads- och effektivitetsskäl. Ja visst, i vissa lägen är detta säkert befogat, men vad utskottet har glömt är att utbyggnadsbehovet även på de s.k. olönsamma bandelarna måste beaktas. En tillfredsställande transportförsörjning kräver detta, och det leder just till ett behov av ökade statliga bidrag.

I motionen har vi hemställt om nya överväganden från regeringen under kommande budgetarbete. Vi låter oss i dag nöja med det. Vi utgår från att regeringen är varse den svåra situationen i Västsverige, inte minst mot bakgrund av miljöproblemen. Järnvägen måste rustas upp. Det är en viktig del i en bred lösning av de västsvenska trafikproblemen.

Herr talman! Jag vill slutligen något beröra den andra motionen. Redan för tre år sedan motionerade socialdemokraterna på Södra Älvsborgsbänken om angelägenheten av att pröva en utbyggnad av Götalandsbanan. I år gör vi det tillsammans med partivänner från Jönköpings och Östergötlands valkretsar. Götalandsbanan binder samman Göteborg–Borås–Jönköping–Tranås–Linköping/Norrköping–Stockholm. En utbyggnad av Götalandsbanan kräver en ny bana Borås–Tranås och en ombyggd bana Borås–Göteborg samt en delvis förbättrad bana Linköping–Stockholm. Den förbinder tätorterna i den befolkningsrikaste regionen utanför storstäderna och berör ca 600 000 människor – 4 miljoner om man räknar in Göteborg, Stockholm och banans omland. Det är en enorm potential att flytta över landsvägstrafik till järnväg. Nya pendlingsmöjligheter kan öppnas med snabbtåg och nya arbetsmarknader kan bli tillgängliga. Det är beräknat att linjen kan få 1,5 miljoner personkilometer per år.

Berörda kommuner och länsstyrelser har utarbetat en idéstudie som är grundad på SJ:s tidigare bedömningar. Den visar att det är ett intressant och på lång sikt troligen lönsamt projekt, i det längre perspektivet jämförbart med Mäljarbanan.

I motionen hemställs om att regeringen utser en utredningsman att hålla i det fortsatta utredningsarbetet tillsammans med berörda. Utskottet hänvisar till banverket. Men i Mäljarbaneprojektet har regeringen faktiskt blandat sig i och utsett en förhandlingsman med syfte att medverka till ett genomförande. Vi menar att Götalandsbanan är ett ännu större projekt som visserligen ligger längre fram i tiden, men som behöver en central ledning precis som Mäljarbanan, inte minst för att pröva okonventionella finansieringsformer.

Projektet borde också prövas att ingå i långsiktplanen. SJ har självt uttalat sig för en igångsättning inom tio år.

Herr talman! Vi motionärer kommer med intresse att följa den fortsatta utvecklingen – inkl. regeringens och statliga myndigheters insatser för att medverka till att förverkliga detta långsiktiga framtidsprojekt, att förstärka banden mellan väst- och östkusten. Vi framställer inte något yrkande nu, utan vi återkommer på lämpligt sätt. Vi är fast övertygade om Götalandsbanans betydelse för utvecklingen av näringslivet och sysselsättningen och dess viktiga bidrag till en ökad trafiksäkerhet och till en bättre miljö.

Anf. 23 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Det är riktigt trevligt att höra Berndt Ekholm här i kammaren, även om han tyvärr är den ropandes röst i öknen inom sitt eget parti.

Inte minst genom Berndt Ekholms förtjänst har jag haft chansen att ta del av vad socialdemokraterna sagt. Det är mycket fina skrifter från den västsvenska sidan, i vilka man är överens med Berndt Ekholm om dessa satsningar. Men om man ser till det som vi i dag behandlar i kammaren finner man t.ex. att i fråga om västkustbanan vill man övervältra kostnader på kommunerna, och man har gjort länsjärnväg av Bohusbanan.

När det gäller vissa övriga projekt i Västsverige – som behandlas i reservation nr 38 – har vi från centern, folkpartiet, vpk och även socialdemokraterna just den inställning som Berndt Ekholm redovisar, att man måste ta ett samlat grepp över den västsvenska problematiken. Vi har i reservationen föreslagit att regeringen skall tillsätta en samordnare med uppgift att se över dessa problem, men förslaget har avstyrkts av utskottet. Därför är min uppmaning till Berndt Ekholm att rösta för dessa reservationer, men framför allt bedriva ett inre arbete inom sitt eget parti för att åstadkomma en majoritet av kollektivtrafikkänner. Det är nödvändigt att arbeta för detta så att det som sägs ute i kommunerna och landstingen i Västsverige också kommer att återspeglas här i kammaren. Om så inte sker, blir detta bara fagert tal.

Anf. 24 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Herr talman! Jag vet inte om Berndt Ekholm, i likhet med mig och många andra, stod i en av talarstolarna i går på 1 maj. Om han gjorde det gissar jag att han, om han var i närheten av Älvsborgs län, också där pläderade, precis som han här alldeles nyss gjorde, för en satsning på olika järnvägsbanor i västra Sverige.

För min del efterlyste jag i går Berndt Ekholms verkliga uppfattning, nämligen den som kommer att demonstreras när det om en stund blir dags att trycka på voteringsknapparna. Om man som Berndt Ekholm fortsätter att plädera – vilket han tillsammans med sina kamrater på Älvsborgsbänken har gjort i flera motioner – för att satsa på järnvägen och sedan nöjer sig med att säga att man kommer att följa den fortsatta utvecklingen med intresse, tycker jag rent ut sagt att detta är hyckleri. Här finns täckning för i stort sett alla yrkanden i motioner från företrädare för olika delar av landet som vill satsa på olika banor, och det finns motsvarande täckning i reservationer. Därför trodde jag knappt mina öron när jag hörde Berndt Ekholm stå och rabbla upp vad utskottet säger och låtsas som om det inte finns reservationer som tar upp hans egna och andras yrkanden i motioner som går i järnvägsvänlig riktning.

Den reservation som tar upp vissa projekt i Västsverige – utom den om västkustbanan, Bohusbanan osv. – är reservation nr 38. Om Berndt Ekholm verkligen menar allvar med att han vill satsa på järnvägen, föreslår jag att han röstar rätt när det blir votering så småningom och att han också påverkar sina egna kamrater i samma riktning.

Man kan fråga sig om man också i fortsättningen kan knyta den otroliga förhoppningen till regeringen att någonting skall hända med järnvägarna.

Om man nu inte när miljöopinionen är så stark vill göra någonting efter den analys som Älvsborgs länsstyrelse har gjort och som visar att vi har de värst skadade skogsområdena i hela landet. jämförbara med Västtysklands, när skall det då bli? Kanske när järnvägen i Sverige säljs ut till skrotvärde och man ger skrotpremier till de företag som eventuellt hittar en bandel som kan vara intressant.

Berndt Ekholm får visa vad han går för, så får vi höra vad våra kamrater i Mark och Älvsborg sedan säger!

Anf. 25 BERNDT EKHOLM (s) replik:

Herr talman! Jag skall börja med att bemöta den siste talaren. Det brukar vara i legio att Viola Claesson ger utmaningar och säger att man skall visa vad man går för. Jag är inte den första som har utsatts för det. Jag tycker dock att både Viola Claesson och Rune Thorén ger en väldigt negativ bild av regeringen.

Det är faktiskt inte så att man inte gör någonting, utan det har gjorts en hel del. Vi som har motionerat har visat ett missnöje så till vida att vi anser att man måste få fram mer pengar. Däremot är det inget tvivel om att viljan att satsa på järnvägen finns. Problemet ligger i att få fram mer pengar. Som jag tidigare har uttalat skulle man behöva angripa detta med litet mer okenventionella lösningar – sådana lösningar som Viola Claesson inte vill se – som innebär att man t.ex. kan hitta andra finansieringskällor.

Förutsättningen för att man skall stödja en reservation är faktiskt att man delar innehållet i den. Flera av dessa reservationer tar t.ex. upp exakta belopp. Vi socialdemokrater tycker naturligtvis att det är rimligt att överlåta till vår regering att avgöra vad som är en klok politik när det gäller belopp.

Anf. 26 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Herr talman! Berndt Ekholm, det har tidigare visat sig oklokt att överlåta frågor till regeringen. Riksdagen fattade ett stort trafikpolitiskt beslut förra året, som innehöll många delbeslut. Man lovade där väldigt mycket i de mål som angavs i ord. Ni som trodde att det skulle följas upp med rejäla satsningar i år måste ha blivit besvikna. Det är ju därför ni motionerar. Jag uppfattar att Berndt Ekholm också vill visa det här. Det gäller då att fullfölja den tankegången och de krav som många av er ställer på hemmaplan när det gäller viljan att rädda vissa banor.

I reservationerna finns inte bara täckning för att rädda olika bandelar. Det finns också möjlighet att anslå mer pengar till de olika bandelarna. I reservation 32 tas t.ex. Götalandsbanan upp. Jag tycker att det var bra att Berndt Ekholm en gång tidigare tog initiativ och motionerade i den här frågan. När det nu finns ledamöter i kammaren som följer upp precis de här frågorna i reservationer, vore det märkligt om de inte skulle få stöd. Det finns pengar, Berndt Ekholm.

Vi har i dag inte råd att låta bli att satsa på järnvägen. Om vi inte gör det betyder det ökad vägtrafik, vilket i sin tur inte bara betyder ett raserat ekologiskt system utan också en kapitalförstörelse utan like när det gäller vägarna.

Anf. 27 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Jag tror inte att det egentligen finns några större åsiktsskillnader mellan Berndt Ekholm och mig. Det som skiljer är att vi i centerpartiet har föreslagit 40 miljarder kronor för investeringar i själva järnvägen. Det är ganska viktigt. Eftersom jag vet att Berndt Ekholm arbetar aktivt med miljöfrågor vill jag påminna om att en satsning på järnvägen har oerhört stor betydelse bl.a. för Västsverige. Jag har tidigare i debatter pekat på och gjorde det även i kammaren i fredags, möjligheten att införa snabbtåg och vad det skulle ha för betydelse för flyget bl.a. i Västsverige. Det vill jag att Berndt Ekholm skall tänka mycket noga på.

Vi har faktiskt ingen negativ syn på regeringen. Jag vill nästan säga att det är tvärtom när det gäller utskottet. I frågan om vissa projekt i Västsverige har minoriteten sagt att den vill att regeringen skall göra på samma sätt som i Mälardalen – ta ett initiativ med en samordnare i Västsverige för samtliga fem järnvägslinjer. Man kan se på de internationella transportfrågorna, de nationella transportfrågorna och den regionala trafiken. Sedan kan man diskutera fram en bra lösning och hur lång tid den skall kunna genomföras på. Jag tycker att det vittnar om ett slags förtroende för regeringen att vi vill att ni skall behandla det. Det är således ingen negativ syn, utan en positiv syn på kollektivtrafiken och på järnvägen, men också på att regeringen borde kunna ta över ärendet.

Anf. 28 BERNDT EKHOLM (s) replik:

Herr talman! Det är bra att Rune Thorén och jag har en gemensam positiv syn på regeringen. Jag tror nog att vi kan hoppas en hel del på regeringen i den här frågan.

Däremot är inte Viola Claesson lika positiv till den socialdemokratiska regeringen. Hon säger att den lovar mycket i ord, men inte gör någonting. I debatten i fredags redogjorde Rune Johansson på flera punkter för alla de insatser som regeringen faktiskt har gjort.

Både centern och vpk kräver mycket stora anslag, långt utöver det belopp som banverket kräver för nya investeringar. Vi menar att regeringen som har kompetensen måste få avgöra hur stora anslagen skall vara. Det kan inte vi som motionerar avgöra.

Andre vice talmannen anmälde att Viola Claesson anhållit att till protokollet få antecknat att hon inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 29 LARS-OVE HAGBERG (vpk):

Herr talman! Järnvägspolitiken i vårt land är ett utmärkt åskådningsexempel på hur den kapitalistiska–anarkistiska planeringsmodellen tillåts verka, dvs. enbart efter strikt ekonomiska kriterier. Järnvägspolitiken har genom de senaste besluten och deras praktiska tillämpning blivit helt befriad från all samhällsekonomisk inriktning liksom från regionalpolitiska hänsyn. Än mindre har den funktionen som en motor i de regionalpolitiska strävandena. Den är befriad från alla miljöpolitiska mål liksom från sociala rättvisekrav och från andra krav med samhällsinriktning vilka skulle kunna skapa förutsättningar för järnvägstrafiken i vårt land.

En sådan här praktisk syn på järnvägspolitikens egentliga karaktär borde göra socialdemokratin mycket besvärad över dess politik på detta område. Men socialdemokraterna har naturligtvis en poäng i den politik som man har formulerat och som de fått många här i riksdagen att ställa sig bakom, nämligen att också samhället i övrigt ser ut på det här sättet. Varför skulle SJ skilja ut sig, när hela samhället i övrigt ser ut så här? Varför skulle SAP och regeringen satsa på en samhällsekonomisk syn på statens järnvägar, när man i övrigt pläderar för strikta marknadslösningar? Järnvägspolitikerna blir därför ett askådningsexempel på hur den politiska debatten i samhället ser ut, ett kriterium på huruvida samhällsekonomiska riktlinjer råder eller strikt vinstmässiga.

Det är i detta verklighetsperspektiv man i en region, i Dalarna, i landets hjärta, får kämpa för att få till stånd en bra järnvägstrafik. Jag skall först beröra Västerdalsbanan och vidare dess förlängning till Sälen.

Det södra fjällområdet är ett område i vårt land som många skulle vara betjänta av att besöka. Det är av stort riksintresse. Att bygga ut banan mot Sälen skulle kosta 500–700 milj. kr. Det är beroende av vad man vill få ut av pengarna. Det är helt klart att detta är en helt omöjlig uppgift inom ramen för alla anslag till investeringar som finns på länsplanet i dag. Att inte se denna fråga som en riksangelägenhet är detsamma som att säga nej till järnvägsprojektet.

En sådan här satsning skulle också ha näringspolitisk och naturligtvis även regionalpolitisk betydelse. Den skulle också ha miljöpolitisk betydelse av stora mått, eftersom det satsas resurser i miljardklassen på den södra fjällvärlden, vilket kommer att öka belastningen på vägarna. Även om man rustar upp vägarna borde det vara en naturlig målsättning även för en socialdemokrat som ägnar sig åt järnvägspolitik att belastningen på vägarna inte kan få öka. Järnvägen kunde väl åtminstone få ta över den ökning av trafikbelastningen som skedde i det södra fjällområdet – men icke. Man säger nej till detta, och det är inte bara beklagligt utan synnerligen allvarligt.

Men man skulle kunna förverkliga en utbyggnad av Västerdalsbanan om den sågs som en del i en helhet, där transport-, regional-, miljö- och även rekreationspolitiken vägdes in. Men så är inte fallet. Också rekreationspolitiken i vårt land överlämnas alltmer till marknadskrafterna. Det är egentligen ett angeläget välfärdsprojekt att se till att de många människorna, de lågavlönade, de som inte tillhör de två tredjedelar som har näsan över vattenytan i vårt land, både vinter och sommar kunde ta sig till de södra fjällområdena, som ett resultat av en ny rekreationspolitik.

Hade man en helhetssyn, där allt detta vägdes in, skulle det naturligtvis vara rätt självklart att man byggde en järnväg till Sälen. Nu är, i den praktiska politiken, det största hotet mot dessa planer riket folkets hänsynslösa exploatering av dessa fjällområden. Riket folk kräver nu satsning på flyg och naturligtvis också bilism framöver. På s. 44 i betänkandet säger utskottet att detta är en länsjärnväg och därmed basta. Det skall inte göras någonting här. Vill man göra investeringar, skall pengarna tas från anslaget för byggande av länstrafikanläggningar.

Ett annat exempel på problem som uppstår när man inte har en samordnad planering är Bergslagspendeln. Investeringsmedlen tryter i Dalarna. Det

sker ingen samordning med Västmanland, som finns på andra sidan länsgränsen. Risken finns, när man inte tillför mera medel, att den bit som är på Dalasidan inte byggs ut i takt med den bit som finns på andra sidan länsgränsen. Detta kommer naturligtvis att skapa problem och irritation. Det kommer inte att skapa något större förtroende för järnvägstrafiken framöver.

Ett annat utslag av den streberaktiga politik som är fastlagd av socialdemokraterna och andra partier i riksdagen är de problem vi upplever med t.ex. Siljansbanan. Det är helt klart att man inte vill ta hand om den från SJ:s sida. Man vill ta bort den. Den är inte lönsam. Man försämrar trafiken, sätter in annan typ av transportmedel, gör det mindre attraktivt att färdas här. Det är SJ:s beslut att göra så. Det är ändå mycket intressant att notera det som sägs i utskottsbetänkandet på s. 25, att detta sker av kostnads- och effektivitets-skäl. Utifrån den utgångspunkten är det oerhört viktigt, om man har en annan syn på järnvägstrafiken är den regeringen har och den majoriteten av riksdagen fastställde föregående år, att man verkligen ger uttryck för den och demonstrerar den i denna kammare. I annat fall kommer allt man säger att bli tomma ord och leda till ytterligare förakt för politiker från väljarna och från dem som kämpar för dessa järnvägar. Har man en uppfattning man kämpar för på hemmaplan, måste man även i denna kammare, i den högsta politiska beslutande församlingen, stå fast vid den.

Med detta yrkar jag bifall till de reservationer som behandlar Västerdalsbanan och Bergslagspendeln.

Anf. 30 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att anslag nu har satts upp om att detta sammanträde skall fortsätta efter kl. 19.00.

Anf. 31 KJELL ERICSSON (c):

Herr talman! Vi har nu debatterat denna fråga ganska länge. Vi uppehöll oss vid den en stor del av fredagen, och vi fortsätter i dag. Det visar väl intresset för denna fråga. Även alla motioner som har lagts fram vittnar om detta.

På många platser i vårt land har järnvägar lagts ned eller riskerar att läggas ned. Det finns också behov av ytterligare upprustning av många banor, som är av vikt för olika landsdelar. Det finns många angelägna frågor i detta betänkande. Jag skall dock nöja mig med att kommentera några banor som berör Värmland. Dessa har vi också tagit upp i motionerna T226 och T228.

De diskussioner som nu pågår om investeringar i Svealandsbanan och Mälarbanan måste också innefatta bättre och snabbare kommunikationer för Värmland. Genom förbättringar av bandelen Örebro-Karlstad-Charlottenberg och införande av snabbtåg skulle Värmland få en klar förbättring av kommunikationerna med Stockholmsområdet. Det är också av vikt att tågtrafiken över Arvika-Charlottenberg till Oslo får bibehållas och utvecklas. Man har ibland hört vissa hotfulla planer på indragningar av turer. Det är nagonting vi inte kan acceptera.

Likasa måste tågtrafiken Karlstad-Kil-Göteborg förbättras både när det gäller turtäthet och service. Även här är det nödvändigt med investeringar i

banan för att ge möjligheter till en utökning av trafiken.

När det gäller pendeltrafiken med tåg inom länet har SJ lagt över ansvaret på Värmlandstrafik. Det kommer att innebära en ganska stor kostnad. Det rör sig om ca 15 miljoner för länsbolaget i detta fall. Transportrådet har ställt medel till förfogande under ett nådeår, så att trafiken kan klaras av. Det är emellertid ovisst inför framtiden om Värmlandstrafik klarar av detta. Detta måste vara en statlig angelägenhet, att klara av merkostnaden för tågtrafik i detta fall.

En annan bana som jag vill nämna i detta sammanhang är NKIJ, banan mellan Hagfors och Deje. Den ägs i dag av Uddeholm Tooling och sammanbinder stålverken i Hagfors och Munkfors med SJ:s trafiknät i Deje. På denna bana transporteras en stor mängd gods, ca 200 000 ton. Det är främst tunga transporter från stålindustrin. Banan är smalspårig. Den är ca 6 mil lång och elektrifierad. Ägaren har på grund av dålig lönsamhet beslutat lägga ned banan redan under detta år. Skall man ersätta den trafik som nu går på järnväg med lastbilstrafik krävs mellan 60 och 80 lastbilar per dygn. Det kommer att fresta på en redan undermålig väg. Som framgår av detta betänkande håller banverket på att göra en ekonomisk analys för att pröva förutsättningarna att föra in NKIJ i det statliga järnvägsnätet. Även här måste staten ta sitt ansvar, så att trafiken på denna bana kan fortsätta. Det är viktigt, inte minst ur miljösynpunkt.

Herr talman! Jag vill beröra ytterligare en bandel som kanske är okänd för många. Det är bandelen Svanskog-Åmål. Den är ca 1,5 mil lång. På denna bana transporteras i dag huvudsakligen gods från Swanboard Masonite i Svanskog för vidare befordran på banan Karlstad-Göteborg. Banans underhåll är i dag kraftigt eftersatt, vilket har lett till att både axeltryck och hastighet är nedsatta. Företaget Swanboard Masonite har ca 300 anställda och är ett mycket viktigt företag i sydvästra Värmland och norra Dalsland. Företaget har sin transportapparat inriktad på järnvägstrafik. Om denna järnväg skulle läggas ned 1991, vilket har varit ett förslag, skulle det allvarligt skada företagets konkurrenskraft och medföra bl.a. ökade kostnader när det gäller utlastning och transporter. Om man bygger ut denna bana från 16 till 20 tons axeltryck, kan man få både rationella och effektiva transporter. Om en upprustning kommer till stånd, skulle ytterligare företag kunna lasta i Svanskog. Det gäller bl.a. sågverken i Västvärmland, som har framfört önskemål om att få lasta där. Förr hade man järnvägen mellan Arvika och Bengtsfors. Sedan den lades ned har man åkt till Charlottenberg och lastat där. Under en tid hade man transportstöd, men det är i dag borta. För dessa sågverk skulle det vara mycket närmare att åka till Svanskog och lasta där. Investeringskostnaden för att rusta upp denna bandel skulle belöpa sig till ca 13 milj. kr. I betänkandet framhålls att den aktuella bandelen tillhör länsvägnätet och att en eventuell upprustning av banan därmed kan finansieras från anslaget för byggande av länstrafikanläggningar. Det är dock en omöjlighet, eftersom det anslaget redan tidigare är alltför knappt. Det är mycket som skall göras med detta anslag. Man skall bl.a. rusta upp Fryksdalsbanan. Därför behövs ytterligare resurser från statens sida även i detta fall.

Herr talman! Det finns ytterligare frågor att framhålla i samband med

detta betänkande. Jag skall emellertid nöja mig med att yrka bifall till de reservationer centern står bakom.

Prot. 1988/89:107
2 maj 1989

Järnvägstrafik

Anf. 32 BO FINNKVIST (s):

Herr talman! I det nu aktuella betänkandet behandlas också två socialdemokratiska motioner från Värmland där NKIJ-banan, som har omnämnts i ett par tidigare inlägg, tas upp. Den är, vilket tidigare har sagts, privatägd, smalspårig och elektrifierad. Det finns ett beslut om nedläggning i höst. Banverket har av kommunikationsministern fått i uppdrag att utreda möjligheterna till fortsatt drift. Ett betydande tonnage, ca 150 000 ton gods, skulle vid en nedläggning föras över till landsvägstransporter.

Banan betjänar två järnverk. Utredningen, som också omnämns i betänkandet, är nu klar, men banverket har inte fattat beslut i frågan. Allt tyder på att det är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga om banan till normalspår. Ser man litet optimistiskt på utvecklingen för de två järnbrukens framtid finns det ännu större möjligheter att göra detta till en riktigt bra affär. Men det är knappt om tid om man skall förhindra en nedläggning.

Det är min förhoppning att man skall kunna komma fram till ett sätt att finansiera en ombyggnad. Miljöhänsyn, regionalpolitiska överväganden och det dåliga vägnätet i området m.m. talar också för att denna fråga måste få en positiv lösning. Det handlar om drygt 10 % av godstransporterna på järnväg till och från Värmland. Kommunikationsministern har beställt utredningen, och den har gjorts på ett utmärkt sätt under tidspress. Utskottet har också uttalat att man skall avvakta utredningen. Hittills har alla inblandade parter behandlat frågan positivt, som jag ser det.

Den förhoppning som vi från Värmland har är att frågan kan få en ur samhällssynpunkt lycklig lösning, att NKIJ-banan byggs om till normalbredd. En järnväg är en viktig livsnerv, i varje fall i ett område med tung industri, i detta fall två järnverk. Järnvägen är ur miljösynpunkt det bästa transportmedlet. Det handlar om 60 dieseldrivna långtradare per dygn i stället för eldrivna miljövänliga tåg. Valet borde vara lätt.

Anf. 33 IVAR FRANZÉN (c):

Herr talman! Väst kustbanan – sträckan Kungsbacka–Göteborg – är utsatt för ett upprörande politiskt taktik- och falskspel. Socialdemokraterna och moderaterna bedriver tillsammans med banverket en kommunal utpressning i allra bästa gangsterstil.

Väst kustbanan kan med fog kallas järnvägens E 6. Utbyggnaden av västkustbanan till dubbelspår är nödvändig för att man på ett tillfredsställande sätt skall klara den nationella och internationella trafiken på banan. Ändå hävdar socialdemokrater och moderater att kommunerna skall betala en tredjedel av kostnaden för utbyggnaden till dubbelspår. Om inte kommer staten att dra tillbaka sin tredjedel, och banverkets tredjedel skall möjligen användas på andra delar av västkustbanan.

Detta är lika orimligt, herr talman, som om t.ex. Kungsbacka kommun skulle betala en tredjedel av investeringen i motorvägen E 6 på grund av att denna används för kommunal kollektivtrafik – hundratals bussar varje dag.

Socialdemokrater och moderater försöker att få det att framstå som en

generös gåva att staten över huvud taget vill bidra till västkustbanans utbyggnad. Detta bevisar dessa partiers totala brist på ansvar för att fullfölja självklara statliga uppgifter.

Miljökonsekvenserna av en försenad utbyggnad av västkustbanan är betydande. Kommunerna är beredda att svara för sina investeringar i stationer och tåg för att en fungerande pendeltrafik skall komma till stånd så snart dubbelspår finns tillgängligt på sträckan Kungsbacka–Göteborg. Det är alltså staten som helt avgör om det blir en försening eller inte. Det blir därmed socialdemokraterna och moderaterna som bär ansvaret för onödiga utsläpp av bl.a. ca 45 000 ton koldioxid, 158 ton kväveoxider, 126 ton stoft och 19 ton bly per år, allt beräknat per års försening. Detta visar med all tydlighet hur lågt socialdemokraterna och moderaterna värderar miljön och folks hälsa.

Till de övriga miljömässiga argumenten för en utbyggnad av dubbelspår skall läggas omfattande köproblem och den mycket irriterande tidsspillan som den omfattande bilpendlingen medför. Varje års försening av pendeltåget ökar trycket och behovet av stora väginvesteringar i södra delen av Göteborgsregionen, och risken för felinvesteringar är mycket stor.

Herr talman! Både ur miljösynpunkt och av samhällsekonomiska skäl måste västkustbanan byggas ut till dubbelspår så snabbt som det är praktiskt möjligt. Medelstillelningen får inte vara ett hinder.

En bra lösning på detta hade varit att yrka bifall till motion T545. Jag skall emellertid inte göra det utan vara mer realistisk, vilket blir ett första steg när det gäller målsättningen att få en utbyggnad så snabbt som det är praktiskt möjligt, och yrka bifall till reservation 24 och hoppas att kammarens förnuft räcker till för att det skall bli en majoritet bakom denna reservation.

Anf. 34 BJÖRN SAMUELSON (vpk):

Herr talman! Jag kan instämma i det som Kjell Ericsson och Bo Finnkvist sade när det gäller NKIJ-banan. Men det finns en del anmärkningar som måste göras när det handlar om järnvägen i Värmland.

När turistsatsningen på inlandsbanan gjordes och fick ett lyckosamt utfall, sades det att banan var räddad. När den nya tunneln i Brunsberg byggdes, sades det att trafiken på sträckan Kil–Charlottenberg var räddad. När länsstyrelsen fick 14 miljoner till Fryksdalsbanan, som lades på en vägbro i stället, eller när Fryksdalsbanan omklassades till en icke-stombana, sades det också att banan var räddad. Sådana falska förespeglingar har värmlänningarna alltså utsatts för när det har gällt järnvägspolitiken.

Skall man vara riktigt ärlig måste man säga att ingen av dessa banor egentligen är räddad. Tvärtom är de rent av nedläggningshotade. Jag kan inte förstå att samhället inte kan bedriva järnvägstransporter på Fryksdalsbanan och få den att gå ihop när privata företag som Linjetrafik anser sig kunna det. Det måste vara en dålig politik som förs från majoritetens sida i fråga om järnvägen. Jag tycker inte att regeringen driver den järnvägspolitik som krävs för att Värmland skall bli ett län med alternativa transportmöjligheter. Inser inte socialdemokraterna att det i ett län som dels har mer än 80 % av alla transporter förlagda till vägar, dels har en infrastruktur och en näringsstruktur som liknar den i Norrlands inland behövs en järnväg. Med en

satsning på bl.a. de järnvägslinjer som jag nu har nämnt och som vpk föreslår skulle vi också få en jämnare utveckling inom länet. Då skulle inte allt vad nyetableringar heter med nödvändighet behöva hamna i Karlstad.

Vpk vill bryta den ensidiga trafikstrukturen i Värmland för att dels motverka bilismens miljöåverkan, dels medge en aktivare näringspolitik inom länet. Det är därför nödvändigt att det satsas på järnvägen i länet. Den politiken står vpk för, och jag yrkar därför bifall till vpk:s reservationer när det gäller järnvägsfrågor för Värmlands del.

Anf. 35 RAGNHILD POHANKA (mp):

Herr talman! Det är nödvändigt inte bara för Värmland utan även för Dalarna att man satsar på järnvägen. Det har talats mycket om järnvägen under de senaste dagarna, och jag vill stödja alla som har talat för en utbyggnad och ett bibehållande av järnvägarna.

Dalarna, som jag kommer ifrån, är ett skogslän och avstånden är långa. I Dalarna görs många tunga transporter. Dessutom har man ännu mer turism än Värmland. Turisterna borde få åka tåg till båda dessa landskap. Det är alltså ingen motsättning. Som det ser ut finns i dag risk för järnvägen att stomnätet kommer att sluta i Borlänge, som faktiskt ligger i södra Dalarna. Man kommer möjligen att överföra det hela på länen – till Gävle, till Mora och till Sälen. Det är vi emot. Vi menar att om man stryper bifloderna till en älv, som det står i min motion, då stannar också huvudflödet. Så det är viktigt att man behåller sidojärnvägarna för att kunna behålla stomnätet över huvud taget.

Speciellt vill jag tala om Västerdalsbanan. I Västerdalarna ligger Sälen med sin turism. Där skall man nu satsa ytterligare 3 miljarder. Det finns inte pengar till att bygga ut järnvägen, få den elektrifierad, upp till Sälen. Det är vårt önskemål att man först skall bygga ut järnvägen upp till Sälen och så småningom ända upp till Särna och Idre. Den har gått ända upp till Särna en gång – jag har själv åkt på den när jag var ung.

Vi tycker också att banan skall elektrifieras för att bli det miljövänliga färd sätt som vi eftersträvar. Jag har hört att det skulle kosta 900 miljoner. Jag har även hört talas om billigare alternativ. Jag kan inte säga emot någotdera, men 900 miljoner tycker inte vi är för mycket att satsa på järnvägen där. Det skulle också ge möjligheter för stockholmsbor och andra storstadsbor att komma upp till fjällen fastän de inte har bil. De skulle alltså kunna åka tåg ända upp till skidparadiset och därifrån ta matarbus eller småbuss upp till turistanläggningarna. Jag är övertygad om att det skulle kunna bli en lönsam investering, inte enbart för miljön utan även för människorna efter Västerdalälven och för turismen upp i Sälen.

Sedan vill vi naturligtvis behålla banan upp till Mora. Den är elektrifierad, men i dag kör man för det mesta med diesellok. Man kör alltså inte alltid med elektriska lok fastän sådana finns. Det är också en underlig hushållning.

Vi tycker att man bör använda det gamla spåret till Älvdalen också för persontrafik. Det är oerhört svåra kommunikationer i norra Dalarna, och det bor ju ändå en del människor där uppe. De envisas. Jag tycker att de bör få fina järnvägsförbindelser. Vi har ett turistparadis uppe i Idre. Det bör finnas

möjligheter att komma dit upp med tåg, men det behandlar vi inte nu i första steget.

Jag yrkar bifall till min egen motion, men i första hand till reservation 42, och naturligtvis till alla andra reservationer som miljöpartisterna tidigare har yrkat bifall till.

Anf. 36 NIC GRÖNVALL (m):

Herr talman! Jag vill i detta inlägg debattera frågor som har blivit aktuella med anledning av den diskussion som utskottsmajoriteten har fört om västkustbanan. Rolf Clarkson identifierade den avvägning som utskottet stod inför som en fråga av principiell natur. Jag delar hans uppfattning. Här ställs för första gången riksdagens målsättningar emot statens möjligheter, alltså riksdagens målsättningar sådana som de uttalades i föregående års trafikpolitiska beslut och de resurser som kan förutses vara tillgängliga för att fullfölja planen. Den ytterligare avvägning som är nödvändig gäller att starka miljöskäl talar för att pendeln Göteborg–Kungsbacka blir utbyggd.

Jag vill emellertid väldigt gärna säga, särskilt som jag vet att jag inte kan få replik på det eftersom Ivar Franzén har lämnat salen, att den typ av debattinlägg som Ivar Franzén stod för här borde man vara befriad från. Dels använde Ivar Franzén uttryck om olika politiska åsikter som är förnedrande för denna kammare, dels lämnade han för påståenden om miljöeffekter sifferunderlag, som bara är rena och äkta gissningar och som på ett område dessutom är totalt fel. De bygger nämligen på att den elektricitet som järnvägarna förbrukar produceras i kärnkraftverk och vattenkraftverk. När Ivar Franzéns samhälle har kommit att genomföras, då har vi annan produktion av elkraft, och då har vi en helt annan miljöeffekt av järnvägstrafiken.

Parallellt med detta utvecklas bilmotorerna. Vi har all anledning att tro att denne miljökamper siffror även på den grunden var medvetet felaktiga. Det beklagar jag.

Anledning till att jag griper till ordet i denna fråga är att jag anser att det måste starkt ifrågasättas om det faller inom kommunal kompetens att med någon form av deltagande bidra till fullföljande av ett statligt uppdrag. Riksdagen har bestämt att stornätet skall byggas ut av staten. Nu säger riksdagsmajoriteten i sin nöd att denna angelägna uppgift måste fullföljas. Då söker vi andra källor för finansiering. Jag ifrågasätter om en kommun är kompetent att fatta ett beslut, som skulle innebära att kommunalt uttaxerade skattemedel disponeras som bidrag till staten, eller vad det nu kan vara. Det är inte ens en gång definierat i betänkandet om man avser lån eller bidrag, men alldeles klart förefaller vara att majoriteten i det här fallet inte avser att det skulle uppkomma äganderätt till banan för de regionala myndigheterna och organen. Då menar jag att man här verkligen borde ifrågasätta om det kan överensstämma med kommunal kompetens att bidra till statens verksamhet. Om man vill pröva denna principiellt nya väg, som Rolf Clarkson uttryckte saken, måste man i varje fall först förankra den hos de myndigheter och kommuner som skulle bli engagerade.

Det är för min del ganska självklart att man i stället för det här beslutet borde ha uppdragit åt banverket att genom förhandlingskontakter med

berörda kommuner och landsting undersöka det genomförbara i att på det här viset finansiera sina tankar, i stället för att som nu säga att vi erbjuder denna möjlighet och att man ifall den inte accepteras får vara inställd på att medlen disponeras för andra angelägna projekt. Just det här uppslaget ger underlag för en talare som Ivar Franzén att tala om gangstermetoder och annat, vilket jag inte tycker var särskilt lämpligt.

Jag menar alltså att frågan inte är tillräckligt väl beredd, och jag kommer för den skull att avstå från att rösta i den votering som uppenbarligen kommer.

Anf. 37 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Det är synd att Ivar Franzén inte är kvar i kammaren och kan försvara sig.

Jag vill bara säga att jag är ganska trött på det resonemang som ibland moderaterna och ibland andra här för, att järnvägen i de flesta fall går med elektricitet och att man därför skall behålla kärnkraften. Vi har på punkt efter punkt anvisat hur vi skall nedbringa behovet av elenergi. Vi har sagt att vi på de ställen där elenergi är bra skall använda den. Ett område är järnvägen. Där har den oerhört bra effekt vad gäller både godstransporter och persontransporter. Det är det ena.

Det andra är att jag delar, eller rättare sagt – vi kan vända på det – att Nic Grönvall delar minoritetens uppfattning att det är felaktigt att vältra över finansieringen på kommunerna. Då tycker jag att det är litet fejt av honom att avstå från att rösta. Det finns ett utmärkt tillfälle för Nic Grönvall att rösta på den reservation där vi klart och tydligt har visat att pengarna skall komma från riksdagen. Varken kommuner eller landsting skall delta i finansieringen. Om man däremot själv tar upp en diskussion, precis som har skett i Stockholmsregionen, är det en helt annan sak. Men det går inte att göra så att man vid utskottssammanträde talar om att villkoret för att ni på västsvenska sidan skall få pengar för att bygga järnväg är att ni själva deltar i finansieringen. Det är på denna punkt som vi har reagerat så hårt från minoritetens sida.

Anf. 38 MARIANNE ANDERSSON (c):

Herr talman! De flesta tågresenärer har någon gång bytt tåg i Herrljunga. Herrljunga är centrum för tågresandet i Älvsborgs län med tågförbindelser till och från Stockholm minst varannan timme och anslutningar till Borås och trestadsområdet. Tvärförbindelsen Uddevalla–Borås fungerar dels som matarled till västra stambanan, dels som en förbindelse inom länet. Ingen hade väl trott att den ställningen skulle ifrågasättas.

Ändå har det kommit flera signaler under senare tid som tyder på detta. Saker och ting är faktiskt redan på gång. Man har aviserat att det skall bli färre tågstopp, bl.a. när det gäller nattåget till Stockholm och en annan förbindelse som möjliggör pendling till Skövde. För resenärer från trestadsområdet och Borås skulle det i stället bli en anslutning till fjärrtågen i Göteborg. Fältet skulle då lämnas öppet för ännu färre tågstopp i Herrljunga. Det skulle medföra en avsevärd omväg och därmed en tidsförlust för resenärerna. På det sättet skulle flyget gynnas på järnvägens bekostnad –

med allt vad det innebär av negativ miljöpåverkan. Från Trollhättan/Vänern till Göteborg är det ca 9 mil, och från Göteborg till Herrljunga är det 8 mil. Avståndet Trollhättan/Vänern–Herrljunga är ungefär 7 mil. Man skulle alltså behöva köra *mycket* fort för att klara avståndet inom rimlig tid. För dem som ansluter med bil är Herrljunga dessutom betydligt lämpligare. Där finns det parkeringsplatser. Det kan inte vara rimligt att föra över ytterligare biltrafik till Göteborgs centrum.

Herrljunga bör, enligt min uppfattning, bli ett resecentrum i Älvsborgs län med minst samma omfattning av fjärrtrafiken som i dag och med ett utvecklat pendeltågssystem för matning till fjärrtågen och för den inomregionala trafiken. För att detta skall fungera måste Herrljungabanan rustas upp. På materielsidan behövs en modernisering, och stationen måste byggas om. Banverket måste tillföras medel, så att en upprustning kan ske. Här har man lagt ned ett stort kapital som till överkomlig kostnad kan utnyttjas betydligt bättre än som i dag är fallet.

I den här debatten har bl.a. Rune Thorén och Elving Andersson utvecklat centrens syn på järnvägstrafiken i stort och dess betydelse för miljön. De har även talat om våra förslag till kraftigt höjda anslag för en offensiv järnvägspolitik. Jag instämmer i vad de här har sagt.

Vidare har jag varit med om att väcka två motioner om järnvägstrafiken i nämnda område. Den ena motionen, T535, står fem partier bakom. Den handlar om tåguppehållen i Vårgårda och om matartrafik med pendeltåg för att tillgodose små kommuners behov av kontakt med stambananätet.

Den andra motionen, T558, av mig handlar om en upprustning av järnvägen Uddevalla–Herrljunga–Borås.

Herr talman! Jag yrkar bifall till samtliga reservationer i detta betänkande som centern stöder samt till motionerna T535 och T558.

Anf. 39 STINA ELIASSON (c):

Herr talman! I samband med det trafikpolitiska beslutet 1988 uttalade riksdagen att inlandsbanan är ett klart samhällsintresse och att den därför bör finnas kvar.

Regeringen har med anledning av detta uttalande tillkallat en särskild förhandlingsman som fått i uppdrag att pröva hur trafiken på inlandsbanan kan utvecklas, så att den främjar en ökad turisttrafik.

I det betänkande som vi nu behandlar hänvisar utskottets majoritet till förhandlingsmannens pågående arbete och avvisar därför flera motioner om inlandsbanan. Det gäller bl.a. motion T521 av mig och Karin Israelsson. I motionen föreslår vi att inlandsbanan blir en nationaljärnväg och att ansvaret för denna läggs direkt på staten.

Vidare har vi i motionen påmint om den betydelse som inlandsbanan har bl.a. från försvarspolitisk synpunkt och om att denna bana, om den utnyttjas rätt, kan få stor betydelse också för godstransporterna i mellersta och norra Sveriges inland.

Det finns också skäl att för framtiden överväga en förbindelse med Mo i Rana i Norge från Storuman. På det sättet skulle alla Norrlandslän få tillgång till en isfri hamn under vinterhalvåret.

Under de senaste fem åren har en intensiv och medveten marknadsföring

av inlandsbanan visat att man kunnat popularisera resandet och göra detta attraktivt. Ett stort antal människor som annars inte skulle ha besökt den del av landet som trafikeras av järnvägen har på detta sätt genom resandet berikats av de fantastiska upplevelser som en sådan här resa inneburit.

Genom ett unikt samarbete mellan de kommuner som inlandsbanan trafikerar, och utomstående landsbygdsutvecklande organ samt tidningen Land har stor initiativrikedom visat sig. Dessutom har man visat att en positiv utveckling varit möjlig.

Åtskilliga gästnätter har tillkommit i de olika kommunerna. Ett ökat serviceunderlag har medfört att många av de affärer och företag, som ger genomresande och övernattande turister service, har kunnat överleva.

Många initiativ har tagits när det gäller småskalig företagsamhet på turistbasis längs inlandsbanan. Utvecklingen har varit synnerligen positiv. Rälsbussarna har fått större turtäthet under sommarmånaderna till förmån för dem som året runt bor i dessa trakter. De ljusa sommarnätterna och det stundtals ödsliga landskapet med ett exotiskt djurliv är fascinerande att uppleva. Den gemytliga stämningen ombord på rälsbussarna bidrar också till den positiva stämningen.

Byggandet av inlandsbanan var en så stor händelse lokaliseringsmässigt att det vore förödande ur kulturminnessynpunkt att avhända sig denna viktiga del av inlandets historia. Byggandet skedde i en tid då Sverige var ett fattigt land. Nu är Sverige ett av världens rikaste länder och borde ha råd att utnämna en viktig järnvägsförbindelse till nationalmonument.

Alla dessa skäl talar för att inlandsbanan utnämns till nationaljärnväg och för att ansvaret för järnvägen läggs direkt på staten.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 46 av Elving Andersson m.fl.

Så vill jag nämna något om motion T541 av mig och Karin Starrin. I motionen understryker vi – liksom utskottets majoritet har gjort – att norra stambanan har stor betydelse för det svenska näringslivet, i första hand det norrländska näringslivet. I motionen föreslår vi bl.a. att regeringen låter utreda förutsättningarna för snabbtåg på banan Stockholm–Östersund. Jag är inte nöjd med att utskottsmajoriteten avstyrker vår motion.

Vi motionärer anser att sträckan Stockholm–Gävle–Bollnäs–Östersund måste ägnas större uppmärksamhet. Längs denna sträcka finns det ett stort befolkningsunderlag. Olika utredningar visar att antalet resande står i direkt proportion till hur täta förbindelserna är. För att kunna åstadkomma en större resandefrekvens och för att kunna ändra på resvanorna måste man satsa på tätare tågförbindelser. Dessutom måste man satsa på tursäkrare förbindelser.

Ett mycket olyckligt beslut fattades, när den nu gällande tågtidtabellen infördes och en dubbeltur drogs in. I dag finns det bara fem dubbelturer på sträckan Stockholm–Östersund. Mellan kl. 07.00 och 12.00 går det inget tåg till Stockholm. Före kl. 14.00 går det inte att komma till Östersund från Stockholm. Dessa exempel visar att förbindelserna nu är mycket dåliga.

Turtätare och tursäkrare tågförbindelser måste till för att resandefrekvensen skall bli större och för att man därmed på sikt skall kunna åstadkomma större lönsamhet.

I allra högsta grad behövs det en effektiv förbindelse i Sveriges inland.

Naturligtvis är det viktigt att få trafiken att fungera bra längs kusten. Men för att få en *komplett* trafikföring behövs det en lyftning även för inlandet. Därför anser vi motionärer att ett snabbtåg på stambanan inte är ett orimligt krav. I dag är restiden 6,6 timmar på sträckan Stockholm–Östersund, vilket gör att flyget naturligtvis anses vara ett mer attraktivt komplement och alternativ. Prispågången är en helt annan, varför många av ekonomiska skäl tvingas att åka tåg – trots den långa restiden.

Sträckan Stockholm–Östersund borde även för statens järnvägar anses vara en mycket intressant sträcka för snabbtåg.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till reservation 45, där de synpunkter och förslag tas upp som jag här har utvecklat. Dessa kommer även till uttryck i min och Karin Starrins motion T541.

Överläggningen var härmed avslutad.

Kammaren övergick till att fatta beslut i ärendet.

Mom. 1 (målen för järnvägspolitiken)

Utskottets hemställan bifölls med 236 röster mot 75 för reservation 1 av Elving Andersson m.fl.

Mom. 2 (politisk ledning av järnvägen m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 290 röster mot 19 för reservation 2 av Viola Claesson. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 4 (SJ som aktiebolag)

Utskottets hemställan bifölls med 215 röster mot 96 för reservation 3 av Rolf Clarkson m.fl.

Mom. 6 och 7 (Bohusbanan samt bandelen Boden–Haparanda)

Utskottets hemställan bifölls med 236 röster mot 74 för reservation 4 av Elving Andersson m.fl.

Mom. 8 (Västerdalsbanan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 9 (Fryksdalsbanan)

Utskottets hemställan bifölls med 289 röster mot 22 för reservation 6 av Viola Claesson.

Mom. 10 (bandelen Sundsvall–Långsele)

Utskottets hemställan bifölls med 271 röster mot 39 för reservation 7 av Viola Claesson och Hans Lindfors.

Mom. 15 (riksdagsbeslut vid stomnätets avgränsning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av Elving Andersson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 17 (anslag till Köp av interregional persontrafik på järnväg)

Först biträddes reservation 11 av Viola Claesson och Hans Lindforss med 39 röster mot 36 för reservation 10 av Elving Andersson och Rune Thorén. 236 ledamöter avstod från att rösta.

I härefter bifölls reservation 9 av Rolf Clarkson m.fl. med 61 röster mot 40 för reservation 11 av Viola Claesson och Hans Lindforss. 210 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls utskottets hemställan med 212 röster mot 59 för reservation 9 av Rolf Clarkson m.fl. 40 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 19 (upphandling i konkurrens)

Utskottets hemställan bifölls med 198 röster mot 112 för reservation 12 av Rolf Clarkson m.fl.

Mom. 20 (anslag till Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 13 av Elving Andersson m.fl., *dels* reservation 14 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 22 (bidrag endast till tågtrafik)

Utskottets hemställan bifölls med 236 röster mot 75 för reservation 15 av Elving Andersson m.fl.

(Ylva Annerstedt (fp) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.)

Mom. 23 (bidrag till trafik på stomnätet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 16 av Hans Lindforss – bifölls med acklamation.

Mom. 24 (tåg till trafikhuvudmännens förfogande)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 17 av Hans Lindforss – bifölls med acklamation.

Mom. 25 (utvecklingsprogram för länsjärnvägarna)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 18 av Viola Claesson och Hans Lindforss – bifölls med acklamation.

Mom. 26 (anslag till Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 19 av Viola Claesson, *dels* reservation 20 av Hans Lindforss – bifölls med acklamation.

Mom. 27 (medelsram för nyinvesteringar)

Utskottets hemställan bifölls med 236 röster mot 74 för reservation 21 av Elving Andersson m.fl.

Mom. 28 (anslag till Nyinvesteringar i stomjärnvägar)

Först biträdades reservation 22 av Viola Claesson med 27 röster mot 19 för reservation 23 av Hans Lindforss. 265 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 272 röster mot 38 för reservation 22 av Viola Claesson.

Mom. 30 (västkustbanan)

Först biträdades reservation 24 av Elving Andersson m.fl. med 76 röster mot 37 för reservation 25 av Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl. 197 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 190 röster mot 110 för reservation 24 av Elving Andersson m.fl. 11 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 33 (kommunikationer i en kris- eller krigssituation)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 26 av Elving Andersson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 36 (finansiering av banverkets investeringar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 27 av Rolf Clarkson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 39 (Grödingebanan)

Utskottets hemställan bifölls med 271 röster mot 20 för reservation 28 av Hans Lindforss. 20 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 41 (järnvägsförbindelse till Kapellskär)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 29 av Viola Claesson och Hans Lindforss – bifölls med acklamation.

Mom. 43 (bandelen Örbyhus–Hargshamn)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 30 av Hans Lindforss – bifölls med acklamation.

Mom. 44 (Mälarbanan och Svealandsbanan)

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

Mom. 45 (Götalandsbanan)

Utskottets hemställan bifölls med 246 röster mot 40 för reservation 32 av Viola Claesson och Hans Lindforss. 24 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 46 (vissa bandelar i Småland)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 33 av Viola Claesson och Hans Lindforss – bifölls med acklamation.

Mom. 47 (kust–till–kust-banan)

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

Mom. 48 (Blekinge kustbana)

Utskottets hemställan bifölls med 244 röster mot 55 för reservation 35 av Viola Claesson och Hans Lindforss. 11 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 49 (elektrifiering av banan Malmö–Ystad)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 36 av Viola Claesson och Hans Lindforss – bifölls med acklamation.

Mom. 51 (upprustning och utbyggnad av Bohusbanan)

Utskottets hemställan bifölls med 218 röster mot 91 för reservation 37 av Elving Andersson m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 53 (vissa övriga projekt i Västsverige)

Utskottets hemställan bifölls med 198 röster mot 108 för reservation 38 av Kenth Skärvik m.fl. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 56 (Nykroppaprojektet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 39 av Viola Claesson och Hans Lindforss – bifölls med acklamation.

Mom. 57 (upprustning av Fryksdalsbanan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 40 av Viola Claesson och Hans Lindforss – bifölls med acklamation.

Mom. 59 (banan Deje–Hagfors)

Utskottets hemställan – som ställdes mot utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion T520 av Isa Halvarsson – bifölls med acklamation.

Mom. 60 (Bergslagspendeln)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 41 av Viola Claesson och Hans Lindforss – bifölls med acklamation.

Mom. 61 (upprustning och utbyggnad av Västerdalsbanan)

Utskottets hemställan bifölls med 254 röster mot 43 för reservation 42 av Viola Claesson och Hans Lindforss. 12 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 63 (Dellenbanan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 43 av Viola Claesson och Hans Lindforss – bifölls med acklamation.

Mom. 64 (snabbtåg Stockholm–Sundsvall)

Utskottets hemställan bifölls med 256 röster mot 44 för reservation 44 av Viola Claesson och Hans Lindforss. 9 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 65 (norra stambanan)

Utskottets hemställan bifölls med 251 röster mot 43 för reservation 45 av Viola Claesson och Hans Lindforss. 16 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 66 (inlandsbanan)

Utskottets hemställan bifölls med 230 röster mot 77 för reservation 46 av Elving Andersson m.fl. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 67 (ostkustbanan)

Utskottets hemställan bifölls med 256 röster mot 40 för reservation 47 av Viola Claesson och Hans Lindfors. 12 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 68 (malmbanan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 48 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 70 (ny ostkustbana i södra Sverige)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 49 av Hans Lindfors – bifölls med acklamation.

Mom. 72 (upprustning av bandelen Sundsvall–Längsele–Härnösand)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 50 av Viola Claesson och Hans Lindfors – bifölls med acklamation.

Mom. 77 (anslag till Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 51 av Rolf Clarkson m.fl., *dels* reservation 52 av Viola Claesson och Hans Lindfors – bifölls med acklamation.

Mom. 78 (SJ:s godstrafik)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 53 av Elving Andersson m.fl., *dels* reservation 54 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 81 (SJ:s persontrafik)

Utskottets hemställan bifölls med 269 röster mot 40 för reservation 55 av Viola Claesson och Hans Lindfors. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 85 (SJ:s buss- och åkeriverksamhet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 56 av Hans Lindfors – bifölls med acklamation.

Mom. 87 (SJ:s verkstäder)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 57 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

6 § På förslag av tredje vice talmannen medgav kammaren att de ärenden som hann debatteras färdigt under återstoden av dagens sammanträde skulle företas till avgörande i ett sammanhang i början av morgondagens arbetsplenum.

Prot. 1988/89:107
2 maj 1989

Vägväsende

7 § Kammaren beslöt kl. 18.19 att ajournera förhandlingarna till kl. 19.00 för middagsuppehåll.

8 § Förhandlingarna återupptogs kl. 19.00 under ledning av förste vice talmannen.

9 § Föredrogs

socialutskottets betänkanden

1988/89:SoU25 Förslag om karantänslag, m.m. (prop. 1988/89:123) och
1988/89:SoU27 Tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1988/89
(prop. 1988/89:125 delvis).

Beträffande socialutskottets betänkanden 25 och 27 konstaterade förste vice talmannen att ingen talare var anmäld.

(Beslut i ärendena skulle fattas vid nästa arbetsplenum.)

10 § Föredrogs

trafikutskottets betänkande

1988/89:TU15 Vägväsende (prop. 1988/89:100 delvis).

Vägväsende

Anf. 40 GÖREL BOHILIN (m):

Fru talman! En väl utvecklad infrastruktur är en förutsättning för ett lands välstånd. Det är en sanning som man är bittert medveten om i de delar av världen där ekonomin inte medgivit satsningar på vägar, tåg, telesystem, flyg etc. En infrastruktur är nödvändig för att handeln skall fungera, för fungerande tele-, post- och transportsystem. för kontakten mellan människor och kontakten mellan företag, för att räddningssystemet skall fungera, för att företag och människor skall nås av varor, för att ett folk skall nås av information och för att politiska system skall fungera – inte minst det demokratiska systemet.

Basen i vårt transportsystem är inte längre järnvägarna. Det är vägarna. Det är via vägarna vi kan nå den yttersta grenen i systemet för skogs- och massahantering och klara av produktionen i vår så viktiga exportnäring. Tack vare att vägar finns kan människor i vår tid bo på landsbygden och i glesbygd. Det är bl.a. tack vare infrastrukturen, främst vägarna, som hela Sverige kan leva.

Personbilstrafiken utgör 75 % av den totala trafiken, och lastbilstranspor-

terna svarar för 350 miljoner ton av de sammanlagt 410 miljoner ton som transporteras inom Sverige. Järnväg och sjöfart svarar tillsammans för endast 60 miljoner ton. Av de 350 miljoner ton som lastbilstrafiken årligen transporterar fraktas huvuddelen, eller 270 miljoner ton, inom ett avstånd under 10 mil.

Om man ser till den totala mängden fraktat gods, dvs. även gods som transporteras till och från Sverige, utgör den 52 miljarder tonkilometer varav 17 % går med båt, 35 % på järnväg och 48 % på landsväg. På riktigt långa sträckor fraktas således en betydande mängd gods med båt och järnväg, medan lastbilen är dominerande på korta avstånd. Detta är viktigt att komma ihåg. Det är fråga om närförsörjning av olika slag, där det inte finns alternativ till lastbils- och vägtransporter. Möjligheten till dessa säkra, frekventa och rättidiga leveranser är avgörande för kostnaderna och därmed också för konsumentens kostnader. Den är också avgörande för näringslivet, vårt land och vårt västånd.

Underhållet av vägsystemet har på senare år inte upprätthållits. Vägverket har dock under en följd av år varnat för att vägarna blir allt sämre och för att pengarna inte räcker till för behovet av förbättringar och förstärkningar. Vägkapitalet förstörs snabbt. I årets anslagsframställning har också vägverket begärt en miljard mer än vad regeringen föreslår i sin proposition.

Från moderat håll, fru talman, anser vi detta krav synnerligen berättigat, och vi föreslår ett anslag om en miljard kronor utöver regeringens förslag. Till skillnad från en del utgiftsyrkanden som ställs här i kammaren, är det moderata förslaget till fullo finansierat.

När vägarna på långa sträckor får spårbildning, svåra tjälskador och hål i vägbanan m.m., innebär detta en betydande risk för trafikolyckor. Utvecklingen när det gäller trafikolyckor har varit oroande – och är oroande. När pengarna inte räcker till för att förbättra och bygga bort sådana dåliga vägvägsnitt som leder till köbildning och stopp i trafikflödet, innebär detta att risken för trafikolyckor ökar och dessutom ökad miljöförstöring.

När storstadsområdenas vägtrafikanter tvingas att ta långa omvägar – först in mot centrum och därefter lika långt ut åt ett annat håll, eller genom centrala delar av storstaden – blir dessa människor stressade och otåliga, vilket kan leda till olyckor och också till miljöskador genom att de måste ta en onödig omväg. Man kan inte ta en kortare väg resp. en kringväg – det finns ingen. Tvärleder och kringfartsleder saknas.

Men skall man då inte använda kollektivtrafik? Så enkelt är det inte. Först och främst är boendet utformat så att man ofta är beroende av bil. Glesbygdens människor har t.ex. ofta långa resvägar till sin arbetsplats eller till service av olika slag. Bostadsområden och arbetsplatser är inte samordnade, och det finns inte möjlighet att i efterhand anpassa detta. Dessutom händer det ju att människor byter anställning, att medlemmarna inom samma familj färdas åt olika håll och att de flyttar.

Om man nu kan använda kollektiva färdmedel, vilket är bra om det går, innebär det ofta onödigt långa, tidsödande resvägar, kanske beroende på vägsystem och kollektivtrafikens uppläggning. Människor slits av tröttsamma resor, och slöseriet med mänsklig tid är stressande.

Kollektivtrafiken, som dessutom inte utan betydande ekonomiska sats-

ningar kan svälja ett ökat antal resande, är ofta uppbyggd med hjälp av bussar, vilka ju i allra högsta grad är beroende av goda vägar. Hur vi än resonerar är goda vägar, bättre vägar, en förutsättning för att samhället skall fungera bra.

All kommunikation är egentligen kollektiv. Det finns ingen väsentlig skillnad mellan en taxibil, en personbil och en normalbesatt svensk buss. De deltar alla i ett kollektivt transportarbete. Det är endast ägandeform, resursutnyttjande och kostnader som skiljer. Ibland är personbilen den bästa lösningen, i de fall ingen förare finns eller när det finns parkeringsproblem kan exempelvis taxi vara den bästa lösningen. Ibland är spårbunden trafik den bästa lösningen.

Det sägs inte heller ofta i debatten att de större kollektiva transportmedlen – SJ och flyget – är beroende av att resenärerna kan komma till anslutande terminaler t.ex. med buss eller bil. Då behövs vägen.

Vi har från moderat håll i år föreslagit besparingar på andra områden till förmån för framför allt vägunderhållet. Vi vill satsa 1 miljard extra på vägar och länstrafikanläggningar. För att klara de underhålls- och reparationsarbeten som vägverket anser nödvändiga skulle emellertid långt större summor behövas. Det är under en tioårsperiod fråga om 50 miljarder kronor. Vi moderater, fru talman, satsar 1 miljard extra på vägnätet.

Att bygga och förbättra vägar är lönsamt. Vägverket gör också avkastningsberäkningar för olika vägprojekt. Tyvärr får inte dessa beräkningar slå igenom när det gäller prioriteringen på den rikslista som upprättas, utan vägar som ger sämre avkastning byggs av hänsyn till andra faktorer före dem som ger bättre avkastning. Detta har väg- och trafikinstitutet konstaterat i en utredning.

Fru talman! I reservation 1 tar vi moderater upp rättsaspekterna för den enskilde och för berörda intressenter i samband med vägbyggen. Rättsaspekterna måste vara vägledande, och det som tas upp som exempel i reservationen är alltså vägen på västkusten.

Reservation 5 behandlar vägverkets avkastningsberäkningar som enligt vår uppfattning i högre grad borde vara styrande för ordningen över riket än vad som nu är fallet. Vi menar alltså att man skall bygga vägar där de bäst behövs och mest efterfrågas.

Vi säger i reservation 7 nej till avgiftsfinansiering av befintliga vägar och broar, men markerar i reservationerna 9 och 10 vår positiva inställning till att vägprojekt finansieras av privata intressenter och därefter avgiftsbeläggs. Österleden är ett sådant exempel och också, vilket sägs i reservation 9, ett exempel på en nödvändig kringfartsled.

Vi vill ha en utredning om ändrad verksamhetsform för vägverket, vilket vi säger i reservation 12. Reservation 15 anbefalls varmt för denna kammare. Reservationen innebär ett med 740 milj. kr. ökat anslag till drift av statliga vägar jämfört med regeringens förslag.

I propositionen föreslås automatisk hastighetsövervakning, något som vi vänder oss emot. En sådan rymmer åtskilliga juridiska problem, och rättssäkerhetsaspekterna för den enskilde måste säkras. Detta skriver vi i reservation 19. I reservation 26 föreslås ett ökat anslag om 150 milj. kr. till länstrafikanläggningar, och i reservation 33 föreslås ett ökat anslag om 110

milj. kr. till enskilda vägar. Jag har med förvåning noterat att centern, folkpartiet och miljöpartiet som är så kritiska till anslagsgivningen inte har kunnat stödja det moderata förslaget – detta gäller också anslaget till enskilda vägar.

Fru talman! Jag yrkar bifall till samtliga reservationer där moderata ledamöters namn återfinns och i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 41 KENTH SKÅRVIK (fp):

Fru talman! Både i fredags och i dag har vi debatterat järnvägarnas betydelse för transporter av personer och gods. Vi är nog alla övertygade om att järnvägen har stor betydelse, men vi är inte överens om hur mycket den betyder.

Nu skall vi slå ett slag för bättre och ändamålsenliga vägar och ett bättre fungerande vägnät. Hur mycket som skall satsas på vägarna och hur vägarna skall se ut är vi däremot långt ifrån överens om mellan de politiska partigrupperna.

Vägen har alltid haft stor betydelse för människors möjligheter att ta sig fram. Vägarna har förbättrats efter hand. Givetvis har detta i stor utsträckning varit beroende på de medel som vi människor har använt oss av för att komma fram. I denna liksom i många andra frågor är vi här i Sverige inte ett isolerat land som enbart kan se till våra egna intressen. Vi måste också ta hänsyn till vad som händer utanför våra gränser. Vi märker då att det i just dessa frågor, alltså frågor som gäller vägar och kommunikationer, händer mycket, och utvecklingen går snabbt.

Vi behöver ett bra och väl fungerande vägnät i Sverige, liksom vi behöver ett bra och fungerande järnvägsnät. Underhållet av våra vägar har under längre tid eftersatts. Detta gör att många av vägarna i dag utgör en trafikfara med spåriga och trasiga vägbanor.

Många av de olyckor som sker skulle ha kunnat undvikas om vägarna haft en bättre standard. Detta hade sparat en anseelig summa pengar till statskassan, pengar som hade kunnat användas på bättre sätt.

Det är ganska lätt att konstatera att det inte endast är hastigheterna som medverkar till farorna på våra vägar. Med detta vill jag inte säga att inte alldeles för många kör för fort och inte följer hastighetsbestämmelserna. Att avstå från att bygga bra vägar, som minskar trafikskadorna, dämpar irritationen och ökar framkomligheten, innebär i praktiken att miljön försämras. Till detta kommer ökade kostnader för transport, minskad samhällsekonomisk effektivitet och ökade trafikskador.

Bra vägar är därför bra och nödvändiga för miljön. Dåliga vägar är dåliga för miljön.

Våra stora, eller rättare sagt större, kommuner lider i dag av mycken trafik inne i själva kommuncentrumen. Därför anser vi att regeringen bör ta ett ordentligt initiativ till att utreda och se över hur våra kommuner i dag fungerar i detta avseende.

Vi får hoppas och tro att storstadstrafikkommittén också kan komma fram med realistiska förslag i denna fråga i sitt utredningsarbete.

Kringfartsleder förbi såväl större städer som mindre orter ökar säkerheten, effektiviteten samt är en god miljöinvestering. Vägar med bra kvalitet

från trafiksäkerhetssynpunkt och dimensionerade för aktuell trafikmängd innebär möjlighet till jämn hastighet. Jämn hastighet är inte nödvändigtvis detsamma som hög hastighet.

Från folkpartiets sida anser vi det nödvändigt med bra vägar och riktiga kommunikationer. Vi kan vid nybyggen av större vägar och broar tänka oss någon form av avgiftsuttag. Detta skall inte ske för underhåll och driftkostnader. Detta har vi utvecklat tillsammans med moderaterna och centern i reservation nr 7.

Diskussionerna om nya vägbyggen har under senare tid varit stora. Många gånger har detta fördröjt och fördyrat nödvändiga vägprojekt.

Det är givet att miljökraven bör väga tungt när det gäller vilka ingrepp man tänker göra och vilka vägar man tänker bygga, men samma villkor skall gälla vid järnvägsbyggen och andra investeringar då det gäller ingrepp i naturen.

Vi anser att en allsidig belysning och konsekvensbeskrivningar är viktiga för att vi i framtiden skall kunna utföra vägbyggen på ett för miljön acceptabelt sätt. Prövningen ger dessutom samma insyn och möjlighet till påverkan som all annan etablering av verksamhet med risker för miljön.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till reservationerna nr 2, 7 och 19.

Anf. 42 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Fru talman! Med många av oss i kammaren är det så att vi har bott vid en landsväg i hela vårt liv och sett människor komma och gå. Så var det på Edvard Perssons tid. Om man i dag ser någon på vägen, utgår man från att han eller hon har fått motorstopp. Vi skulle kunna prata om vägar länge, egentligen i flera dagar, men det kommer vi alltså inte att göra.

Ett parti måste bestämma sig för vilken typ av samhälle man vill ha, och sen måste vägpolitiken liksom alla andra frågor inordnas i detta samhällsmönster.

Centern vill ha ett decentraliserat, miljövänligt och mindre sårbart samhälle. Det är främst i det perspektivet som vi har utformat vår vägpolitik.

Samhällsforskare talar i dag om vikten av goda kommunikationer som en av de viktigaste delarna i ett decentraliserat samhälle för en god regionalpolitik. Det hjälper inte med lokaliseringsslån, lokaliseringsbidrag, länsanslaget etc. hur viktiga de än är, om det inte finns en väg för det företag som utlokaliseras eller för människorna som skall pendla, för de människor som skall göra vår landsbygd levande.

Vi vet allihop att vägtrafiken i dag står för den största andelen av de utsläpp som vi svenskar förorsakar. För att få bukt med detta är det åtgärder på bilområdet som vi skall sätta in, men det är ju inte det vi egentligen skall tala om här i dag. Det vi kan nämna när det gäller vägen och miljön är att det är i städerna som trafiken förorsakar de största miljöproblemen. Ett sätt att lösa dessa problem är att satsa på förbi- och kringfartsleder. På den punkten håller jag alltså med Görel Bohlin.

Ett annat sätt är att satsa på det mindre vägnätet, därför att ett decentraliserat samhälle i sig är ett mer miljövänligt samhälle.

En framåtsyftande trafikpolitik måste också beakta beredskaps- och sårbarhetsaspekter. Kommunikationerna måste kunna fungera också när pårestningarna blir större. De vägar som ingår i de planer som militären har

måste rustas redan i fredstid, annars håller inte den militära planeringen.

Sedan början av 1970-talet har en allt mindre del av landets resurser använts till satsningar på vägar. Under de senaste åren har inte mer än ca 0,5 % av BNP avsatts för väginvesteringar, i huvudsak på våra högtrafikerade vägar. Den här utvecklingen medför att det svenska vägkapitalet minskar, och samtidigt ökar både person- och godstrafiken på vägarna.

Sedan 1970 har persontrafiken ökat med över 40 %. Det enskilda resandet mätt i mil per person har ökat från 800 mil per år 1970 till 1 250 mil 1987. Samtidigt som vi investerar 40 miljarder kronor i bilar, investerar vi ca 10 miljarder kronor i vägsystemet.

Lastbilstrafikens totala transportarbete har ökat från ca 3 miljarder tonkilometer 1950 till ca 25 miljarder 1987. De långväga godstransporterna har ökat snabbt, från cirka en miljard tonkilometer i början av 1950-talet till drygt 18 miljarder tonkilometer 1987.

Men när vi utformar vägpolitiken kan vi inte bara se till dessa siffror och göra en prognosmässig framskrivning av transportbehoven och de olika transportslagens andel av det totala transportarbetet. Som jag sade tidigare måste vi bestämma vilken sorts samhälle vi vill ha och därefter planera väginvesteringarna. Om vi då planerar för ett decentraliserat samhälle, planerar vi samtidigt för ett samhälle där vi minskar behovet av både person- och godstransporter. T.ex. är vi i centern inte övertygade om att just-in-time-filosofin – där företagen för ut sina lager på vägarna, vilket i sin tur leder till flera och tätare transporter – är samhällsekonomiskt vettigt. Vi är inte heller övertygade om att det är samhällsekonomiskt riktigt att lägga bebyggelse och arbetsplatser så långt ifrån varandra som i dag. Nej, med tanke på miljön, vägslitaget och på människors välfärd som helhet, bör vi planera för ett samhälle som minskar transportbehoven.

Jag vill också bestämt deklarerat att vi i centern är övertygade om att inget parti kommer att klara problemen med vägslitaget. Sverige kommer aldrig att klara att upprätthålla ett tillräckligt bra vägnät, om inte betydligt fler resande och framför allt fler tunga transporter förs över på järnväg och annan kollektivtrafik. Jag är därför förbluffad över att socialdemokraterna säger ja till att föra över vagnslasttrafik till väg och nej till en bättre regional fördelning av vägmedlen.

Jag vill gå över till de konkreta förslag som centern har lagt fram på vägpolitikens område. Vi kan i alla partier gemensamt konstatera att underhållet av våra vägar är mycket eftersatt. Regeringen har i år ökat på summan för underhåll. Från centerns sida vill vi dock lägga till ytterligare 400 milj. kr. till just vägunderhåll. Vi vill föra över bärighetsanslaget till ett nytt anslag, nämligen Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar. Varför vill vi göra det? Det finns egentligen tre skäl.

För det första kommer bärighetsupprustningen enbart broarna till godo. Det säger sig självt att om de vägbitar som finns på ömse sidor om broarna inte rustas upp på samma sätt som broarna, kommer inte den ökade bärigheten för broar att medföra mindre omlastningsproblem.

För det andra har, som vi konstaterade redan i fjol, den största delen av bärighetspengarna i Norrland gått till de stora vägarna utmed kusten. Vi

anser att det hade varit bra mycket bättre om medlen fördelats jämnare mellan inland och kustbygd.

För det tredje finns det skogslän även söder om Dalälven. De tre Smålandslänen står för en stor del av Sydsveriges skogsproduktion. Med nuvarande bestämmelser för bärighetsanslaget kan man inte använda det anslaget till de mindre och medelstora vägarna där.

Jag vill fästa uppmärksamheten på att vi alltså inte föreslår att pengarna skall tas bort. Vi föreslår att de läggs till anslaget Underhåll av statliga vägar och på det viset kan användas mera flexibelt och på flera olika ställen i Sverige. Det anslag som vi nu föreslår till Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar skulle enligt vårt förslag uppgå till 6 482 milj. kr. Av dessa pengar hade vi tänkt oss att 500 milj. kr. skall användas till förstärkning och asfaltering av grusvägar under nästa år. För närvarande saknas det beläggningsar på 3 000 mil länsvägar, och det är regionalpolitiskt förödande. Även bilar och människor slits, och det bidrar inte till ett decentraliserat samhälle.

Till skillnad från moderaterna anser vi att det är de människor som inte har tillgång till kollektivtrafik, dvs. tunnelbana, spårvagn och järnväg, och inte heller tillgång till någon flygplats, som i första hand skall ha en skaplig väg att ta sig fram på. Det kan inte vara rimligt att en familj ute i bygden kan få betala 2 000 kr. till en kollektivtrafik som man aldrig ser röken av och samtidigt tvingas att åka på en dålig väg. Det är alltså där vi nu skall sätta in våra resurser.

I det här sammanhanget vill jag säga att det är glädjande att kommunikationsministern har kommit hit i kväll. Det menar jag uppriktigt. Det känns alltid mer roligt att föra en debatt i kommunikationsministerns närvaro. Jag vill ställa en fråga till kommunikationsministern, alternativt till Rune Johansson. När vi diskuterade järnvägar i kammaren den 28 april, sade Rune Johansson vid ett tillfälle och kommunikationsministern vid två tillfällen att våra förslag när det gäller beläggningsar av länsvägar skulle kosta 58 miljarder kronor. Jag skulle mycket gärna vilja veta var det beloppet kommer från. Det kvittar vem som svarar, men jag vill gärna veta hur ni har räknat.

Det finns 28 000 mil enskilda vägar, och för närvarande får 7 000 mil av dessa vägar statsbidrag. Men det finns många fler vägar som är berättigade till statsbidrag, men som inte kommer in i systemet på grund av penningbrist. Vad beträffar de vägar som nu får statsbidrag, skulle bara uppfyllandet av den allra lägsta ambitionsnivån, nämligen att lyfta upp mycket dåliga vägar till godtagbar standard, kosta 1 600 milj. kr. Att lyfta upp mycket dåliga och dåliga vägar till godtagbar standard skulle kosta 4 500 milj. kr.

Trots dessa belopp, och många fler som det skulle kunna gå att plocka fram, har regeringen inte föreslagit mer än 439 milj. kr. i år till det enskilda vägnätet. Om man ser till procentsatsen och till inflationen är det i realiteten en minskning, och det innebär att man inte kan underhålla de enskilda vägar som redan har statsbidrag och ännu mindre ta in några nya i systemet. Jag skulle vilja fråga socialdemokraternas talesman i dag om det kan vara rättvist och rimligt att de människor som bor utefter sådana vägar inte ens skall kunna få statsbidrag för att kunna lyfta vägarna till godtagbar standard. Kan det vara rättvist och rimligt att människor som bor utefter en väg, som borde vara berättigad till statsbidrag, på grund av regeringens snålhet och oförmåga

att förstå problemet med enskilda vägar inte kan få vägen in i statsbidragssystemet?

Centern föreslår en uppräknig av anslaget med 100 milj. kr. Vi har med glädje konstaterat att moderaterna har räknat upp anslaget väsentligt i år. År efter år har vi skällt på moderaterna för att de inte har lämnat något högre bidrag till enskilda vägar, och nu är moderaterna plötsligt förvånade över att vi inte har räkat hamna på precis samma antal miljoner kronor som de. Jag kan trösta Görel Bohlin med att vi, om vår reservation nr 34 faller, kommer att rösta på moderaternas reservation nr 33.

Jag tänker inte ta någon kamp med de andra oppositionspartierna när det gäller anslaget till enskilda vägar. Det är min förhoppning att vi nästa år skall kunna skriva ihop oss om ett anslag till enskilda vägar, om inte regeringen innan dess har tagit sitt förnuft till fånga och höjt anslaget.

Regeringen införde förra året ett nytt anslag, B 4 Byggande av länstrafikanläggningar. Inom detta anslag skall rymmas byggande av länsvägar, länsjärnvägar, statskommunvägar, kollektivtrafikanläggningar, satsningar på miljövänliga trafikmedel och byggande av cykelleder. Regeringen föreslår i år att detta anslag förs upp med 970 milj. kr. Från centerns sida tyckte vi redan i fjol att anslaget borde delas upp centralt i sex olika delposter. Vi anser att i vilken takt man bygger, var man bygger och vad som ingår i I.TA-anläggningar har mycket stor betydelse för hur samhället utformas. Det är därför vi tycker att det är viktigt och riktigt att riksdagen tar ställning till huvudinriktningen genom att dela upp anslaget på specificerade delanslag. Vi har då föreslagit att länsvägarna får 400 milj. kr., länsjärnvägarna 300 milj. kr., statskommunvägarna 100 milj. kr., kollektivtrafikanläggningar 300 milj. kr., miljövänliga trafikmedel 85 milj. kr. och cykelleder 20 milj. kr. Det blir sammanlagt 1 205 milj. kr., eller 235 milj. kr. mer än vad regeringen har föreslagit. Våra anslag är också finansierade, Görel Bohlin. De 300 milj. kr. till länsjärnvägarna visar vilken vikt vi fäster vid att huvudmännen får sina länsjärnvägar upprustade, och de 400 milj. kr. till länsvägarna hoppas vi skall leda till ett bättre SOT-nät. Härnäst lärde jag mig att denna förkortning betyder sekundär- och tertiärvägar. Det tycker jag är en mycket praktisk förkortning.

När riksdagen anslagit medel för byggande av länstrafikanläggningar har det ankommit på vägverket att fördela pengarna länsvis, alltså inte riksdagen och inte länet utan vägverket. Vägverket har då att ta hänsyn till de sex delmål som riksdagen har satt upp för vägpolitiken.

Det första delmålet är att ansvaret för väghållningen skall vara lämpligt avgränsat, det andra är att vägkapitalet måste säkras, det tredje är att åstadkomma en god miljö, det fjärde att förbättra trafiksäkerheten, det femte att vägnätet skall leda till ett effektivt resursutnyttjande och det sjätte att säkerställa en tillfredsställande standard i landets alla delar, även på det lågtrafikerade vägnätet.

Enligt centerns mening har man vid den fördelning som vägverket gjorde hösten 1988 inte tagit hänsyn till det femte och det sjätte delmålet. Man kan inte påstå att resurserna utnyttjas effektivt, då det inte satsas på de mindre vägarna, där alla skogstransporter startar och skall fram för att komma till det mer högtrafikerade vägnätet.

Ännu mindre har vägverket uppfyllt det sjätte delmålet, att säkerställa en tillfredsställande standard i landets alla delar, även på det lågtrafikerade vägnätet. 1990 får storstadslänen 35 % av vägmedlen, och samma år får de sex Norrlandslänen – räknat från Dalarna och norrut – 19 % av alla pengar. De tre Smålandslänen, som står för en stor del av skogsproduktionen i södra Sverige, får 8,5 % tillsammans.

Den här utvecklingen fortsätter. Enligt vägverkets fördelning får de tre storstadslänen 1991 över 40 % av de samlade medlen till länstrafikanläggningar, medan sex län får minskade anslag trots inflationen och trots att pengarna skall räcka också till länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar.

Jag vill fråga socialdemokraternas talesman, som också sitter i vägverkets styrelse, om denna fördelningsplan kan sägas leda till att "landets alla delar får en tillfredsställande standard".

Centern anser att den fördelningsplan som togs av vägverket i höstas bör skickas tillbaka till vägverket för omarbetning, så att den får en bättre regionalpolitisk profil med en rättvisare fördelning mellan länen.

När det gäller vägavgifterna kan vi, liksom regeringen, tänka oss att man prövar avgifter då det blir fråga om att bygga nya vägar, men inte när det rör sig om drift av vägar. Vi tycker inte att bilisterna skall betala vägarna två gånger.

Låt mig till sist säga att det är vi politiker och inte prognoserna som skall styra vägpolitiken. Det är vi politiker som skall göra klart för oss vilket samhälle som vi vill arbeta för. Och vid formandet av det samhället har vägtrafiken en mycket stor betydelse.

Fru talman! Jag yrkar bifall till alla reservationer där centern finns med.

Anf. 43 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Fru talman! Anna Wohlin-Andersson ställde en fråga till mig. Jag utgår ifrån att Olle Östrand kommer att ta upp den i sitt inlägg. Jag tror också att Anna Wohlin-Andersson skall vara glad över att jag inte nu tänker ta upp en debatt med henne om centerns olika förslag inom trafiksektorn. Anna Wohlin-Andersson kommer säkert att få det tillräckligt arbetsamt ändå i kväll.

Anf. 44 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Jag väntar med repliken tills jag har fått svaret på frågan.

Anf. 45 VIOLA CLAEISSON (vpk):

Fru talman! Vi har nyligen fattat beslut om järnvägstrafiken. Jag kan lova att landets miljö- och järnvägsfrämjare redan håller på att studera hur kammarens ledamöter har agerat eller inte har agerat i den frågan.

En ny och stark rörelse för en bättre trafikpolitik tar form. Uppfattningar om Öresundsbron, ScanLink, motorvägen i Bohuslän samt om ökad eller minskad bilism, färre eller fler järnvägstransporter, är politiska sprängpunkter som delar alla partier utom de tre som gick fram i valet 1988.

Vpk står på den nya folkrörelsens sida i kampen om miljön, för miljövänliga transporter och mot ökad vägtrafik. Vi är nämligen övertygade

om att det går att minska bilismen. Regeringen, moderater och folkpartister kan inte fortsätta att nonchalera de viktiga kraven så länge till.

Det övergripande målet enligt 1988 års trafikpolitiska beslut, som det citeras i det betänkande om vägväsendet som vi nu diskuterar, låter ganska tjugigt. Det sågs att medborgarna skall erbjudas en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Vägpolitiken skall syfta till att förverkliga det målet, heter det.

Jag vill börja med en rak fråga till socialdemokraten Olle Östrand. Jag kommer att upprepa den tills jag får ett svar som man kan begripa. Finns det över huvud taget något som är miljövänligt eller samhällsekonomiskt med motorvägen E 6 i Bohuslän – det som jag kallar en ScanLink-motorväg – för att ta det mest omdiskuterade exemplet hittills? I så fall vill jag att föredraganden Östrand talar om vad det kan vara som är miljövänligt och samhällsekonomiskt beträffande den motorvägsstump som är den dyraste någonsin i det svenska vägväsendets historia.

Fru talman! Jag ber att yrka bifall till vpk-mp-reservationerna 21, 22, 23 och 24. De handlar om att vi säger nej till ytterligare 30 milj. kr. till kapitalkostnad för motorvägen Stenungsund–Uddevalle samt om att bygget skall avbrytas. Regeringen har t.o.m. brutit mot naturresurslagen för att uppfylla ett gammalt löfte till Volvochefen. Tycker Olle Östrand att regeringens agerande ser snyggt ut? Vi anser att det är på tiden att riksdagen i praktisk handling visar att detta faktiskt inte går för sig i Sverige. I reservationerna kräver vi också att inga ytterligare motorvägar skall byggas och att hela ScanLink-projektet skall skrotas. Men medan bl.a. västkustbanan, Bohusbanan, banorna Borås–Herrljunga–Uddevalle, för att bara nämna några, inte anses tillräckligt intressanta att satsa tillräckligt på, eller t.o.m. i några fall inte anses ha existensberättigande, så anser tydligen riksdagsmajoriteten i likhet med kommunikationsdepartementet och Georg Andersson att motorvägssatsningen på E 6-an är lönsam. Jag efterlyser än en gång en förklaring till vilket grundmaterial som man har använt när man har kommit fram till den slutsatsen.

Anser ni att den utredning som två ekonomer gjort om lönsamheten i motorvägsbygget i Bohuslän är felaktig? Hur då i så fall? Om ni vill fortsätta att satsa på byggandet, måste ni också visa att det är både miljövänligt och samhällsekonomiskt lönsamt. Annars går ni emot målet i förra årets beslut, som jag nyss citerade. Eller hur?

Vägtrafiken ökar i en allt snabbare takt. Farterna har trissats upp till ett livsfarligt tempo. Antalet dödade har därför ökat med 12 % och antalet skadade med 34 % sedan 1982. Försämringen av luft, mark, skog och vatten följer samma mönster. I delar av Göteborgs och Bohus län samt Älvsborgs län finns nu skogsskador, som är lika allvarliga som de värsta i Västtyskland. Det är vetenskapligt belagt att biltrafiken är den största boven i detta drama.

Det finns inget som helst försvar för uppfattningen att ytterligare ökad bilism skulle vara ödesbunden eller att den skulle innebära fördelar för människorna. En stark folklig majoritet vill ha större satsningar på miljövänliga kollektivtransporter i stället för ökad vägtrafik. Regeringen kan inte hur länge som helst hänvisa enbart till näringslivets behov, men det är faktiskt vad som kommer igen gång på gång. Vi vet att de mäktigaste bolagen i vårt

land är bilproducenter. Vi vet att de transnationella bolagen kräver att få bygga ScanLink. Öresundsbron och ytterligare autostrador kors och tvärs i landet. Vi vet att de är de rikaste lobbyister Sverige har skådat och att de bearbetar kommuner lika hårt som de bearbetat och fortfarande bearbetar regeringen.

Ordföranden för Svenska vägföreningen, tillika ordförande för Bilindustriföreningen samt till för kort tid sedan chef för försvarets materielverk, Carl-Olof Ternryd, har skrutit med att ha satt "en blåslampa i rumpen på politikerna" för att tvinga fram projektet ScanLink. Fru talman! Tyvärr är det full fart på blåslampan fortfarande. Nästa steg som herrarna vill driva igenom för att ScanLink skall anses fullbordad är Öresundsbron. Den frågan kommer inte upp på riksdagens bord förrän socialdemokraternas s.k. rådslag har genomförts i sommar.

Trots den beryktade blåslampan kommer det att bli en hård match för regeringens broanhängare. Regeringens farliga förhoppningar om en "andra utvecklingsfas", för att hänvisa till vad som framhålls i underlagsrapporter och annat, för bilismen väcker onda aningar hos allt fler. Forskningsprojektet om "intelligenta fordon på intelligenta vägar" börjar bli kända, inte minst tack vare vpk:s aktivitet i och utanför riksdagen. Allt fler börjar förstå att det brådskar med en verklig vänstersväng i trafikpolitiken. Det handlar om att rädda liv och om att värna förutsättningarna för livet och framtiden.

Fru talman! Jag vill citera litet grand ur en rapport som nyligen har givits ut på journalisthögskolan i Göteborg. Jag vill först be om ursäkt för att jag missade några minuter här i kammaren när jag fick se Georg Andersson, som hade intervjuats i samband med rapporten i fråga. Jag mindes då att jag hade glömt att ta med rapporten hit och sprang och hämtade den. Den innehåller många intressanta uppgifter. Den är pinfärsk, och jag tror inte att någon här i kammaren har haft tillgång till den. Jag skall därför läsa litet ur den.

Man har bl.a. intervjuat verkställande direktören i ScanLink-konsortiet med anledning av att Öresundsbron är en nyckel till ScanLink-projektet. Den verkställande direktören, vars namn är Henrik Bosch, tycker att utredningen om Öresundsbron är mycket bra. Den råkar nästan exakt sammanfalla med vad man inom ScanLink-konsortiet vill.

Henrik Bosch säger: "Det är ju ingen politiker som ställer sig upp och säger att nu tar vi det här beslutet därför att ScanLink-projektet säger det. I Sverige har det ju nästan blivit fult att säga att man accepterar det vi föreslår. Det mest konkreta där vi helt klart har kunnat påverka är faktiskt Nordiska ministerrådets ekonomiska handlingsplan. De nordiska finansministrarna presenterade en handlingsplan i höstas, och det är ett avsnitt där om transporter som baserar sig på vårt resonemang. De använder samma språkbruk som vi. De föreslår samma lösningar som vi har föreslagit. Det är mycket tillfredsställande, säger verkställande direktören Henrik Bosch på ScanLink-konsortiet."

Jag skulle väldigt gärna vilja att Olle Östrand, som ju sitter i Nordiska rådet, kommenterade det här. Hur kan det komma sig att finansministrarna i Norden, Nordiska ministerrådet och även Nordiska rådet har en så väldigt välvillig inställning till det som ScanLink-konsortiet vill, dvs. öka bilismen framför allt för bilproducenternas och för vägbyggarnas skull, medan man

inte alls är beredd att satsa lika mycket på järnvägsutbyggnader och -upprustningar? Är det inte en lustig tillfällighet, Olle Östrand, att uppfattningarna är så lika hos det största privatkapitalistiska vägkonsortiet och hos dessa politiker, liksom också, om jag förstått saken rätt, hos Olle Östrand såvida han inte har ändrat sig?

Jag hjälper gärna till med att sprida denna rapport. Jag skall inte citera mer ur den nu. Jag tycker att detta var en av de kärnfrågor som jag brukar vilja ta upp här i kammaren men som många andra inte alls vill diskutera. Man menar ofta att den inte har att göra med frågan om det svenska vägväsendet, men så är i allra högsta grad fallet.

Trafikutskottets betänkande nr 15, om vägväsendet, är tyvärr lika högervidet och litet miljöinriktat som förra årets. Det rimmar bra med den njuget som visats järnvägen i järnvägsbetänkandet, men rimmar dåligt med de krav som den samlade miljörörelsen och nu tack och lov också stora delar av fackföreningsrörelsen står för i vårt land. Övåntat många socialdemokrater och SAP-organisationer har också hört av sig för att visa att de vill ha mer av järnväg och mindre av godstransporter på väg.

Ett stort antal fackliga avdelningar inom Statsanställdas förbund har hört av sig, naturligtvis inte bara till mig utan till alla ledamöter i trafikutskottet, kanske framför allt till partikamrater i det socialdemokratiska arbetarepartiet, eftersom det faktiskt har flest medlemmar i Sverige.

I dag fick jag brev från de postanställda i Göteborg. De berättar att postens huvudkontor vill organisera om postsorteringen så att ytterligare 6 000 långtradarturer – märk väl, Georg Andersson och Rune Johansson, att jag inte talar om antalet långtradare eller lastbilar; för undvikande av så löjliga funderingar från ert håll – skall gå på riksväg 40 mellan Borås och Göteborg, en av landets allra mest olycksdrabbade vägsträckor. Trafikutskottet ansvarar i riksdagen bl.a. för frågor som har att göra med posten, och denna angelägenhet berör både vägfrågorna och postens organisation i samhället.

Fru talman! Jag har inte tänkt använda hela min taletid om 20 minuter, vilket jag hoppas glädjer fler än fru talmannen. Jag yrkar till slut utöver till de reservationer som redan har nämnts och som gäller ScanLink och E 6 också bifall till reservation nr 37, som är gemensam för vpk och miljöpartiet. I den framhåller vi att vi inte vill vara med om att satsa pengar på EG-anpassad bärighet. Beslutet härom har inom parentes sagt retat gallfeber på dem som trodde att det skulle gå att få bättre fart på godstransporterna på järnväg. En av dem som var ansvariga för järnvägsgodset här i Sverige, Högsander, avgick som bekant i rena ilskan över att regeringen hade tagit ett sådant beslut. Nej till ökad bärighet och till pengar för ökad bärighet! För den som vill spara pengar för att föra över till järnvägen finns här ett antal miljarder att ta av under den kommande tioårsperioden till järnvägen i stället för att de skall gå till vägen, EG och bilfabrikanterna.

Jag yrkar också bifall till reservation 38, där vi kräver bestämmelser om en högsta bruttovikt om 40 ton och längsta längd om 18 meter för landsvägsfordon. Detta är ett krav som många miljö- och järnvägsengagerade ställer.

Jag yrkar också bifall till reservation 39. I den krävs stopp för tunga lastbilstransporter över 30 mil. Detta skall ses som ett första steg till allt hårdare restriktioner för lastbilstrafiken. Vi reserverar förutsätter naturligt

vis att man också skall vara beredd att satsa på järnvägarna i vårt land, så att det finns kapacitet nog för att ta över de tunga godstransporter som i dag går på landsväg.

I övrigt, fru talman, ber jag att få yrka bifall till de återstående reservationer som undertecknats av vpk och som jag skall nämna i ett kommande inlägg.

Anf. 46 ROY OTTOSSON (mp):

Fru talman! Vägtrafiken i Sverige ökar mycket snabbt. Det gör att de centrala miljömålen som antogs här för knappt ett år sedan – att minska kväveoxidutsläppen med 30 % och att inte öka koldioxidutsläppen – slås fullständigt i spillror. Det är därför som vi i det tidigare betänkandet, om järnvägstrafiken, har förordat en mycket kraftig satsning på investering i järnvägsutbyggnader för att man skall utnyttja den spårbundna trafiken, som är både miljövänlig och energisnål, till större delen av transporterna.

I nu föreliggande betänkande handlar det om vägar. Den snabba ökningen av vägtrafiken har tyvärr slitit ned vägnätet, snabbt och effektivt. Många vägar i vårt land har fördärvats, inte minst på grund av just-in-time-systemet, som börjar slå igenom. En del företag lägger över sina lager på vägarna. Och inte nog med det. Regeringen, och sannolikt majoriteten här i riksdagen, vill spä på ytterligare genom att tillåta upp till 60 tons lastbilar, som kör sönder vägarna ännu värre.

På det sättet har vi fått sämre vägar i Sverige. Och inte minst efter den här varma vintern, då alla dubbdäck har slitit på vägarna, finns ett mycket stort eftersläpande behov av att rusta upp och sköta det befintliga vägnätet bättre. Vi har därför från miljöpartiets sida föreslagit att ytterligare 100 milj. kr. skall anslås till detta. Det föreslog vi innan vi såg vad vintern hade i sitt sköte. Efter en sådan varm vinter skulle det behövas ytterligare 200 milj. kr. för att reparera skadorna. Men vi håller vår budget, och jag yrkar bifall till reservation 16, där vi alltså föreslår ytterligare 100 milj. kr. till skötande av vägnätet.

Dessa pengar bör också få en kraftig regionalpolitisk profil. Som Anna Wohlin-Andersson värtaligt framhöll är det just i skogslänen, som har de sämsta vägarna, som också det största beroendet av vägarna finns, både hos företag och hos enskilda. Därför vill jag yrka bifall till reservation 18, som handlar om den regionalpolitiska profilen.

Vi i miljöpartiet anser att biltrafiken måste minskas. I en motion har vi krävt att den skall minskas med 25 % till 1995. Detta krav skall naturligtvis ses som en målsättning. Förutsättningen för att man skall lyckas därmed är att man genomför hela vår politik. Men vi har räknat ut att detta är vad vi måste göra för att kunna klara det centrala miljöpolitiska målet att minska utsläppen till vad naturen tål.

Miljöproblemen kommer att äta upp de ekonomiska fördelar som man kan ha av ett bättre vägsystem och ökad bilism. Om skogen dör, på samma sätt som de flesta sjöarna i stora delar av landet har hunnit dö, så kommer det att kosta oss mycket pengar – mycket mer än vad vi någonsin får ut av de här vägarna och den ökade biltrafiken.

Vi vill hålla igen på byggandet av nya riksvägar, och vi säger nej till nya

motorvägar. Det innebär att vi har yrkat ett minskat anslag till byggande av nya riksvägar. Jag yrkar bifall till reservation 20, där vi säger att det räcker med 417,9 milj. kr. till byggande av nya riksvägar. Det handlar mest om kringfartsleder, där det är meningslöst att bara reparera och där man kan behöva en ny dragning på något enstaka ställe.

I reservation 22, som jag yrkar bifall till, kräver vi stopp för nya motorvägar. Det gäller inte minst den motorväg som byggs i Bohuslän som utbyggnad av E 6 och som är en viktig del av ScanLink. Viola Claesson har värtaligt beskrivit vad det projektet innebär. Man vill ha motorväg från Oslo hela vägen ner till Hamburg. Vägen skall gå genom det område i Sverige som är värst drabbat av de avgaser och föroreningar som kommer från biltrafiken.

Ni som inte har varit i Bohuslän bör åka dit och titta på skogen. Den är alltså döende i hela landskapet; skadorna är mycket långt framskridna. Bohuslän är också det landskap där sjöarna dog först av försurning. Och just där vill man bygga en ny stor motorväg, som dessutom visar sig vara samhällsekonomiskt mycket olönsam.

Vi kräver alltså stopp för motorvägen som utbyggnad av E 6 i Bohuslän och hela ScanLink. Det betyder att vi yrkar bifall till reservationerna 21, 23 och 24.

Ett annat exempel på hur man genom att bygga tvingar fram ökat beroende av bilism, och därmed ökad biltrafik på lång sikt, är att man förlägger köpcentra och andra anläggningar vid vägarna och inte i centra i städerna. Ett sådant exempel finns vid Åby, vid riksväg 4. Detta behandlas i reservation 25, som jag vill yrka bifall till. Man bygger alltså komplex bredvid vägen, där det blir köpcentrum osv. Då blir människorna tvungna att åka dit för att handla. Dessa anläggningar konkurrerar nämligen ut de större affärerna inne i städernas centra, där man normalt skulle kunna handla. Detta är ett bra exempel på hur man bygger upp ett samhälle kring bilismen och skapar ett beroende som egentligen inte var nödvändigt – och ett beroende som tyvärr leder till ökad miljöförstöring. Det kan vi inte acceptera.

I reservation 13 vill vi dra ned litet på anslaget till vägverket. Det hänger ihop med att vi vill minska nybyggnationen av riksvägar. Då behöver man inte ha lika mycket byråkrati därvidlag.

Jag vill betona att vi accepterar de andra anslagen till vägar – de tycker vi är helt okej. Vi behöver de anslag som finns till de privata vägarna, länsvägarna osv.

Biltrafiken är miljöfarlig, och den bör behandlas som miljöfarlig verksamhet precis som annan miljöfarlig verksamhet. Det bör väl innebära att det skall bli en prövning enligt miljöskyddslagen när man t.ex. bygger vägar. Vi kräver alltså miljöskyddsprövning av vägbyggen. Därför yrkar jag bifall till reservation 2, där detta krav tas upp.

Det är egentligen rätt märkligt att man kan få bygga nya vägar för den kraftigt miljöförstörande biltrafiken utan att det prövas enligt miljöskyddslagen. Det finns så många andra verksamheter som prövas enligt den lagstiftningen och som inte alls är lika miljöförstörande.

När det gäller länstrafikanläggningar föreslås ett klumpanslag i regeringens proposition. Länsstyrelserna skall få fördela vad som skall gå till länsjärnvägar, länsvägar osv. Vi anser att det är mycket vanskligt att ha det

på det sättet just i det här skedet, när man för över en rad järnvägar till att vara länsjärnvägar. Det är en ny uppgift för länen, och vi anser att anslaget till länsjärnvägarna skall öronmärkas. Man skall alltså skilja de olika delarna åt.

Vi anser också att anslaget till länstrafikanläggningar bör ökas med 200 milj. kr. Av den totala summan, som blir en bit över 1 miljard kronor, skall enligt vår mening 625 milj. kr. gå till länsjärnvägarna.

Vi anser att cykelvägarna skall få 125 milj. kr. Det är 100 milj. kr. mer än vad regeringen har föreslagit. Motivet är naturligtvis att cykelvägnätet är mycket dåligt i stora delar av framför allt södra Sverige.

Det här med cykelvägarna innebär att jag yrkar bifall till reservationerna 30 och 32. I reservation 32 pläderas dessutom för att cykelvägarna skall separeras från gångbanorna, vilket är en viktig förbättring. Vidare när det gäller länstrafikanläggningar anser vi att det är tillräckligt med 420 milj. kr. till övriga länstrafikanläggningar. Därmed yrkar jag bifall till reservation 28.

Bärighetspaketet har tidigare berörts av flera talare. Det är ett skräddarsytt paket för att man skall kunna höja lastbilarnas totalvikt från den nuvarande maximala vikten drygt 50 ton till 60 ton. Som redan tidigare antytts innebär detta att vi får mer vägförstörande landsvägsfordon. Ett 60 tons fordon skadar ju vägen mycket mer än ett 40 tons eller ett 50 tons fordon. Det betyder att stora delar av järnvägssystemet kommer att tappa avsevärda delar av godstransporterna, och i många fall kommer järnvägar att behöva läggas ned. Det gäller t.ex. praktiskt taget hela inlandsbanan, vilken kommer att få mycket svårt att klara sig i konkurrens med 60 tons lastbilar. Detta är helt uppenbart, såvida inte kilometerskatten höjs så kraftigt som vi har föreslagit. Nej, det här bärighetspaketet är inte bra för vare sig miljön, vägarna eller järnvägarna.

Det obehagliga med bärighetspaketet är att man har använt det som ett slags lockbete för länen. Man har lovat nya broar för dessa pengar än här, än där, framför allt i Norrlandslänet, och det är självfallet ingen som vill tacka nej till en ny, bättre bro. Vad man inte har talat om är att då kommer dessa stora 60 tons lastbilar – första steget mot de verkliga vägtågen, kanske modell Australien. I stället för att utnyttja de järnvägar vi redan har för att köra tåg på, får vi vägtåg och därmed fullständigt sönderkörda vägar med underhållskostnader som rakar i höjden. Vi yrkar avslag på bärighetspaketet i dess helhet, alltså bifall till reservation 37.

Vi vill också begränsa längden på lastbilsfordon till 18 meter och vikten till 40 ton. Det är en mer rimlig storlek. Det skadar inte heller vägarna lika mycket och det medför naturligtvis stora konkurrens fördelar för järnvägen. Vill man utveckla järnvägen och i första hand transportera gods med tåg, så är detta ett riktigt steg. Lustigt nog innebär detta också en viss anpassning till EG. Inom EG får man inte köra med 60 tons lastbilar, om nu någon trodde det.

Slutligen får man intrycket att miljöpartiet står bakom reservation 39, men det är fel. Reservationen gäller frågan om stopp för tunga lastbilstransporter över 30 mil. Såvitt jag vet har vi aldrig någon gång ställt detta krav. Vi är inte ett förbudsparti, utan vi ämnar styra på andra sätt, t.ex. genom ekonomiska styrmedel och andra begränsningar. Jag yrkar alltså avslag på reservation 39.

Anf. 47 OLLE ÖSTRAND (s):

Fru talman! Vägarna och vägtrafiken är en mycket viktig del av transportsystemet och faktiskt en förutsättning för att de flesta andra transportmedel skall kunna fullgöra sina uppgifter. Vägtrafiken ger möjligheter till individuellt utformade resor och transporter, och den har alltsedan slutet av 40-talet ökat i betydelse. I dag sker drygt 85 % av allt resande, uttryckt i personkilometer, på vägarna.

Under bilismens genombrottsdecennier, åren 1945–1965, svarade resorna till och från arbetet för merparten av resandet. Utvecklingen i dag kännetecknas av att fritidsresandet växer i omfattning och får allt större betydelse. Eftersom vägarna är det viktigaste transportsystemet i Sverige – alltså en förutsättning för att vi skall kunna ha den spridda befolkning och det spridda näringsliv som vi har i vårt land – är det självfallet naturligt att de ägnas en alldeles speciell uppmärksamhet.

Antalet motioner som rör vägarna ökar också för varje år. Förra året väcktes det 96 motioner, i år har det väckts 104 motioner innehållande 140 yrkanden, som på det ena eller andra sättet berör utvecklingen av vårt vägnät. Många enskilda motioner innehåller krav på förbättringar av vägsträckor i skilda delar av landet. Många innehåller också krav på mera vägpengar till det egna länet eller regionen.

Eftersom vi har en mycket decentraliserad vägplaneringsprocess i vårt land, som innebär att riksdagen fastställer ramarna, vägverket fördelar dem ut på resp. län och det sedan i stort sett är människorna själva ute i länet som bestämmer hur pengarna skall användas, så har följaktligen samtliga dessa motionsyrkanden avstyrkts.

Flera motioner innehåller yrkanden om utbyggnad av ett svenskt stamvägnät. I anslutning till detta anser jag att det är viktigt att påpeka att det allmänna vägnätet är indelat i riksvägar och länsvägar. Klassificeringen baseras på vilken funktion vägen fyller för samfärdseln. Begreppet stamvägar finns inte i den svenska lagstiftningen, liksom inte heller begreppet Scandinavian Link som Viola Claesson har en enastående förkärlek för att inleda varje trafikpolitisk debatt med här i riksdagen. Endera inleder hon debatten med Per Gyllenhammar eller också med ScanLink.

Enligt 1988 ars trafikpolitiska beslut är det övergripande målet för väghållningen att medborgarna och näringslivet i landets olika delar skall erbjudas en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. För vägpolitiken har därför 6 delmål lagts fast:

Ansvar för väghållningen skall vara lämpligt avgränsat. Vägkapitalet måste säkras. En god miljö skall åstadkommas, vilket inte är minst viktigt. Trafiksäkerheten måste förbättras. Vägnätet skall bidra till ett effektivt resursutnyttjande och en tillfredsställande standard skall säkerställas på hela vägnätet.

Det är inte så, Anna Wohlin-Andersson, att glesbygden i vårt land är missgynnad när det gäller att få del av vägnätet, utan det förhåller sig precis tvärtom. Mer än hälften av det statliga vägnätet är så lågt trafikerat att det inte bär sina egna kostnader, vare sig för byggande eller drift. Det sker en stor omfördelning av vägnätet från det högt trafikerade vägnätet till det

lågtrafikerade vägnätet. Som exempel kan nämnas att av förra årets tilläggsanslag när det gäller väganlaget på 380 milj. kr. gick hela 50 % av dessa medel till skogslänen. Sådan är verkligheten.

Fru talman! Trafiken på vägarna har ökat kraftigt under senare år. På de statliga vägarna ökade trafiken med 6,2 % 1986 och med 5,3 % 1987. Under 1988 har trafiken ökat med 5,1 %. Den starka trafiktillväxten hänger till stor del samman med den under senare år mycket positiva ekonomiska utvecklingen. Det står naturligtvis klart att trafikökningen under de senaste åren kraftigt har överskridit de prognoser som har gjorts. Därför tycker jag att det är bra att man har inlett ett arbete med att se över dessa prognoser.

Vägverket har i sin anslagsframställning visat på mycket stora behov av medel vad gäller drift och underhåll av det statliga vägnätet. För år 1989 anslag riksdagen 4 925 milj.kr. till drift av de statliga vägarna. För år 1990 begär nu vägverket 6 200 milj. kr. De ökade behoven av medel motiveras med att vägnedbrytningen har ökat i betydligt större omfattning än vad som tidigare har förutsatts – främst på grund av en ovanligt stor trafikökning. Med hänsyn till samhällsekonomi är det emellertid inte möjligt att anvisa medel över statsbudgeten i den omfattning som vägverket har föreslagit.

Utöver den ram som den trafikpolitiska propositionen angav höjs nu emellertid anslaget till driften av de statliga vägarna med 535 milj. kr. För budgetåret 1989/90 föreslås nu en höjning till 5 460 milj. kr. Vidare kommer inköp av anläggningstillgångar att finansieras med lån från riksgäldskontoret. Därmed skapas utrymme för en ytterligare förstärkning av väghållningsresurserna för år 1990 med 250 milj. kr. Med den föreslagna höjningen av anslaget för år 1990 med 535 milj. kr. kommer höjningen av anslaget för åren 1989 och 1990 att uppgå till totalt 916 milj. kr. Det bör då bli möjligt, trots de kostnadsökningar som har skett och kan förväntas ske, att år 1990 nå den i det trafikpolitiska beslutet angivna reala förstärkningen av anslaget med 500 milj. kr. Därmed kan den regionalpolitiska inriktningen av ökade driftsinsatser också uppnås.

Den föreslagna höjningen är dock inte tillräcklig för att på längre sikt säkerställa ett tillfredsställande underhåll av hela vägnätet i enlighet med de riktlinjer som angavs i den trafikpolitiska propositionen. På längre sikt måste ytterligare resurser tillföras driften av vägarna.

Det är mot den bakgrunden vägverket nu har fått i uppdrag att skyndsamt utreda förutsättningarna för att införa avgifter på det befintliga och det tillkommande nätet av motorvägar, motortrafikleder och större broar. Avgifter från ett sådant system skulle då gå direkt tillbaka till väghållningen.

I enlighet med principerna i fjolårets trafikpolitiska proposition höjs nu anslaget till länstrafikanläggningar med 320 milj. kr. från 650 till 970 milj. kr. Med denna höjning skapas också förutsättningar för att man skall kunna genomföra viktiga investeringar i länstrafikanläggningar.

Fru talman! Jag skall nu övergå till att kommentera några av de 40 reservationerna.

Granskar man vpk:s och miljöpartiets reservationer, kan man av förklarliga skäl finna att inget av dessa partier tycker om vare sig vägar eller vägtrafik. Man vill med alla till buds stående medel på allt sätt förhindra framkomligheten på vägarna, både för person- och godstrafiken. Skulle era förslag

förverkligas, skulle det på sikt innebära en väldig koncentration av befolkning och näringsliv till de järnvägslinjer vi har i vårt land. Stora delar av glesbygden, som framför allt finns i skogslänen, skulle avfolkas. Vad är detta för regionalpolitik?

Fru talman! Detta skulle bli konsekvensen av vpk:s och miljöpartiets gemensamma reservationer. Jag skall ta några exempel.

Ni säger nej till byggande av motorvägar. Ni kräver att man skall avbryta byggandet av den nya sträckningen på E 6 nere i Bohuslän. Det är en av de mest olycksdrabbade vägsträckorna i vårt land. Ni går också emot en massiv lokal opinion.

Viola Claesson frågar hur miljön skall kunna förbättras om man bygger ut motorvägen på E 6-an. Det är klart att vägmiljön förbättras, eftersom man kör jämnare och släpper ut mindre avgaser på en bra väg än på en krokig väg. Så enkelt är det. Man får således en bättre trafikrytm, och man får två mil kortare sträckning. Med katalytisk avgasrening skulle avgasutsläppen bli betydligt mindre längs E 6-an år 2010 än i dag, trots att trafiken enligt prognoser nästan kommer att fördubblas fram till dess. Antalet olyckor skulle minska med 60 %. Det innebär att under en femårsperiod 30 färre skulle omkomma och 200 färre skulle skadas. Sådan är situationen, Viola Claesson, när det gäller att förbättra ett vägsystem. Det är vad som händer.

Ni säger nej till principerna för fördelningen av anslaget till länstrafikanläggningar, som också slår hårt mot glesbygden.

Ni säger nej till att det anslås medel för bärighetshöjande åtgärder, vilket också slår hårt mot skogslänen. Det ökar givetvis antalet fordon och därmed utsläppen. De bärighetshöjande åtgärderna har kommit till för att förbättra skogstransporterna i skogslänen. I stora delar av skogslänen finns ingen järnväg.

Jag skall ge ett exempel på hur opinionen fungerar. Här står Roy Ottosson och Viola Claesson och talar sig varma för järnvägstransporter. Det är nästan så att man kan tro att man kan åka tåg överallt i detta land. I mitt hemlän, Gävleborgs län, vill de stora skogsbolagen bygga en träterminal i Ljusdal för att på så sätt överföra timmer- och virkestransporter ifrån landsväg till järnväg. Ljusdals kommun skall upplåta mark. Ljusdals kommun har försökt få en opinion att acceptera en sådan träterminal på minst tio platser. Här i riksdagen står ju miljöpartister och kommunister och talar sig varma för järnvägstransporter, men samma partier i den lokala opinionen säger definitivt nej till att bygga en sådan här träterminal. Jag vill med detta visa på klivenheten i era argument.

Ni säger nej till ökade bruttovikter på lastbilar, vilket också slår hårt mot skogslänen. Det ökar antalet tunga lastbilar och därmed utsläppen.

Ni säger nej till lastbilar på 24 meter, vilket också slår hårt mot skogslänen och ökar antalet tunga lastbilar.

Ni säger vidare stopp för lastbilstransporter över 30 mil, vilket framför allt missgynnar utvecklingen i skogslänen. Detta vill Viola Claesson göra ett stort nummer av. Av de 350 miljoner ton gods som transporteras med lastbil är det endast 5 %, Viola Claesson, som transporteras över 30 mil.

Miljöpartiet vill dessutom skära ner byggnadsanslaget med en miljard. Detta skulle i praktiken, Roy Ottosson, innebära totalstopp för byggande av

förbifarter, som skulle kunna förbättra trafikmiljön inne i kommunernas centrala delar. I sin iver att "klippa till" bilismen har miljöpartiet helt plötsligt glömt bort att man vill framstå som ett verkligt miljöparti. I stället för att framstå som ett parti som vill förbättra miljön, framstår ni som ett parti som vill försämra miljön inne i centralorterna. Det är kontentan av ert förslag.

Det är en sak för sig att stå här i kammaren och debattera om att man skall åka kollektivt och använda järnvägen. Man bör också se hur det går till i verkligheten. Jag har lyckats få tag i en artikel från Nya Lidköpings-Tidningen.

"Res kollektivt, sade vpk och tog bilen till Mariestad. Vi måste satsa mer pengar på kollektivtrafiken. Bl a detta framförde Christina Kvist, när vpk höll frukostmöte i Vpk-huset i Lidköping på förmiddagen igår. Sedan satte sig de församlade vpk-arna i bilar och for till Mariestad för att demonstrera. Strax innan avgick ett så gott som tomt tåg från Lidköping mot Mariestad. Och tågtiderna den 1 maj hade passat vpk-arna perfekt för att åka kollektivt fram-och-tillbaka till Mariestad ---." Jag tycker att Viola Claesson skall ta ett litet resonemang med vpk-arna i Mariestad.

Jag skall övergå till att något kommentera de moderata reservationerna samt folkpartiets och centerpartiets reservationer. Det är riktigt att moderaterna vill öka vägenslagen med 1 miljard. Detta låter naturligtvis bra, Görel Bohlin. Men det hade varit ärligare att ni samtidigt hade talat om att ni vill skära ned med 3,6 miljarder på den sociala sidan. Är det därifrån ni skall ta de ökade vägenslagen? Då ställer vi socialdemokrater inte upp längre.

Jag kan inte undgå att något kommentera reservation 5, som också den är en moderat reservation, där man tar upp vägverkets avkastningsberäkningar av investeringar. Det låter rätt oskyldigt. Men vad ni vill åstadkomma är i realiteten en omfördelning av vägenslagen till storstädernas fördel. Det är kontentan av denna reservation. Tidigare år har moderata samlingspartiet endast haft ett särskilt yttrande om denna fråga. Nu har ni gått ett steg längre och avger en reservation. Det innebär att moderaterna inte längre ger ett dyft för regionalpolitiken när det gäller vägenslagen. Det är verkligheten.

Jag tycker också att det är märkligt att inget av de borgerliga partierna ens vill ställa upp på att utreda frågan om en avgiftsfinansiering av driften av de befintliga vägarna. Det kan väl inte vara farligt att utreda denna fråga. Om man utreder införandet av avgifter, är det inte samma sak som att man *skall* införa avgifter. Men eftersom vi inte kan klara av driften över statsbudgeten, finns det all anledning att pröva andra finansieringskällor, om vi vill ha bra vägar i fortsättningen.

Både moderater och folkpartister, som i andra sammanhang säger sig vara anhängare av ökad trafiksäkerhet, säger nej till automatisk hastighetsövervakning. Det har prövats i Norge och Västtyskland och fungerar bra. Det skulle vara någon sorts integritetsskäl som gör att ni säger nej. Detta har jag mycket svårt att fatta.

När det gäller anslaget till länstrafikanläggningar har centerpartiet återigen intagit en mycket märklig ståndpunkt. Normalt pratar man sig i centerpartiet varm för att man skall öka decentraliseringen av beslut. I denna fråga går ni i rakt motsatt riktning. Här vill ni öronmärka medel. Ni vill, med

andra ord, frånta människorna ute i länen möjligheterna att själva besluta om hur dessa pengar skall användas, om de skall användas till länsvägar, länsjärnvägar eller andra trafikaneläggningar av stor betydelse för trafiken inom länet. Det tycker jag är en, minst sagt, märklig uppfattning, för att komma från just en centerpartist.

Till sist vill jag säga följande till Anna Wohlin-Andersson. Ni har krävt beläggning av återstående delar av det statliga grusvägnätet. Det kostar 58,9 miljarder. De grusvägar i det statliga vägnätet som inte är belagda omfattar totalt 28 800 km. Det är 29 % av det statliga vägnätet. Dessa uppgifter har vägverket tagit fram, så de är fullt korrekta. Centerpartiet skall satsa ytterligare 40 miljarder under en tioårsperiod på att bygga järnvägar. Ni skall satsa 58 miljarder på beläggning av grusvägar. Det är ungefär 100 miljarder – tio miljarder på ett år. Då måste man ställa sig frågan: Vilka andra sektorer skall ni dra in på. Skall ni dra in kraftigt på bostadsbyggandet, eller vad skall ni dra in på? De människor som jobbar med sådana här saker är anläggningsarbetare och byggnadsarbetare, som nu är fullt sysselsatta med att bygga bostäder, så att människorna har någonstans att bo, eller industrier, för att industrin skall kunna utvecklas. Det vore lämpligt att Anna Wohlin-Andersson lämnade ett svar på detta i kväll. De 500 miljonerna, Anna Wohlin-Andersson, är en droppe i havet. Skall ni klara denna uppgift, måste ni ta hela driftsanslaget och mer därtill varje år. Det skulle vara intressant att få en närmare förklaring av Anna Wohlin-Andersson i denna fråga.

Fru talman! Med detta vill jag yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Anf. 48 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Fru talman! Det var intressant att Olle Östrand har börjat granska tidningarna i Skaraborgs län – eller om det nu var Sven-Gösta Signell, det är inte så viktigt. Om det nu är som han säger, att en av mina partikamrater, Christina Kvist, och den grupp som skulle till Mariestad och demonstrera, inte tog tåget, trots att det gick så att det stämde perfekt, tycker jag att det var otroligt dumt. Men, fru talman, jag vet något som är ännu dummare. Det var när trafikutskottet, som jag i varje fall försöker ha litet inflytande över, blev inbjudet till Kopparbergs län i Dalarna och tog flyget både dit och hem, trots mina protester. Trots att vi befann oss mitt inne i Borlänge stad, mycket närmare järnvägstationen än den s.k. Dala Airport, tog ledamöterna i trafikutskottet flyget hem, fastän restiden bara skilde på ungefär en halvtimme. Detta är naturligtvis inte bara riktat till Olle Östrand, utan till alla i trafikutskottet, som inte kunde bekväma sig till att ta tåget, förutom den lilla bit järnväg som är nedläggningshotad. Där bjöds vi på resan av Kopparbergs län och framför allt av dem som vill rädda den bana vi reste på. Jag tror att Olle Östrand redan har glömt det. Jag vet inte vad det kan bero på, vad han hade för sig.

Olle Östrand har gjort något här som jag tycker är mycket allvarligare än någonting annat. Han försöker hävda att när vi talar om samhällsekonomi och miljöhänsyn i samband med trafikpolitiken och vägarna, skulle det som uttrycks genom dessa två ord i de mål som riksdagen beslutade förra året

handla om *vägmiljön*. Det var det sämsta, det lägsta bottennivåmärke jag har hört hittills, fru talman. Antingen är han medvetet oförskämd mot alla som är engagerade i miljökampen, eller också vet han inte bättre. Han sitter faktiskt i vägverkets styrelse.

Jag vill än en gång be Olle Östrand förklara vad som är samhällsekonomiskt resp. miljövänligt med motorvägsbygget i Bohuslän.

Jag skall återkomma senare till en fråga som har med vägverket att göra och som Olle Östrand kanske inte så gärna vill diskutera, men det vill jag.

Anf. 49 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! I motsats till Olle Östrand hävdar jag att det hela tiden sker en överflyttning av pengar från landsbygd till stora orter. Folk utanför tätorter och utmed enskilda vägar betalar samma vägskatt, samma landstingsskatt, samma kommunalskatt och samma statsskatt som folk i bygder med järnväg, bussar, tunnelbana, spårvagn, flygplats, etc., men själva färdas de på dåliga vägar, i flera fall på vägar som de själva betalar. Olle Östrand sade inte ett ord om anslaget till enskilda vägar eller om deras betydelse för en levande landsbygd.

Olle Östrand vill utreda drift av statliga vägar finansierade med vägavgifter. Han säger att man i alla fall kan utreda detta, om det sedan blir så vet man inte. Varje gång det läggs fram en tilläggsproposition från kommunikationsdepartementet föreslås det mer pengar till utredningar. Att utreda något som man inte vill ha tycker jag är fullständigt meningslöst.

Om de 58 miljarderna sade Olle Östrand att man har tagit det antal kilometer som inte är belagda och sedan tagit det gånger vad vägverket har räknat ut att det skall kosta att belägga dem. Men jag ber Olle Östrand att läsa innantill i reservation 17 på s. 60 i betänkandet:

”Av de 6 482 milj. kr. utskottet föreslagit för drift, underhåll och modernisering av statliga vägar under nästa budgetår bör därför 500 milj. kr. användas för det ändamålet. Utskottet delar vidare motionärernas uppfattning att ett tioårsprogram för förstärkning och samtidig beläggning av grusvägar inom länsvägnätet bör upprättas. Regeringen bör sålunda snarast möjligt återkomma till riksdagen med förslag till ett sådant program.”

Anta då att vi har 500 milj. kr. per år under tio år, det var nämligen vad jag sade i trafikutskottet. Det tar jag inte tillbaka. Det blir 5 miljarder och ingenting annat. Om Olle Östrand tycker att 500 milj. kr. inte är någonting, att det är som att spotta i havet, då skulle jag vilja säga att jag tror att väldigt många människor ute i bygderna skulle vara tacksamma för 500 milj. kr. till vägarna.

Slutligen vill jag säga att kommunikationsministern menade att man skall ha en samhällsbyggarsyn när man delar upp vägmedlen. Då menar centern att riksdagen skall göra det och inte vägverkets styrelse.

Anf. 50 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Fru talman! Om man har ont om pengar får man antingen minska utgifterna eller öka inkomsterna. Man kan också kombinera dessa åtgärder på något sätt. Vi vill från moderat sida ge människor möjlighet att bestämma mer över sina egna pengar, och vi vill medverka till att bryta den negativa

trend som landet befinner sig i. Man kan bidra till detta genom att t.ex. åstadkomma besparingar i de offentliga utgifterna och medverka till att sänka skattetrycket, vilket nu är så orimligt högt, högst i västvärlden. Man kan öka inkomsterna till landet genom att t.ex. bygga vägar som ger god avkastning. Faktum är ju att goda vägar innebär att näringslivet fungerar bättre, och mycket av Sveriges välstånd grundas på exporten och näringslivets livskraft. Olle Östrand sade också här i talarstolen, att han är medveten om vägnas betydelse för näringslivet, för de enskilda och för utvecklingen i hela vårt land. Då tycker jag att Olle Östrand inte skall beklaga sig över att vi från moderata samlingspartiet föreslår en miljard mer till vägarna. Jag föreslår att Olle Östrand i stället röstar på vår reservation.

Olle Östrand sade i debatten med Anna Wohlin-Andersson också något som var intressant. Han talade om att stora vägnaslag har gått till glesbygdsregionerna medan däremot storstadsregionerna inte har fått särskilt mycket. Jo, jag tackar, så är det faktiskt. De tre storstadsregionerna har fått alldeles för litet. Detta är ett bekymmer eftersom de dåligt utbyggda kringfartslederna och de dåligt utbyggda tvärledningarna i storstadsregionerna innebär att man får en avsevärt ökad miljöförstöring och dessutom att trafiksäkerheten blir försämrad.

På en bra väg blir avgaserna mindre än på en krokig väg, sade Olle Östrand. Han sade också att en bra väg innebär 60 % mindre olyckor. Jag vill då rekommendera Olle Östrand att stödja den moderata reservationen, eftersom det blir åtskilligt fler bra vägar för de 740 miljonerna till förbättringar av vägnätet.

Anf. 51 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Olle Östrand höll ett intressant och underhållande anförande. Han fabulerade, moraliserade och slätade över problemen.

Vägnas lovsång, javisst. Vi föreslår faktiskt mer pengar än socialdemokraterna till drift och underhåll av vägarna. Vi i miljöpartiet tycker att vägarna i hela landet skall vara bra. Vad vi däremot inte har gjort är att gå med på att släppa fram fordon som kommer att köra sönder vägarna ännu snabbare och ännu värre och att släppa fram pengar till byggande av ännu större motorvägar som slår ut ännu mer av järnvägssystemen, osv. Varför gör vi det? Olle Östrand har kanske missat att den fortgående miljöförstöringen är mycket allvarlig i Sverige, och den beror till stor del på bilavgaserna. Bilavgaserna kan döda Sveriges skogar, och de har börjat göra det i vissa delar av landet. Skall vi ta dessa problem på allvar, Olle Östrand, så är det dags att tänka om och inte säga att man skall tycka om vägar och tro att alla andra som kritiserar ensidiga vägsatsningar hatar vägar.

Jag bor själv i Norrlands inland och är ytterst vägberoende och bilberoende. Varför skulle jag hata vägar? Dessutom tillhör jag ett parti som vill satsa mer på just de mindre vägarna som vanligt folk är beroende av. Men vi går inte med på ScanLink. Det var dåligt av Olle Östrand att inte ens erkänna att ScanLink håller på att byggas och att ScanLink är ett stort projekt.

Olle Östrand fick det till att motorvägar är bra för miljön. Sedan framförde han litet sifferexercis. Så gott som alla motorvägar som jag vet har blivit undersökta under flera år leder till ökad biltrafik. De slår ut andra

transportsystem, vilket leder till att vi långsiktigt får en värre miljöförstöring. Man måste inte bygga upp skräckfantasier kring vad som händer om man inte bygger motorvägar, utan man skall se till att de vägar som finns är bra, och man skall se till att det finns andra miljövänliga transportslag att ta till. När det gäller Bohuslän borde man bygga ut Bohusbanan. Socialdemokraterna hade chansen att rösta på den tidigare i dag. Men jag noterade att de inte gjorde det.

När det gäller anslaget till nya riksvägar ville Olle Östrand få det till att det bara gäller kringfartsvägar – ingalunda. E 6 i Bohuslän är ingen kringfartsled. Det är så det går till. Man tar något behjärtansvärt som folk i glesbygd vill ha eller kringfartsleder kring några överbelastade städer och skjuter fram dem för att motivera en ensidig satsning på vägsystemet och en ökning av miljöförstöringen.

Anf. 52 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Fru talman! Olle Östrand undrade varför folkpartiet inte kunde ställa sig bakom förslaget om en avgiftsfinansierad drift av vägar. Jag tyckte att jag klart och tydligt sade i mitt förra anförande att vi just nu inte finner det angeläget att ta tag i frågan. Vi anser att det är viktigare att se på de nya motorvägs- och brobyggen som är på gång och där göra försök om avgiftsfinansiering. När det gäller drift och underhåll av vägar bör vi ta pengar från de anslag som finns.

När det gäller automatisk hastighetsövervakning är det helt klart att vi tycker att den skall vara synlig. Vi vill inte att poliser skall gömma sig i buskarna efter vägarna eller köra kamouflerade. Vi vet vad det betyder för hastigheten att det finns polisbilar och polismotorcyklar på vägarna. Det viktigaste är inte att bötfälla människor för att få ner hastigheten på vägarna. Därför anser vi att trafikövervakningen i första hand bör inriktas på synlig övervakning. Vi vet att det innebär en del juridiska problem att införa automatisk trafikövervakning. Som vi skriver i reservationen bör effekten för den personliga integriteten noga övervägas.

Vi vet i dag att vi måste göra klart för oss vem det är som bötfälls: är det bilen eller föraren som skall bötfällas framöver? Det är sådana här saker som vi måste ta reda på först och som vi tycker skall läggas fram för oss innan vi kan ställa oss bakom förslaget.

Vi från folkpartiet vill alltså inte tillstyrka förslaget, förrän vi har fått de saker jag här nämnde klargjorda. Vi tycker inte heller att det är riktigt att använda de allmänna anslagen för drift av statliga vägar för att skaffa utrustning för hastighetsövervakning, som nu föreslås.

Sådana här saker tycker vi alltså att regeringen och det socialdemokratiska partiet skall klargöra först, innan vi kan ställa oss bakom förslaget.

Anf. 53 OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Fru talman! Det är riktigt, Anna Wohlin-Andersson, att ni har föreslagit en plan för att belägga resterande delen av det statliga grusvägnätet under en tioårsperiod. Det står i er reservation och i er motion. Det kostar 58 miljarder. Men begär man en plan måste man också vara beredd att anslå de medel som fordras för att genomföra denna plan, annars är det ingen mening

med en plan. Det har ni gjort. Dessutom vill ni lägga på 40 miljarder till på järnvägarna. Då frågar jag en gång till: På vilka samhällssektorer vill ni dra ner när ni skall satsa dessa väldiga belopp på vägar och järnvägar?

De enskilda vägarna får, Anna Wohlin-Andersson, ett plus på 17 miljoner i år. 15 miljoner av bärighetssatsningen skall dessutom gå till de enskilda vägarna. Så visst blir det en påplussning.

När man hör Anna Wohlin-Andersson tala om dessa väldiga satsningar, tycker jag att man på något sätt känner igen centerpartiet som det gamla hederliga överbudspartiet.

Sedan till Görel Bohlin: Skall denna miljardsatsning ske på bekostnad av att vi skall skära ner på den sociala sektorn, då är vi inte längre med. Vi vill pröva nya finansieringsformer för att i fortsättningen klara framför allt driften av det statliga vägnätet. Där skall vägverket ge ett förslag senast den 1 juli.

Det är riktigt att jag inte är överens med Görel Bohlin om att vi skall omfördela vägpengarna till storstadsregionerna. Vi har fattat ett beslut i denna riksdag om att vi skall ha bra vägnät i hela landet. Då måste vi göra denna omfördelning till glesbygdens förmån.

Jag har ju, Viola Claesson, svarat på frågan om miljön vid E 6. Jag skall inte behöva stå i talarstolen och upprepa svaren i varje replik jag får. Viola Claesson måste lyssna på vad jag säger.

Fru talman! Jag skall i min nästa replik återkomma till varför vi behöver ha bra vägar i vårt land.

Anf. 54 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Jag föreslår apropå dessa 58 miljarder att Olle Östrand deltar i en studiecirkel i innantilläsning, gärna i ABF för det finns säkert här. Jag tänker inte stå här och tala om hur jag skall finansiera någonting som Olle Östrand har hittat på.

Vägarna är det viktigaste i trafiksystemet, säger Olle Östrand. Ja, det är de. Sedan sade Olle Östrand att 50 % av tilläggsanslaget gick till skogslänen. Men Olle Östrand gör samma fel här som socialdemokraterna gör när det gäller regionalpolitiken. Skogslänen inrymmer både stora tätorter och stora glesbygder. Vägmedlen hamnar i de snabbt växande städerna och mellan dem.

Jag noterar att Olle Östrand inte tar avstånd från den fördelning av medelsanvisningen till länstrafikanläggningar som vägverket har gjort. Varför skulle han göra det, för han sitter ju själv i styrelsen! Man kan räkna ut att 40 % av de samlade medlen till länstrafikanläggningar hamnar i de tre storstadslänen fram till åtminstone 1991.

Olle Östrand har en replik kvar, och då skulle jag vilja veta vad han lägger i orden: nej, socialdemokraterna har omfördelat vägmedlen till glesbygdensnätet.

Ni har höjt anslaget till de enskilda vägarna med 17 miljoner, när det går åt 1 600 miljoner för att höja standarden på mycket dåliga vägar till godtagbar. Ni plussar på till de enskilda vägarna med 4 % och till de statliga vägarna med 15 %. Det här skall jag och kommunikationsministern ha en särskild interpellationsdebatt om framöver, så jag tänker inte ta upp kammarens tid

med det mer just nu. Men, Olle Östrand, tala om för mig på vilket sätt ni har omfördelat vägmedlen till glesbygden, för jag håller med om att vägarna tillhör det viktigaste när man bygger ett samhälle.

Anf. 55 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Fru talman! Olle Östrand säger: Vi är beredda att pröva andra finansierings- och driftsformer på trafiksidan, vilket innebär att försöka få andra att betala någonting som man inte klarar över statsbudgeten. Detta leder till en allmän kostnadsökning. Det är man beredd till. Men att försöka medverka till att få ett sänkt skattetryck, att försöka minska på konsumtionssidan, att försöka få fram sådant som leder till dynamiska effekter på näringslivssidan kan man inte förmå sig till. Det är synd, för det är på det sättet som vi skulle kunna förbättra vårt lands ekonomiska situation.

Avgifter på befintligt vägnät kan Olle Östrand tänka sig: Vägtullar och hinder, alltså åtgärder som, förutom att bilisten får betala vägen två gånger, medför ökade kostnader för bilisterna men också innebär hinder på vägarna och ytterligare miljöförstöring. Dessutom leder det alldeles säkert till besvärliga trafiksäkerhetssituationer.

85 % av allt resande sker på vägar, sade Olle Östrand. Ja, och då måste vi ha ett bra vägnät även i storstadsregionerna. De har nu blivit väldigt misshandlade i många år. Stockholmsområdet t.ex. har fått mellan 5 och 9 % av de statliga väganlagen i en rad år och har därmed trafikmässigt proppats till. Stockholmsområdet är ett viktigt genomfartsområde för trafik. Från Norrlands kustland och även söderifrån kommer mycken nyttotrafik som skall passera Stockholmsområdet, men varken kringfartsleder eller tvärleder finns. Det leder till stagnation och irritation, ökade utsläpp som förstör miljön och ett ökat antal olyckor. Det är väldigt viktigt att vi får ett förbättrat vägnät och sätter in förbättringarna där de bäst behövs. Man skall dra nytta av de avkastningsberäkningar som vägverket gör.

Anf. 56 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Fru talman! Det börjar bli svårt för mig att inse värdet med en debatt över huvud taget med Olle Östrand. Tydligt har han inte läst betänkandet. Jag trodde att han på ett ungefär visste vad som står där. På s. 15 kan man läsa om vägpolitikens mål – om nu Olle Östrand inte känner till den saken.

Man kan inte, Olle Östrand, sätta likhetstecken mellan en miljövänlig trafikförsörjning och vägmiljön, som Olle Östrand sade tidigare. Jag förstår att Olle Östrand vill att vi skall använda tiden till struntprat och att han därför bara kommer med sådan här gallimatias. Jag tycker att Olle Östrand skall fråga de andra socialdemokratiska ledamöterna i trafikutskottet om de har uppfattat skrivningarna på samma sätt som han. Det vore alltså bättre att ha en litet mera seriös debatt.

Olle Östrand inleder sitt huvudanförande med att tala om vägnätets ökade betydelse, om att fritidsresandet tilltar, om att människorna själva bestämmer vilka vägar som man skall satsa på och om att prognoserna måste ändras till följd av den enorma trafikökningen. Ja, Olle Östrand, det är faktiskt vad det hela handlar om! Men det är inte ödet eller den ekonomiska utvecklingen – vilken ju skulle gynna alla här i landet – som är avgörande för den enorma

trafikökningen på våra vägar. Några tjänar på denna, men definitivt inte folk i allmänhet.

De som driver på mest och som står för lobbyverksamheten – jag har tagit upp den saken bl.a. i mitt första inlägg – och som flåsar på som värst för att få bygga motorvägar exempelvis är ju inte de som företräder gemene man i samhället. ScanLink-projektet är i allra högsta grad ett projekt som existerar i verkligheten. Man har ju redan börjat beta av den ena biten efter den andra – bl.a. beträffande motorvägen i Bohuslän. Men det är inte ett folkligt behov som man här tillfredsställer. Inte ens på vägverket i Göteborgs och Bohus län kände man till att det fanns några planer på en motorväg. Man har heller aldrig bett att få någon sådan.

Ännu en gång vill jag fråga: Vad är det som är samhällsekonomi i fråga om motorvägsbygget i Bohuslän? Och vad är det – om vi nu skall vara allvarliga, Olle Östrand – som är miljövänligt när det gäller det projektet och den motorvägen?

Anf. 57 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Med socialdemokraternas vägpolitik får vi fler grusvägar. Det är precis vad som händer just nu. Asfalten rivs ju upp i delar av vårt land, därför att det inte finns pengar till underhåll. Man vill inte skjuta till mer pengar. Olle Östrand väljer i stället att rikta alla möjliga konstiga anklagelser mot oss som föreslår att mer pengar skall anslås. Det är svårt att hålla reda på alla fantasier här.

Vidare är det svårt att hålla isär detta med kort och lång sikt när det gäller miljön. Om man rätar ut en väg och förbättrar denna, innebär det på kort sikt naturligtvis en förbättring ur både miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Men samtidigt leder detta till en ökad vägtrafik. Andra transportslag som funnits tidigare slås ut, eller också blir det inte möjligt att utveckla andra transportslag som är miljövänligare och säkrare – t. ex. järnvägen. Vi har ju inte råd med parallella järnvägs- och vägsystem överallt.

På lång sikt leder detta till att trafiksäkerheten påverkas negativt. Trafikolyckorna blir allvarligare när hastigheterna ökar. Utsläppen blir större. Vi är alltså så att säga inne i en spiral. Sedan kommer behoven och kraven. När det blir trångt på vägen, måste nya vägar återigen byggas. Så fortsätter man med en kortsiktig miljö- och trafiksäkerhetspolitik som bara resulterar i sämre miljö och minskad trafiksäkerhet.

Det vore bra om socialdemokraterna öppnade ögonen något och såg hur det egentligen förhåller sig på lång sikt. Skall vi lösa de miljöproblem som faktiskt hotar skogar, sjöar, mark och hav – den situationen befinner vi oss faktiskt redan i –, måste man våga attackera även vägtrafiken. Då räcker det inte med att bara se över prognoserna. Olle Östrand, för vad hjälper det? Inte bidrar prognoserna när det gäller trafikutvecklingen till att några miljöproblem kan lösas.

Sedan vill jag framhålla att vi i miljöpartiet inte har presenterat ett enda förslag som, om det förverkligades, skulle kunna leda till en försämrad framkomlighet på vägarna, tvärtom! Befintliga vägar skall skötas och göras så framkomliga som möjligt. Samtidigt vill vi dock satsa stort på järnvägssystemen och de spårburna transportererna. Vi vill att så mycket gods och en så

stor del av persontrafiken som möjligt skall föras över på järnvägen och kollektivtrafiken i storstäderna. Det är ju i huvudsak i storstäderna som trafiken ökar, inte i glesbygden, som Olle Östrand förespeglade här. Vi skulle alltså kunna komma åt miljöproblemen. Men detta är inte möjligt om man i stället satsar pengar på nya motorvägar kors och tvärs i landet – det borde även socialdemokraterna till slut inse.

Anf. 58 OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Fru talman! Faktum är, Roy Ottosson, att ett byggnadsanslag som minskas med tre fjärdedelar leder till totalstopp för förbifarter. Det blir inte någon bättre miljö i tätorterna. I stället blir miljön sämre, även på många mindre orter i vårt land.

Så till Görel Bohlin. Det gäller då storstadstrafiken. Jag har tidigare sagt att det är på tiden att framför allt ni i Stockholm bestämmer er för hur ni vill ha trafiken ordnad. Men det tycks vara väldigt svårt. Storstadstrafikkommitén kommer att lägga fram sitt betänkande senare i år. Det är min förhoppning att de förslag som där kommer att presenteras också kan förverkligas. Jag är helt övertygad om att även ni här i Stockholmsområdet då får en bättre trafikmiljö.

I Sverige finns det ungefär 400 000 km vägar och 11 000 km järnvägar. Således kan vi aldrig ersätta landsvägstrafiken med järnvägstrafik, utan många av transportererna måste ske på landsväg. 270 miljoner ton av de 350 miljoner ton som lastbilarna transporterar fraktas på sträckor understigande 10 mil. I dag finns det t.ex. 89 mejerier i Sverige. Tankbilar hämtar 10 miljoner liter mjölk på bondgårdar runt om i vårt land. Från dessa 89 mejerier distribueras mjölken med lastbil till 8 800 livsmedelsbutiker. Vidare finns det 600 000 villor i detta land som uppvärms med 1,3 miljoner kubikmeter eldningsolja, vilken måste transporteras med lastbil från de ca 50 depåer som finns i vårt land. Dessutom finns det ungefär 25 000 byggarbetsplatser som för sin verksamhet kräver lastbilstransporter.

Mot den bakgrunden, mina kära vänner Viola Claesson och Roy Ottosson, måste vi ha ett bra vägsystem – det är det enda som gäller, för det finns inget bra alternativ.

Genom att förbättra vägarna bidrar vi till minskade avgasutsläpp, en bättre miljö och ökad trafiksäkerhet.

För att kunna behålla och utveckla industrisamhället och den spridning i fråga om befolkning och näringsliv som finns i dag måste vägarna vara bra. Vad vi måste diskutera är hur utsläppen från biltrafiken kan minskas. Jag tror inte att vare sig Viola Claesson eller Roy Ottosson har sagt ett enda ord om den saken i dag. Kanske är det på sin plats att senare ta upp en sådan debatt.

Anf. 59 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att en repliktid om högst tre minuter medgavs.

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

Anf. 60 KARIN ISRAELSSON (c):

Fru talman! Jag har i min hand en skrivelse från Statsanställdas förbund i Västerbotten där man säger följande:

”Vägnätet i Västerbotten försämras från dag till dag. Eftersläpningen av vägunderhållet är idag uppe i storleksordningen 400 miljoner på länets allmänna vägar. Av den totala beläggningsbudgeten i Västerbotten går 30 % utav den till att hålla E4:an genom länet totalt 24 mil i någorlunda skick.”

Som flitig trafikant på Västerbottensvägar kan jag verkligen instämma i vad Statsanställdas förbund i Västerbotten här säger. Vägarna i Västerbotten är i mycket dåligt skick.

I årets allmänna motionsflod bidrog jag med en motion, där jag pekade på de brister som finns och den sneda fördelning av medel som sker i vårt län. Motionen överensstämmer med den partimotion som Anna Wohlin-Andersson i sitt anförande i dag försvarade med bravur och där skälen anges till att vi i centerpartiet vill ha en annan fördelning av medlen till vägarna.

När regeringen då inte ger medel till underhåll av vägarna, går den ut och försöker vidta åtgärder för att förhindra en ytterligare försämring av vägarna genom att införa dubbdäcksförbud vissa delar av året. På försök har förbudet införts en månad tidigare och upphävts en månad tidigare jämfört med den förra perioden. Denna försöksperiod, som nu har gått till ända, skall utgöra underlag för beslut som skall fattas vid halvårsskiftet om dubbdäckens vara eller icke vara.

I diskussionen om dubbdäcken har det inte tagits någon hänsyn till vad dubbdäck egentligen åstadkommer i fråga om vägslitage. Forskningsuppgifter tyder klart på att det lilla vägslitage som uppstår utgör ungefär 5 % av de totala vägslitage i närheten av storstadsområdena. För övrigt märks inte dubbdäcksslitage.

Vad är det då som orsakar ett stort slitage på vägarna? Jo, det är den tunga trafiken.

Jämfört med den planering som låg till grund för vägbyggandet för ett tiotal år sedan har vägtrafiken ökat många gånger om. Den tunga trafiken ökar alltmer, eftersom allt fler av de tunga transportererna också läggs över från järnväg till landsvägsnät.

Då sätter man i stället in åtgärder för att förstärka broar, men de vägar som går mellan dessa broar får inga anslag utan skall vara i samma skick som förut, medan de tunga transportererna hela tiden växer och nöter på vägarna.

Dubbdäckslagen har visat sig vara mycket svår att följa. I år upphörde möjligheten för laglydiga medborgare att använda dubbdäck efter påsk, den 2 april. Påsken infaller vid olika tider under året, nästa år den 22 april och året därpå den 7 april. Tidigare kunde man ha dubbdäck fram till den 1 maj. Många har nu fått böta därför att de haft dubbdäck på sina bilar efter den 2 april, trots att de bor i områden där det kan befaras att det kommer snö.

Dubbdäckslagen är trubbig, eftersom den slår likvärdigt över hela landet, trots att klimatet är ett annat i de norra delarna av landet än i de södra delarna. Även i Småland, Östergötland och Västergötland inträffar halkperioder i april månad.

Inför den prövning som skall ske av dubbdäckslagen bör stor hänsyn tas till de synpunkter som jag har framfört.

Jag anser vidare att det inte finns några skäl som talar för en avgiftsbeläggning av dubbar. En trafiksäkerhetsåtgärd som vi vet betyder mycket skall inte avgiftsbeläggas. Bilisten betalar redan i dag en högre kostnad för de däck som han använder – de dubbdäck som innebär att man är säkrare i trafiken.

Den dubbdäckslag som tidigare har gällt bör vara aktuell även fortsättningsvis. För busschaufförer och chaufförer i tunga lastbilar som inte kan använda dubbdäck i framtiden kommer det att bli mycket bekymmersamt. De har redan i dag stora kostnader och svårigheter att hinna med de transporter som de skall utföra, och de är helt beroende av ett bra däckmaterial. Därför skulle ett dubbförbud vara av ondo för dem.

Jag vill också ha en lag som är möjlig att tolka, inte så att olika poliser tolkar lagen olika och människor döms olika, beroende på i vilket polisdistrikt de anträffas. Det är inte bra med sådana lagar. Det är inte bra med en dubbdäckslag som innebär att människor skadar sig i trafiken.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 61 LENNART NILSSON (s):

Herr talman! För några ministrar sedan och även för några år sedan bjöds kommunikationsministern till Bohuslän för att han skulle titta på den berömda väg E 6. Det var långt innan både Viola Claesson och jag över huvud taget hade någon aning om vad Scandinavian Link stod för. Inom parentes sagt är det ganska märkligt att man i diskussionen om Scandinavian Link aldrig hört talas om att det i Scandinavian Link-kommitténs synpunkter även ingår en järnväg upp till Norge. Det glömmar man ofta bort.

Vi hade alltså bjudit in kommunikationsministern för att titta på vägen och att åka den tillsammans med företrädare för samtliga partier i Bohuslän. Kommunalfolk mötte upp i varje kommun som han besökte. Alla var över partigränserna överens om att det var angeläget att bygga ut E 6 till en motorväg fram till Gläborg och därefter en motortrafikled upp till norska gränsen. Det var alltså innan diskussionen om den förhatlige Gyllenhammar och Scandinavian Link kom upp – som en del är så fixerade vid i varje anförande.

Det finns ett massivt tryck för att denna väg skall kunna byggas. Inte minst hälsade vi med tillfredsställelse när herr talmannen var industriminister, när Uddevallapaketet presenterades och denna väg kunde komma till stånd mycket tidigare än vi hade krävt och kunnat drömma om.

På E 6 genom Bohuslän är 60 % av den tunga trafiken utländsk trafik, och 25 % av persontrafiken är utländsk trafik. På sommaren är det en turistväg. Det är en lokalväg för befolkningen, en regional väg, en riksväg och en internationell väg.

Det är dyrt att bygga vägar i Bohuslän, och därför säger en del ekonomer att det är mer ekonomiskt lönsamt att bygga vägar där man inte behöver spränga i berg. Det är självklart att det blir dyrare att bygga en väg i ett landskap med berg och dalgångar, men skall inte vägar byggas där de behövs?

Av regionalpolitiska skäl har vägar naturligtvis byggts i glesbygd, och detta

vägbyggande vill nu miljöpartiet utöka ytterligare. Vi har också hävdad att det måste byggas vägar där de behövs.

Jag bor och verkar i Bohuslän, nära ett lasarett, och jag ser hur ambulanserna kommer körande. Under de år som jag har haft körkort och kört på E 6 har flera hundra människor dödats eller skadats och blivit handikappade på vägen. När vi pratar om samhällsekonomi kan jag ställa frågan till Viola Claesson: Hur mycket är ett liv värt? Hur mycket är det värt för människor att slippa sitta i rullstol eller vara handikappade för resten av livet? Det som egentligen föranledde mig att gå upp i talarstolen var – nu vill inte jag ta de orden i min mun – det vi har hört av vissa debattörer, nämligen att det pratas strunt, att det är gallimattias, att det är oförskämdheter och att en del inte begriper någonting. Den enda som begriper någonting är Viola Claesson, som representerar folket.

Vad är det egentligen för lokal opinion som vill stoppa motorvägsbygget? Det märktes ingenting i senaste valresultatet. Vi som har förespråkat att vägen måste byggas ut av miljöskäl, sysselsättningskäl, trafikskäl och vad Viola Claesson än kan komma på, vet att det finns en kraftig, bred majoritet för att denna väg skall komma till stånd. Men det är bara Viola Claesson och hennes parti samt eventuellt några miljöpartister som representerar folket. Är det Viola Claessons demokratibegrepp, att ett litet fåtal skall bestämma över majoriteten? Eller skall man acceptera att vi här i riksdagen under flera riksmöten har fattat beslut i denna fråga med en kraftig och bred majoritet men att det fortfarande bara är Viola Claesson som begriper något. Alla andra begriper inte någonting, utan det är enbart Viola Claesson som representerar folket.

Jag vill ha detta sagt, herr talman, eftersom att man i varenda diskussion kan få för sig att människorna i Bohuslän är motståndare till detta bygge. Det finns en liten minoritet som är det. Men den stora majoriteten anser av många olika skäl att det är nödvändigt att få en väg. Oavsett vad vi tycker kommer danskar, norrmän och andra att köra genom Bohuslän. Men det som är viktigt är att vi ställer krav på bilindustrin. Det är inte vägen det är fel på. Det är i så fall den som kör på vägen det är fel på. Då måste vi dämpa våra hastigheter. Därför hälsar jag tillsammans med socialdemokraterna i Bohuslän med tillfredsställelse att hastigheterna under sommaren kommer att sänkas, vilket vi för övrigt tycker att man borde göra över huvud taget. Vi borde sänka hastigheterna på våra vägar för att få en bättre miljö.

Herr talman! Det finns andra som representerar folket också. Jag tycker att man borde ta hänsyn till det, när man utgår från att själv vara den ende företrädaren för folket.

I detta anförande instämde Stig Bertilsson (m).

Anf. 62 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Herr talman! Det var mycket på en gång, Lennart Nilsson. Vem som företräder folket tycker jag inte att vi skall kivas om här. Jag har inte påstått att jag ensam företräder folket. Jag kan bara konstatera att vpk vid valet 1988 fick in en riksdagsledamot från Bohuslän och från just detta område. Vpk är det parti i Bohuslän som har funnits längst och som dessutom har motarbetat

frågan om ett motorvägsbygge. Samtidigt är vi det parti som kämpar för att bygga ut järnvägen. Nu lyckades Lennart Nilsson hålla ett ganska långt anförande utan att säga ett ord om järnvägen. Man skulle nästan kunna få för sig att han inte heller bryr sig om den, att han inte vill bygga ut den eller att satsningar på vägen inte påverkar hur järnvägstrafiken och järnvägens framtid skall se ut.

Ett motorvägsbygge leder inte bara till att det alstras mer biltrafik på vägen. Det leder också till att förutsättningarna för trafiken på järnvägen undergrävs. Detta är så självklart att jag egentligen inte skulle behöva ta upp det. Men eftersom Lennart Nilsson inte nämnde ett ord om det, måste jag faktiskt göra det. Tror Lennart Nilsson att, i motsats till vad alla utredningar faktiskt har visat, en färdig motorväg i Bohuslän inte leder till ökad trafik på vägen? Det är det ena.

Det andra är när Lennart Nilsson med ett mycket behagligt tonfall gör sig till tolk för alla dem som har drabbats genom trafikolyckorna på denna väg i Bohuslän. Han skulle vilja se ett färdigställande av motorvägen just för att minska antalet olycksoffer. Minsta antalet trafikolycksfall skulle vi få inte bara om vi sänkte hastigheterna utan också om vi överförde framför allt det tunga godset till en järnväg som även rustades upp för att ha kapacitet att ta emot tungt gods. Jag har själv talat med sådana som kör utryckningsfordon, t.ex. ambulanser. Det mest besvärande i trafiken för dem, Lennart Nilsson, är faktiskt de tunga transportererna som nästan korkar igen den farliga vägen E 6. För den är farlig. Det jag och många med mig tror hade varit den bästa lösningen för att minska antalet olycksdrabbade, hade förutom att bygga ut järnvägen varit att, som också vägverket hade tänkt, förbättra vägen utan att göra den till Sveriges genom historien dyraste och mest luxuösa motorvägsprojekt.

Anf. 63 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Jag missade tyvärr inledningen av Lennart Nilssons anförande. Jag var ute och drack vatten. Men jag hörde så pass mycket av avslutningen att jag förstod att han pläderade för motorvägsbygget genom Bohuslän och gjorde sig till tolk för folket i Bohuslän också, vad jag förstod.

Jag vill bara upplysningsvis tala om för socialdemokraterna att ScanLink och motorvägsbygget i Bohuslän i synnerhet, är något av miljörelsens första stora testobjekt för regeringens nya miljöpolitik, för att se om den verkligen betyder någonting, för att se om den verkligen betyder att man skall ändra på de storskaliga satsningarna på miljöförstörande vägtrafik, t.ex. Det finns fortfarande en parallell järnväg, som är dålig men som man kan rusta upp som ett alternativ. På den skulle Volvo kunna sända sina transporter i stället för på väg. Det gäller naturligtvis också den tunga godstrafik mellan Norge och kontinenten som går längs kusten. Men någon satsning blev det inte från socialdemokratins sida, utan det blev en ny motorväg.

Det var också fullt möjligt med en skonsammare förbättring av nuvarande vägsträckning. Är man ute efter trafiksäkerhet, skulle man dessutom ha tagit itu med andra delar av vägen.

Bohuslän har den mest katastrofala utvecklingen i Sverige vad gäller

försurning, skogsskador och en tilltagande övergödning av havet, beroende på bl. a. avgasutsläppen. Här är toleransgränsen för ökade utsläpp minimal eller rättare sagt obefintlig. Varje ökning av avgasutsläppen innebär ökad förstörelse av naturtillgångar, skog, vatten och hav. Det vet alla. Ingen kan förneka detta; det är vetenskapliga sanningar, som ingen förnekar – offentligt i alla fall.

Detta var alltså ett tydligt testfall för att se vad socialdemokratins nya miljöpolitik är värd. Facit har vi fått här i kväll. Lennart Nilsson pläderar för fler motorvägar. Järnvägsvarianterna går han tyst förbi. På dem skall det inte satsas, tydligen. Socialdemokratin står för ökad försurning, havsdöd, skogsdöd och vägrar förstå att det är detta man håller på med.

Anf. 64 LENNART NILSSON (s) replik:

Herr talman! Jag inledde mitt anförande, Viola Claesson, med att tala om järnvägsdelen i Scandinavian Link, som Viola Claesson vid varje tillfälle som hon skäller på Gyllenhammar och Scandinavian Link glömmer bort. Dessutom har jag fått för mig att vi här i kammaren för några timmar sedan röstade om järnvägstrafiken och att debatten nu gäller en vägdiskussion.

För Roy Ottosson kan jag tala om att samtliga bohuslänningar här i riksdagen har i en sexpartimotion föreslagit att Bohusbanan skall byggas ut till Norge. I dag har vi tillsammans röstat på förslaget i den motionen, dvs. på den reservation som fanns om detta. Tyvärr har vi inte fått med oss andra ledamöter av kammaren. Vår linje är helt klar: vi vill bygga ut Bohusbanan, men nu diskuterar vi vägar.

Roy Ottosson sade i sitt tidigare inlägg att miljöpartiet inte vill försämra framkomligheten på våra vägar. Men det var precis vad miljöpartisten i Göteborgs och Bohusläns länsstyrelse föreslog förra måndagen. Han sade att man måste minska framkomligheten på våra vägar i Bohuslän. Det var hans förslag, och det innebär ju inte några lättnader från miljösynpunkt. Bilar som står stilla och spyr ut avgaser gör ju inte miljön bättre.

Vi kan konstatera att oavsett om vi bygger vägar eller inte så kommer för Viola Claesson och Roy Ottosson varje förbättring av E 6 att ingå som ett led i Scandinavian Link, eftersom det passar deras syfte. Vi kommer att få en ökad trafik oavsett om vi bygger ut och förbättrar E 6 eller inte. Alla utredningar talar för det. En hel del kan vi inte påverka själva, eftersom det är fråga om internationell trafik. Skall vi stänga av våra gränser mot Norge och söderut, så att vi inte kan ta emot några utlänningar som vill köra genom landet eller komma hit och turista i det vackra Bohuslän?

Vi kommer alltså att få en ökad trafik, oavsett vad vi tycker. Därför måste vi ställa krav på bättre bilar och lägre hastigheter, som vi socialdemokrater i Bohuslän har föreslagit. Vi anser att det skulle vara ett ekonomiskt vansinne att anta en reservation i vilken man föreslår att ett bygge skall avbrytas, där man redan har byggt bropelare, har schaktat undan mark och skulle få betala enormt stora summor i skadestånd utan att få ut någonting av det hela. Det leder inte till en förbättrad miljö. Vi är övertygade om – och det stämmer med svaren från de forskare som har blivit tillfrågade – att man, om man får en lugnare hastighet, om trafiken inte ökar mer än normalt, får en bättre miljö tack vare den här motorvägen. Det är helt klart. Vi får en bättre miljö än om

vi skulle fortsätta att köra på den gamla krokiga E 6, där det blir stopp titt och tätt. Det är bara att konstatera att vi får en bättre miljö med den bättre väg som man nu håller på med att bygga.

Prot. 1988/89:107
2 maj 1989

Vägväsende

Anf. 65 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Herr talman! Georg Andersson är kvar i kammaren – det är bra. Han var nyligen på en debatt i Bohuslän som Statsanställdas förbund var en av initiativtagarna till. Det var framför allt järnvägsfolket inom Statsanställdas förbund som hade ordnat den här debatten. Det ordnas inte några större debatter av någon inom arbetarrörelsen för att propagera för motorvägsbyggande, men allt fler debatter anordnas därför att man vill satsa på järnvägen i stället för på ScanLink, motorvägar eller Öresundsbro.

Vid det här tillfället var alltså Georg Andersson närvarande. Han intervjuades på väg därifrån. Han såg från tåget ...

Anf. 66 TALMANNEN:

Jag vill erinra Viola Claesson om att Viola Claesson erhöll ordet för replik på Lennart Nilssons anförande.

Anf. 67 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Herr talman! Ja, det stämmer, men det här är viktigt för den här debatten, eftersom det handlar om järnvägssatsningar.

Georg Andersson ansåg alltså – och jag gissar att Lennart Nilsson tycker likadant – att den lilla å som hade raserats, dvs. den miljö som verkligen inte har blivit bättre genom motorvägsbyggnationen, skulle man kunna hoppa över på ett ben. Jag ser inte riktigt så på det hela. När jag hör Lennart Nilsson plädera för motorvägsbyggnationer tänker jag mer på hur Birgitta Dahl tilltalade sina partikamrater med tanke på miljön, det som många trodde skulle komma att leda till att man verkligen stoppade motorvägsbygget i Bohuslän.

Hon sade: Vår stund på jorden, kamrater, skall bli den stund då vi återupprättar respekten för människan och naturen i samspel. Vi skall under vår livstid återskapa vår barndoms gröna skogar, rena friska luft och klara källsprång.

Jag tror inte att Birgitta Dahl tyckte att det var riktigt att bryta mot naturresurslagen så som regeringen uppenbarligen gjorde, då den gav klartecken till att bygga motorvägen i Bohuslän. Det är min och vpk:s uppfattning liksom uppfattningen hos miljöfolk och de delar av fackföreningsrörelsen som inte heller vill se motorvägen byggas, att man inte har rätt att bryta mot naturresurslagen för att bygga vägen. Hur man än vänder och vrider på saken. Lennart Nilsson, så har miljön inte blivit bättre, utan den har raserats i mycket viktiga delar av Bohuslän där man har byggt vägen.

Dessutom – det har Roy Ottosson berört ganska mycket här – är det oomstritt att trafiken ökar i och med att motorvägen blir klar och att de utsläpp som blir följden ytterligare skadar skogarna. Den som aldrig så litet har brytt sig om de utredningar som har gjorts i Göteborgs och Bohus län och i Älvsborgs län har fått klart för sig att skogsskadorna i vissa områden, bl.a. de områden som vi nu talar om, är lika allvarliga som skogsskadorna i

Västtyskland. För dem som fått detta klart för sig finns ingen annan väg att gå än att först och främst satsa på järnvägen och därefter se till att det blir så få tunga transporter och så litet bilar som möjligt på en förbättrad väg, E 6.

Anf. 68 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Det är bra att Lennart Nilsson röstade på Bohusbanan. Men röstade han också på alla de andra banorna som var precis lika berättigade att få en satsning? Eller var det här bara en lokal grej för den lokala pressen, för den lokala opinionen? Jag har ofta sett det mönstret här i kammaren och är litet förvånad över att det är på det sättet, att man har lokala grejer för att tillfredsställa opinionen på platsen men inte drar konsekvenserna för hela landet. Det är något slags bygdepolitik. Är det så att man verkligen vill satsa på järnvägen, måste man satsa över hela linjen, så att vi får ett bra system. Då handlar det om större investeringar, rejäla investeringar.

Det är också bra att Lennart Nilsson vill sänka hastigheten på vägarna. Det är ett krav som vi har drivit länge och väl, och vi kanske får gehör till slut. Sänk hastigheten till 90 km/tim generellt! Det är bra för miljön. Och det är bra för trafiksäkerheten i hela landet.

När det sedan gäller minskad framkomlighet tog Lennart Nilsson upp ett exempel som visade att miljöpartiet i Göteborg tydligen hade velat minska framkomligheten någonstans. Eftersom jag inte känner till detaljerna i Göteborg – det kan gälla en bilfri innerstad eller något annat lokalt – så kan jag självfallet inte kommentera det exemplet. Vad jag däremot har sagt tidigare i kammaren i dag är att vi i detta betänkande inte har lagt fram något enda förslag som går ut på att minska framkomligheten för vägtrafiken. Det är vad jag har sagt, och det står jag fast vid. Tvärtom föreslår vi förbättringar när det gäller drift och underhåll av vägar osv.

Ja, det gäller att stoppa i tid, och jag kan bara beklaga att den här motorvägen redan byggs. Detta är, som jag sade tidigare, det första riktigt stora testfallet för miljöreformen. Och socialdemokraterna har bekant färg, men ni kan ändra färg ännu. Jag hoppas ni gör det.

Anf. 69 LENNART NILSSON (s) replik:

Herr talman! Jag trodde att Roy Ottosson kände till Göteborgs och Bohus län, eftersom han tidigare nämnde hur skogarna i Bohuslän ser ut. Länsstyrelsen i Göteborg är en länsstyrelse för Göteborg och Bohuslän. Samma länsstyrelse diskuterar alltså frågor som berör både Göteborg och Bohuslän. Det var i det sammanhanget som miljöpartisten föreslog att man skulle minska framkomligheten på våra vägar för att bilarna skulle stanna upp.

E 6 är den Europaväg i landet där trafiken ökar snabbast trots den dåliga standarden. Det är bara att konstatera att sådan är verkligheten.

Vi hade för några timmar sedan en diskussion om järnvägspolitiken i samband med behandlingen av betänkande 16, Viola Claesson. Det betänkande som vi nu resonerar om handlar om vägfrågor. Kommunikationsfrågorna hänger ihop, men jag kan inte hjälpa att man i debatten har skiljt de här frågorna. Men nu talar vi om vägar, och jag har nämnt att vi socialdemokra-

ter i Bohuslän – jag kan förresten i den här frågan tala för alla partier – slår vakt om Bohusbanan.

När det gäller bäcken i Ljungskile är det kanske möjligt att man kan hoppa över den om inte på ett ben så kanske på två. Jag vill bara konstatera att vägverket har utfört ett arbete för att klara av de problem som finns i samband med utbyggnaden och att bäcken inte kommer att över huvud taget skadas på något sätt. Den här flodpärlmusslan som skulle vara så unik – och som även finns i Ammerån och Hemån, efter vad jag har lärt mig i bostadsutskottet – kommer man att kunna bevara, och man kommer att klara fisken osv.

Jag har varit ordförande i LO-distriktet i Västsverige. Vilket fackförbund är egentligen motståndare till en utbyggnad? Fackföreningsrörelsen i Västsverige anser att det är viktigt att man bygger färdigt den här vägen. Det skulle vara ett vansinnigt slöseri om man avbröt ett vägbygge som redan är på gång. Viola Claesson säger att det inte finns någon som propagerar för motorvägen. Men beslutet är fattat, och vi håller på att bygga den. Nu skall vi se framåt och på hur framtiden skall se ut både när det gäller järnvägar och förbättringar av E6-an. Det behövs både för miljön och för människorna som skall klara sin livhank. Det är viktigt. Vi måste bygga vägar där vägar behövs.

Talmannen anmälde att Viola Claesson och Roy Ottosson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 70 KJELL ERICSSON (c):

Herr talman! Att det är viktigt med goda kommunikationer har vi hört tidigare i debatten om järnvägarna, och det har vi också hört i denna debatt som handlar om vägarna. Järnvägarna är viktiga, men tyvärr finns det inte så många järnvägar som når många orter. Dels har många järnvägar lagts ner, dels finns det orter som aldrig har haft och aldrig kommer att få någon järnväg. Vägarna är därför vårt allra viktigaste transportsystem.

Vägarna är av yttersta vikt för utvecklingen i våra olika regioner, och då kanske främst i skogslänen. Om vi menar någonting med att "hela Sverige ska leva" måste vi också se till att vi har bra vägar i hela vårt land, vilket för närvarande inte är fallet. Jag vill instämma i allt det som Anna Wohlin-Andersson sagt här tidigare om behovet av upprustning av vårt vägnät. Jag håller också med Olle Östrand när han säger att det är viktigt med bra vägar i hela vårt land. Men vi har tyvärr inte bra vägar i hela landet. Vi har i stället många undermåliga vägar, vilket gör att anslaget till vägväsendet är otillräckligt. Vi har bl. a. många mil grusvägar som alltför saknar beläggning. Medelstilledningen för dessa vägar är alltför knapphändertilltagen.

Det har i den här debatten talats mycket om det övergripande målet för vägarna. Jag skall begränsa mig till att tala litet om problematiken i Värmland. Jag yrkar bifall till motion T228 som är en gemensam motion från centerpartiet, moderaterna och folkpartiet och som tar upp vägförhållandena i Värmland.

En av våra största vägar, kanske den viktigaste vägen i Värmland, är E 18 som sträcker sig i från Stockholm till Oslo. Vägen har på långa sträckor en bra standard. Det finns dock flaskhalsar som det är angeläget att man rättar till.

Bl.a. behöver sträckningen Grums—Segmon snarast byggas om, och likaså sträckningen närmast norska gränsen. Där blir långtradarna vintertid stående så fort det blir halt i de branta backarna upp mot gränsen. Det är här viktigt med en snar förbättring, men till detta saknas medel i vägverkets budget.

Vi har också många andra vägar som är av stor betydelse för utvecklingen i Värmland. Jag kan inte räkna upp alla, men jag vill i alla fall ge några exempel. Vägarna i Västvärmland är i stort behov av upprustning. Det gäller t. ex. väg 61 som har sträckningen Karlstad—Arvika—Kongsvinger, där många avsnitt snarast borde förbättras. På samma sätt är det med väg 234 mot Sunne, och på den vägen finns det också en mycket omfattande turisttrafik.

Det finns också stort behov av upprustning av väg 62 genom Klarälvsdalen. Den vägen är av utomordentligt stor betydelse för utvecklingen i norra Värmland, där man under lång tid har brottats med stora problem. Samhället och andra intressenter har satsat stora belopp i Branäs skidanläggning. Inte minst av den orsaken behövs en upprustning för att vägen skall klara av trafiken med alla turister som reser till området.

Vi har i Värmland ett mycket omfattande nät av vältrafikerade grusvägar. Det rör sig om ca 30 mil grusväg. De här vägarna borde beläggas, men till detta finns inga pengar. När det gäller grusvägarna finns det referensobjekt i hela Värmland. Jag kan börja på Värmlandsnäs i söder och gå vidare mot Årjäng, Eda, Arvika, Sunne, Torsby och även till kommunerna i centrala och östra Värmland. Överallt klagas det på dessa dåliga grusvägar som är i undermåligt skick. Det har sagts många vackra ord om att "hela Sverige ska leva". Vägarna är då av utomordentligt stor betydelse. Det är därför högst nödvändigt att, i enlighet med centerns förslag, under en tioårsperiod anslå 500 milj. kr. årligen för att vi skall få våra grusvägar i någorlunda skick.

Herr talman! Det låter kanske gnälligt att ta upp så många objekt som jag nu har gjort, men behovet av högre väganlag är i Värmland, liksom på många andra håll i landet, mycket stort. Jag vill påstå att vägfrågorna är bland de frågor som engagerar många människor ute i skogslänen. Det finns dåliga vägar där, och människor vill kämpa för att få vägar av bättre standard. Jag vill därför yrka bifall till motion T228 och till de reservationer som centern står bakom i detta betänkande.

Anf. 71 CHRISTINA PETTERSSON (s):

Herr talman! Jag har begärt ordet med anledning av motionerna T326 och T327 i trafikutskottets betänkande nr 15. Jag är inte nöjd med den behandling motionerna har fått.

Jag vill först kommentera motion T327, som berör väganlagen till Stockholmsregionen. Denna region präglas av att där finns många kommuner och att de har en gemensam marknad för boende, sysselsättning, service och rekreation. Det ställer stora krav på vägnätet och det kollektiva trafiksystemet.

När det gäller trafiksituationen befinner sig Stockholmsregionen i dag i ett kritiskt läge. Underhållet av våra vägar är eftersatt. Det behövs stora investeringar för utbyggnad och förbättring av vägnätet i alla våra kommuner. Det får inte bli så, att ytterkommuner som Norrtälje, Södertälje och

Nynäshamn glöms bort till förmån för de centrala delarna av länet.

Som ett exempel på hur slitna våra vägar är, vill jag nämna att det i dessa kommuner finns vägbanor som har djupa spår. Jag har själv nyligen kört på de här vägarna. Man behöver knappt styra bilen. Det är bara att följa spåren. För att man skall klara av den svåra trafiksituationen i Stockholmsområdet behöver man föra över en större andel av vägenslaget till denna region en vad man för över i dag.

Herr talman! Jag är medveten om att trafiksatsningar är en fråga om prioritering för länsstyrelsen, och att länsstyrelsen överlägger med vägverkets huvudkontor om sådana satsningar. Jag kan också instämma i vad utskottet anfört i denna fråga, nämligen att det inte är lämpligt att riksdagen tar ställning till fördelningsfrågor när det gäller vägväsendet i olika län. Men jag anser det viktigt att olika problem och viljeyttringar, särskilt i vad gäller det mycket bristfälliga vägunderhållet, förs fram här i riksdagen.

Herr talman! Jag vill också helt kort kommentera motion T326, som handlar om att ersätta vägfärjor med broar. Det är positivt att en översyn pågår, men jag anser att detta arbete kan intensifieras. Att ersätta färjor med broar kan i många fall anses som en investering. Färjorna är dyra i drift och olämpliga från miljösynpunkt. Vissa färjor behöver bli föremål för en översyn och upprustning, detta gäller även fästen m.m. Jag anser att man noga bör överväga att ersätta färjorna med en bro innan stora investeringar görs.

Herr talman! Jag har inget särskilt yrkande, men jag hoppas att vad jag anfört tas i beaktande av regeringen och trafikutskottet i det fortsatta arbetet. Jag skall återkomma i saken om inte tillräckliga förbättringar görs.

Anf. 72 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! I Stockholmsregionen finns tåg och tunnelbana, väl utbyggd busskollektivtrafik och två flygplatser. Vägverket har tilldelat Stockholmsregionen en större andel av LTA-anlaget än vad någon annan region har fått. Jag tycker att Christina Pettersson och hennes partikamrater bör tänka på alla de delar av Sverige där människorna bara har en dålig väg. Den väg vi pläderar för utanför Stockholmsregionen kommer inte "bara" de bofasta till del, utan den är också till glädje för stockholmarna när de helt naturligt vill komma ut till sina fritidshus eller till naturen.

Jag skulle vilja skicka med Christina Pettersson ett gott råd: Anlägg en större parkeringsplats vid tunnelbanans ändstation i Täby, så slipper vi en halv mil lång bilkö utanför Norrtäljevägen med människor som väntar på att få komma in till Stockholm.

Anf. 73 CHRISTINA PETTERSSON (s) replik:

Herr talman! Jag vill kortfattat kommentera vad Anna Wohlin-Andersson anförde.

Jag har lyssnat på debatten i kväll, och det är med intresse jag har följt den. Jag har förståelse för de synpunkter som människor från övriga landet anför mot Stockholmsregionen. Ni tycker vi har det bra här i Stockholm. Då tänker ni på Stockholms innerstad, som har en mycket väl utbyggd kollektivtrafik

jämfört med den som finns i landsorten naturligtvis. Men det behövs stora upprustningar, som sagt.

Det är inte bara tätorten Stockholm det handlar om. Jag kommer själv från en glesbygdskommun i Stockholmsregionen. Vi har också vägar som saknar beläggning, och vi har en kollektivtrafik som verkligen inte fungerar särskilt bra. Jag förstår de problem som finns ute i landet. Men i Stockholmsregionen, där så många människor bor och där det finns så stora brister, är det nödvändigt att det i framtiden görs stora investeringar och förbättringar.

Anf. 74 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Det var ett mycket balanserat inlägg som Christina Pettersson gjorde nu. Jag vill därför säga att jag egentligen inte tycker att ni har det så förskräckligt bra i innerstaden när det gäller trafikmiljön.

Det är ändå här i den allra största staden i Sverige som vi har den dåliga trafikmiljön i innerstaden. Detta beror på trafikrytmen, på bilarnas kondition och sådana saker.

Jag instämmer i det som sagts förut om att vi behöver kringfartsleder för biltrafiken och att vi behöver en bättre satsning på kollektivtrafiken. Det är den delen av problemet.

När det gäller fördelningen av väganlaget över landet vidhåller jag det jag förut har sagt.

Anf. 75 STINA ELIASSON (c):

Herr talman! Jag vill börja med att instämma i det som Karin Israelsson anförde angående dubbdäcken och även hänvisa till s. 73 i det betänkande som vi diskuterar, där Anna Wohlin-Andersson har ett särskilt yttrande som står i samklang med det som Karin Israelsson framförde.

Herr talman! Goda kommunikationer är en förutsättning för regional utveckling och balans. Detta gäller i hög grad Norrlands inland, där kommunikationernas standard är helt avgörande för möjligheterna att utveckla näringslivet.

I det trafikpolitiska beslut som riksdagen fattade våren 1988 framhölls bl. a. att samspelet mellan de trafikpolitiska och regionalpolitiska åtgärderna borde förstärkas och anpassas till de förutsättningar som finns i olika regioner.

Med hänvisning till detta riksdagens tidigare uttalande förväntar vi oss i Jämtlands län att det inte stannar vid vackra ord utan att de regionalpolitiska åtgärderna verkligen anpassas till vårt läns förutsättningar!

Jag har i motion T343 redovisat hur läget är i dag beträffande vägnätet och vad som krävs för att nå angivna mål. Bara för huvudvägnätet i länet krävs åtgärder på ca 23 mil och investeringsmedel om ca 500 milj. kr. Utöver detta krävs särskilda insatser inom ramen för det s.k. bärighetspaketet. Liknande krav som dem som jag för fram i min motion förs också fram i motion T250 av socialdemokraterna på Jämtlandsbänken.

I årets budgetproposition pekar kommunikationsministern på att tjälskadade vägar begränsar utvecklingsmöjligheterna i vissa områden. Vårt län är ett "visst område". Som uppenbara exempel på detta anger dåvarande ministern begränsningar i skogstransporterna under tjällossning och problem

under samma tid för turistnäringen i Norrlandslänen. Till följd av detta anvisar ministern som ett nära och angeläget investeringsmål att vägar med en trafik omfattande 250–1 500 fordon per dygn skall vara i så bra skick att de i vart fall skall ges god bärighet och vara belagda.

Skall den ambitionen infrias medför det t.ex. att 84 km väg vid sidan om huvudvägnätet omedelbart måste åtgärdas i vårt län. Enbart dessa investeringsåtgärder beräknas kosta 120 milj. kr.

Om ministrernas investeringsmål uppfylls, skulle åkarna i vårt län slippa få sina dyrbara lastbilar sönderskakade och slippa att nästan arbeta ihjäl sig, särskilt nu under våren, för att köra fram virke ur skogarna medan vägarna är frusna. Tyvärr verkar investeringsmålet vara ganska långt borta.

Jag förutsätter att trafikutskottets ledamöter har i tämligen färskt minne det studiebesök som gjordes i Jämtlands län i fjol vår. Jag kan berätta att läget inte blivit bättre. Vissa vägar är bättre lämpade att sätta potatis på än att färdas på!

I en kommun vägrade föräldrar att skicka sina barn med skolbussen, eftersom vägen är så dålig att det bedömdes förenat med livsfara att köra där med en stor buss. Det är således långt mellan regeringens stolta ambitioner och det resultat som verkligheten uppvisar.

Extra pengar anslogs i fjol. En prioritering av skogslänen markerades. Cirka 50 % av de 380 miljonerna det gällde avdelades för skogslänens vägnät. Det var alldeles för litet, ansåg vi, och vi anmärkte framför allt på fördelningsprincipen.

Även om det förekommer en viss medelförstärkning, vill jag starkt understryka kravet på den regionalpolitiska profilen. Riksdagen bör ge klara anvisningar om en tydlig fördelningsmodell, som garanterar den regionalpolitiska inriktningen. Jag har svårt att se tydliga anvisningar när det gäller den här saken i utskottets skrivningar i betänkandet. Vi i Jämtlands län nöjer oss inte med den typ av fördelningsnyckel som hittills har använts.

Herr talman! Jag övergår nu till att tala om yrkande 2 i min motion T343 angående förräntning på läncemedel för väginvesteringar. Jag utgår från ett gammalt krav från centerpartiet vad gäller byggande av de mycket angelägna broprojekten i Vallsundet och Rödösundet i Storsjön i Jämtland.

Efter många års motionskrivande från främst min företrädare här i riksdagen, Nils G Åsling, medgav regeringen äntligen att vägverket skulle bemyndigas att tidigarelägga byggande av vägar och broar med hjälp av lån, s.k. förskottering, från kommuner eller företag. Detta skulle helt klart underlätta genomförandet av angelägna projekt. Det är mycket angeläget att Vallsundsbron och Rödösundsbron i Storsjön byggs nu. Dessa två stora och viktiga projekt skulle kunna komma till utförande med finansiering utanför statsbudgeten. Brobyggena kan bjudas ut till entreprenörer eller konsortium av entreprenörer för att sedan kunna förhyras, s.k. leasing, av vägverket. Efter en viss tid, förslagsvis tio år, kan de helt övertas av vägverket.

Om inte ett sådant arrangemang skall leda till fortsatt koncentration av investeringarna, förutsätter det att vägverket får bemyndigande att ersätta de kommuner eller företag som förskotterar en väg- eller broinvestering för räntekostnaderna under tiden fram till dess väg- eller broprojektet inlöses. Detta skulle komma i fråga för vägprojekt i stödområdena A, B och C. Jag

upprepar att det är mycket angeläget att Vallsundsbron och Rödösundsbron i Storsjön byggs nu.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till reservation 11 av Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén.

Anf. 76 NILS-OLOF GUSTAFSSON (s):

Herr talman! I en motion, som vi socialdemokratiska ledamöter på Jämtlandsbänken lämnade in under allmänna motionstiden, pekade vi på den stora betydelse som väl fungerande kommunikationer har för en positiv utveckling i vårt län. Inte minst gäller detta våra vägar. Vi har i många sammanhang uttryckt bekymmer för det eftersläpande vägunderhållet i Jämtland. Jag tänker därför inte uppta någon tid för att upprepa det nu. Jag kan tänka mig att kammarens ledamöter kan hålla mig viss räkning för det.

Det är med tillfredsställelse som vi har noterat att medlen till vägunderhåll har räknats upp väsentligt i årets budgetproposition. Vi understryker i vår motion att fördelningen av medlen måste ha en regionalpolitisk profil. Vi kräver en fördelningsmodell som garanterar detta. Utskottet hänvisar ju som svar på motionen till fjolårets trafikpolitiska proposition. Det betonas där som särskilt viktigt att vägverket i sina prioriteringar beaktar nödvändigheten av en satsning på vägar i skogslänen. Jag skall erkänna att jag hade önskat att utskottet kraftigare hade understrukt den regionalpolitiska fördelningsprofilen. Men det är ändå min förhoppning att detta skall räcka för att vägverket skall göra en sådan fördelning som vi avser i vår motion. Skulle det, herr talman, inte bli fallet, återkommer vi.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut i ärendet skulle fattas vid nästa arbetsplenum.)

11 § Föredrogs

trafikutskottets betänkande

1988/89:TU17 Riksfärdtjänsten (prop. 1988/89:81).

Riksfärdtjänsten

Anf. 77 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag skall fatta mig ganska kort.

Trafikutskottets betänkande 17 behandlar riksfärdtjänsten och en proposition om denna. Målen för riksfärdtjänsten ligger kvar. Det här betänkandet handlar om en del organisatoriska frågor kring riksfärdtjänsten.

Vi från centerpartiets sida är överens med utskottsmajoriteten i det allra mesta utom på en enda punkt, som vi tar upp i reservation 7.

Staten skall fortfarande ha kvar kostnadsansvaret för riksfärdtjänsten, men förändringar skall ske så till vida att resp. kommuner skall tilldelas en ram inom vilken man har rätt att fatta beslut om att dela ut riksfärdtjänstbevis osv.

Det här är ett nytt system, och man kan på förhand inte veta hur det kommer att slå beroende på hur mycket behovet av riksfärdtjänst varierar

mellan olika kommuner. Därför har regeringen föreslagit att en del av anslaget, 80 %, skall läggas på en generell beslutsram för kommunerna, medan 20 % skall vara kvar i en pott som skall kunna fördelas när man får klart för sig skillnaderna mellan de olika kommunerna. De resterande pengarna skall alltså användas för att utjämna sådana skillnader.

Vi i centern tror att skillnaderna kan vara större i resmönster och resbehov än vad regeringen har utgått från. Vi är därför rädda för att 20 % är en för liten del för att utjämna sådana regionala skillnader. Vi tror t.ex. att riksfärdtjänster för äldre människor i t.ex. Norrlands inland och andra utpräglade glesbygdsregioner många gånger gäller långa och därmed också kostsamma resor. Samtidigt har många av dessa kommuner ett förhållandevis litet befolkningsunderlag, osv. Vi har i stället föreslagit att en större andel, nämligen 30 %, skall reserveras för att kunna delas ut i efterhand för att justera de regionala skillnaderna i resmönstret. Vi tror att vi på det sättet har möjlighet att få fram ett mer rättvist system.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till reservation 7 till betänkandet.

Anf. 78 ROLF L NILSON (vpk):

Herr talman! God handikappolitik kännetecknas av att man som handikappad kan leva och delta i samhällslivet på samma villkor som om man var utan handikapp. Det kan lösas på i princip två kompletterande sätt. Det krävs att det som är vardag för icke handikappade – bostad, arbete, kultur, skola m.m. – görs tillgängligt för de funktionshindrade. Det krävs också i vissa fall speciallösningar.

Ett fullt deltagande i samhällslivet kräver att man kan förflytta sig, resa korta men också längre sträckor, semestra, träffa familj och vänner och göra arbetsresor m.m. Detta innebär att handikappade skall kunna ha tillgång till egen bil. Där har vi bilstödet som hjälp. Detta innebär givetvis att kollektivtrafiken, och då hela system, görs tillgänglig. Detta skulle enligt lagen om handikappanpassad kollektivtrafik från 1979 ha varit uppfyllt efter tio år, dvs. i år. Tanken var att detta skulle ske på frivillighetens väg. Det har gått så långsamt att handikapporganisationernas representanter i det samrådsorgan som bildades för uppgiften inte tyckte att det lönade sig att vara med längre utan avgick. I dag finns det bestämmelser om inredning i tågagnar och bussar, men det finns ingenting om hur man som svårt rörelsehindrad skall ta sig upp och ner från fordonen. Många utestängs alltså fortfarande.

Riksfärdtjänsten som har som mål att svårt funktionshindrade skall kunna resa längre sträckor är avgörande för att resorna skall kunna normaliseras. Men den måste samordnas med andra insatser. Förbättrad riksfärdtjänst med bl.a. specialfordon får inte innebära att anpassningen av kollektivtrafiken fortsätter i samma långsamma tak som hittills. Det måste gå snabbare, och hela komplexet kring de handikappades resor måste samordnas. Det här har handikapprörelsen påpekat ganska ofta. Vi instämmer i handikapprörelsens krav på att de handikappades resor skall samordnas och läggas under en särskild nämnd för riksfärdtjänst, anpassning av kollektivtrafik, och för bilstödet. Där bör det också finnas en stark representation från handikapprörelsen. Vi kräver också att kollektivtrafiken handikappanpassas bättre.

Detta gör vi i reservation 3, en förbättrad kollektivtrafik, och i reservation 8, en särskild nämnd med övergripande ansvar för handikappades resor. Jag yrkar härmed bifall till dessa reservationer.

Vi anser att det finns behov av en länsfärdtjänst, som täcker de resor som inte är särskilt långa men som innebär att man passerar kommungränser. Av statistiken över utnyttjandet framgår det att behovet av en sådan länsfärdtjänst är påtagligt och att frågan behöver snabbtredas. Detta kräver vi i reservation 2 i betänkandet.

Transportrådet säger i sin utredning att "en länsfärdtjänst skulle innebära en väsentlig välfärdsökning för de handikappade och ett stort steg på vägen mot normalisering och integrering". Tyvärr har inte statsrådet tagit fasta på detta och fört fram förslaget i propositionen.

Behovet av färdtjänst är givetvis i första hand beroende av funktionsstörningen hos individen, men det finns också fall där det går att klara sig om man reser ensam. Har däremot t.ex. en resande förälder småbarn med sig behöver föräldern riksfärdtjänst. Färdtjänsten bör ta hänsyn till detta. Vi anser att resa som måste ske med småbarn skall berättiga till tillstånd för riksfärdtjänst. Dessa synpunkter för vi fram i reservation 1.

Förslag till förenklingar, generösa bestämmelser för ledsagare m.m. hälsar vi med tillfredsställelse. Rätten till ledsagare skall bestämmas av behovet och inte av någonting annat. Antalet skall alltså inte vara begränsat.

Vi har en liten men viktig invändning, en detalj, när det gäller ledsagare. Det gäller person som inte är kommunalt anställd men som ofta står den resande nära. Vi vill att en sådan person skall få utföra lyft. Här rör det sig främst om en försäkringsfråga som måste lösas. Saken tas upp i reservation 5, som jag härmed yrkar bifall till.

Det är ett par andra viktiga saker som vi också vänder oss emot. Vi delar den oro som handikapprörelsen har uttryckt när det gäller att föra över kostnadsansvaret på kommunerna. Jag inser mycket väl att det finns skäl som talar för att man bör göra detta. Men min uppfattning är att nackdelarna och riskerna med ett sådant förfaringssätt överväger. Det finns en risk för ojämnt fördelad tillgång, konkurrens om resandet mellan handikappade i en kommun m.m. Anslaget bör alltså även i fortsättningen vara centralt statligt. Jag yrkar bifall till reservation 6.

Slutligen vill jag vända mig emot det förekommande talet om överutnyttjande av riksfärdtjänsten. Man förstorar ett litet problem. Först och främst vittnar det om ett fördomsfullt tänkande, som tyvärr också förekommer på kommunal nivå. Handikappade är lika ansvarsfulla och ansvarskännande människor som andra och behöver ingen extra övervakning. Låt människorna resa efter behov. De får ju betala vad det skulle ha kostat, om de inte vore handikappade och själva hade kunnat välja färd sätt.

För att undvika risken att missa någon av reservationerna vill jag upprepa bifallsyrkandena till reservationerna 1, 2, 3, 5, 6 och 8.

Anf. 79 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Det här betänkandet handlar alltså om riksfärdtjänsten, och det bygger på en proposition, som miljöpartiet de gröna i allt väsentligt kan instämma i. Det är en bra proposition som innehåller många förbättringar.

Detta hindrar inte att vi på en del punkter vill gå litet längre. Därför finns det också en del reservationer med miljöpartister som undertecknare.

Till att börja med kan nämnas reservation 2 som jag yrkar bifall till. Reservationen handlar om en länsfärdtjänst. I reservationen kräver vi en snabbutredning för att det hela skall kunna sättas i gång i stor skala i hela landet. Bakgrunden är ju den att det ofta finns irriterande kommungränser som skapar problem för handikappade som är beroende av resorna. Ibland kan det vara ganska konstiga saker som gör att vederbörande inte kan resa för att hälsa på vänner och släktingar. Vi tror att en länsfärdtjänst skulle passa mycket bra. Försök visar också att det hela fungerar bra.

I reservation 3, som jag yrkar bifall till, pläderar vi för en bättre kollektivtrafik, en kollektivtrafik som i större utsträckning än i dag är handikappanpassad. Reservationen liknar alltså många av de reservationer som vi har haft tidigare i andra betänkanden. Det har gällt minibussar, större anslag till handikappanpassningen, osv. Återigen vill vi understryka vikten av att kollektivtrafiken blir mer handikappanpassad.

I Borås har vi ett bra exempel på vad det här kan betyda. Där har transportforskningen drivit försöksprojekt beträffande i hög grad handikappanpassade minibussar. Med minibussarna kan man köra omkring i bostadsområdena i lugnare takt än vad vanliga bussar gör. Bussarna har ett bra insteg, och de är rymliga. Naturligtvis kostar det här en hel del pengar, men även människor som är beroende av färdtjänsten utnyttjar minibussar och kan därför öka sin rörlighet på det sättet. Härigenom sjunker också kostnaderna för färdtjänsten, och minibussarna betalas. Det hela behöver alltså inte vara förknippat med högre utgifter.

Reservation 4, som jag yrkar bifall till, handlar om ledsagarservicen. Det här är en speciell fråga. En handikappad kan t.ex. behöva en ledsagare till och från ett kollektivt transportmedel men inte under själva resan. Då tycker vi att ledsagaren borde få följa med även under resan, trots att han inte behövs. Resan skulle då bekostas av färdtjänsten.

Reservation 6 är en ganska omfattande reservation och grundar sig på en rad motionsyrkanden. I reservationen diskuteras i huvudsak kostnadsutvecklingen. Vi i miljöpartiet de gröna anser att man bör vara mycket försiktig när det gäller att lägga på ett kostnadstak för färdtjänsten. Det får inte ens bli ett dolt tak. Vi förväntar oss faktiskt att behovet av färdtjänst kommer att öka i takt med att äldre människor upptäcker möjligheterna. Därför bör staten ha en beredskap för att ta fram mer pengar. Det hela hänger ihop med att det finns ett uppdämt behov av just färdtjänst. Jag vill därför yrka bifall till motion 1988/89:T10, yrkande 6, där vi framför våra förslag. Tyvärr kan jag inte yrka bifall till reservation 6 i betänkandet. Detta beror på att det i reservationen har lagts in en del om kostnadsramar. I propositionen föreslås ju att kommunerna skall förfoga över pengarna för att man på så sätt skall kunna effektivisera utbetalningarna och minska byråkratin. För vår del motsätter vi oss inte detta. Jag kan bara beklaga att min suppleant inte såg upp på den punkten.

Jag hemställer alltså om bifall till motion T10 yrkande 6 och avslag på reservation nr 6 vid betänkandet.

Reservation 8 är den sista av de reservationer som är undertecknade av

miljöpartiets företrädare. I den föreslås en särskild nämnd med övergripande ansvar för handikappades resor. Det gäller ett gammalt krav från handikapporganisationerna, vilket vi gärna vill stödja. Det har ju visat sig att transportrådet har svårt att hinna med och att vara tillräckligt lyhört för de behov som faktiskt finns. En sådan här nämnd skulle kunna syssla med handikappanpassning av de kollektiva färdmedlen, med frågor om riksfärdtjänsten, med bilstödet och säkerligen också med en del andra frågor i detta sammanhang. De räcker troligen alldeles utmärkt för en särskild nämnd. Jag yrkar därför bifall till reservation 8.

Anf. 80 JARL LANDER (s):

Herr talman! I det betänkande från trafikutskottet som vi nu debatterar om behandlas, som nämnts tidigare, regeringens proposition om riksfärdtjänsten. Propositionen har tillkommit för att göra det enklare för de rörelsehindrade att göra längre resor i vårt land. Propositionen syftar också till att förenkla beställningar av resor och till att göra resandet med riksfärdtjänst till en mer naturlig del av resandet.

Utskottet är, vill jag hävda, i stort sett överens om hur riksfärdtjänsten bör vara utformad. Visserligen har 8 reservationer fogats vid betänkandet, men i flertalet av dem behandlas teknikaliteter, där problemen kommer att lösas bara det nya systemet fått vara i kraft en tid. Jag skall för att spara kammarens tid därför bara kort kommentera några av reservationerna.

Först vill jag dock poängtera något som föredragande statsrådet säger i propositionen, nämligen att de grundläggande målen för riksfärdtjänsten ligger fast. Detta betyder att vi skall ge svårt handikappade möjlighet att resa till normala kostnader.

I reservation nr 1 oroar sig vpk-ledamoten för att rörelsehindrade med småbarn inte skulle bli rättvist bedömda i fall där de skall ha barn med sig på en längre resa. Jag bedömer att våra tjänstemän ute i kommunerna som skall ta hänsyn till om resa med riksfärdtjänsten är bidragsberättigad eller inte, är så kunniga att handikappad som inte har möjlighet att vid resan ta hand om sina barn på rätt sätt, får resan klassad som riksfärdtjänstresa.

Vpk reservationen skulle, om den bifölls, litet hårdraget rent av kunna innebära att också alla andra som på en resa inte på rätt sätt kan ta hand om sina småbarn skulle vara berättigade till riksfärdtjänst, och det är väl att ta i.

Angående reservation 2 om länsfärdtjänsten vill jag bara säga att vi nog samtliga i utskottet är överens om målet, men att våra vägar dit är litet olika.

Att nu tillsätta en utredning, som föreslås i reservationen, tycker jag är att fördröja tillkomsten av en länsfärdtjänst, som vi alla väntar på. Låt oss nu i stället avvakta regeringens samlade översyn och transportforskningens utvärdering av pågående försök. Då kan vi kanske få en bra uppfattning om hur en länsfärdtjänst skall vara utformad.

Herr talman! Vad sedan gäller kostnadsansvaret och fördelningsramarna, som behandlas i reservationerna 6 och 7, vill jag först peka på vad som sägs i betänkandet. Riksfärdtjänsten är ett statligt ansvar, och någon övervältring av kostnaderna till kommunerna är det därför inte fråga om.

Utskottsmajoriteten anser vidare att den kommunala administration av det statliga anslaget som det nu kommer att bli fråga om, med det förslag som

nu föreligger, kommer att få en positiv effekt på riksfärdstjänstresandet med både tåg och flyg. Det blir mindre av byråkratisk handläggning, vilket betyder effektivare utnyttjande av resurserna och således en begränsning av kostnadsutvecklingen för riksfärdtjänsten. Förslaget är heller inte framtaget med någon generell begränsning i resandet för dem som har ett stort resandebehov. Dessutom skall den som under resan har behov av mer än en ledsagare också få det.

Medelsramen är vidare inte fastläst inom resp. kommun, utan kommunerna har möjlighet att överskrida den. Likaså har transportrådet möjlighet att under löpande budgetår jämkta medelsramen.

Centern reserverar sig mot fördelningen av medelsramen med 80 % schablonmässigt och 20 % individuellt. Centern vill ha fördelningen 70 % resp. 30 %. Jag anser att förslagen är så nära varandra att det inte finns anledning att ändra i propositionens förslag. Låt oss i stället avvakta vad transportrådet, Kommunförbundet och Landstingsförbundet kommer fram till när de närmare skall utforma principerna för medelsfördelningen.

Herr talman! Med ett bifall till utskottets hemställan i trafikutskottets betänkande nr 17, som jag härmed tillstyrker, tar vi ett stort steg i rätt riktning mot att de handikappades resor, anpassningen av kollektivtrafiken liksom de äldres och sjukas resor blir en naturlig del i samhällsresandet i stort.

Med detta, herr talman, yrkar jag avslag på samtliga reservationer liksom på motion T10 yrkande 6 och, som sagt, bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Anf. 81 ROLF L NILSON (vpk) replik:

Herr talman! Det är vanligt att man hänvisar till den större sakkunskap som finns ute i kommuner och menar att en delegering av ärenden som behandlas centralt av statliga myndigheter skulle medföra minskad byråkrati och förbättrad service. Det egendomliga är ju att handikapporganisationerna uttrycker en helt motsatt uppfattning. De vill i många fall, varav detta är ett, slå vakt om den samlade kompetens som finns centralt. Delegering till kommunerna är kanske bra i större kommuner, men det börjar bli tveksamt i mindre kommuner. I samband med sådan delegering ser man ofta, som jag tycker med viss rätt, risker för en uttunning av kompetensen, för en mer godtycklig bedömning, för försämrad service och för ökad konkurrens om resurser. Jag tycker att man bör ta den oro som uttrycks av både HCK och DHR på allvar.

Det kan vidare tyckas att frågan om resor med små barn är en teknikalitet, men jag tror inte att Jarl Lander på allvar vill stå för det som han sade från denna talarstol. Han sade att alla föräldrar som reser med små barn är handikappade och att det fall som vi talar om, handikappade föräldrar som klarar sig själva utan riksfärdtjänst, men för vilka funktionshindret blir ett handikapp när de på resa skall se till sina små barn, inte existerar.

Anf. 82 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Jag tycker att tonen i Jarl Landers tal var fin. Den visar att det finns en stor enighet i dessa frågor. Jag är övertygad om att det t.ex. skall vara möjligt att inrätta en länsfärdstjänst framöver. Jag vill bara tacka för den delen av svaret.

Det är klart att det är litet tråkigt att han inte närmare har kommenterat frågan om särskild nämnd med övergripande ansvar för handikappades resor, som handikapporganisationerna kämpar för. Det är ett mycket välgrundat förslag, såvitt jag kan bedöma, och det borde få en mer seriös prövning.

Anf. 83 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Som jag sade här, Roy Ottosson, har jag uppfattat diskussionen i utskottet så, att vi är ganska överens om hur detta skall utformas. När det gäller länsfärdtjänsten tycker jag, som jag sade förut, att det finns bättre vägar att nå målet än vad reservationen anvisar.

DHR:s och HCK:s medverkan och frågan om en särskild nämnd skall jag gärna kommentera. I dag är det en brist att DHR och HCK har hoppat av från det rådgivande rådet inom transportrådet. Det blir tungarbetat därför att de inte finns med där. Men jag vill ändå påstå att transportrådet lyssnar till vad dessa organisationer säger och att transportrådet också påverkas av vad de säger. Men transportrådet har inte påverkats i den riktningen att man nu är beredd att förorda en särskild nämnd. Jag vill hävda att vi får ett bättre genomslag när det gäller de handikappades och rörelsehindrades problem om vi får in dessa frågor i samhällsdiskussionen i stort. Det gäller inte bara de handikappades resor. Det gäller ju anpassningen av kollektivtrafiken och de äldres och de sjukas resor, det gäller bilstödet osv. Man bör alltså få in detta i tänkandet när man planerar samhällsresandet i stort. Jag tror att vi går miste om det om vi inrättar en särskild nämnd för handikappades resor. Därför har alltså utskottsmajoriteten ansett att vi inte skall gå med på det förslag som handikapporganisationerna den här gången lägger fram.

Till Rolf L Nilson vill jag kort säga, när det gäller delegeringen till kommunerna, att det ändå är tjänstemännen ute i kommunerna som lättast kan bedöma om den rörelsehindrade eller handikappade behöver riksfärdtjänst när han är ute och åker med sina barn. Jag tycker att detta är ett bra sätt att lösa problemet. Det går säkert också att få förståelse ute i kommunerna för att den rörelsehindrade får riksfärdtjänst vid en resa när han skall ha barn med sig.

Anf. 84 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Det var belysande att få utrett litet grand hur socialdemokraterna ser på detta med en särskild nämnd som handikapporganisationerna föreslår. Man är tydligen inte alls beredd att ställa upp på det förslaget.

Men hur tänker då socialdemokraterna få med handikapporganisationerna i det här arbetet igen? Skall man bara stillatigande acceptera att de inte vill arbeta under dessa villkor – att bara vara ett rådgivande organ i förhållande till transportrådet, med mycket begränsat inflytande? Eller har man för

avsikt att på något annat sätt stärka deras roll, ta vara på deras erfarenheter och synpunkter, för att på det sättet bl. a. få en bättre färdtjänst?

Prot. 1988/89:107
2 maj 1989

Riksfärdtjänsten

Anf. 85 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Får jag till Roy Ottosson bara säga att det här hänger på handikapporganisationerna själva. Transportrådet tar med öppna armar emot deras deltagande i verksamheten. Och från socialdemokratiskt håll anser vi att handikapporganisationerna bör vara med i beredande organ i samhället.

Talmannen anmälde att Roy Ottosson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 86 BARBRO SANDBERG (fp):

Herr talman! Riksfärdtjänsten tillkom under den borgerliga regeringstiden. Propositionen 1978/79:99 signerades av folkpartiregeringen, och den utgör en viktig milstolpe i handikappolitiken, nämligen att ge även gravt handikappade samma möjligheter som icke handikappade att göra längre resor till normala kostnader.

Jag blev dock litet förvånad när jag inför den här debatten läste i bil. 6 till nämnda proposition. Där står bl.a.: "som ett aktuellt exempel på resultatet av det fortlöpande arbetet med handikappfrågor inom de statliga verken kan nämnas, att de nya personvagnar, som SJ beställt, i väsentliga delar tillgodoser kraven på handikappanpassning. Dessutom har regeringen uppdragit åt SJ att ta fram beslutsunderlag för en helt handikappanpassad järnvägsvagn."

I dag, tio år senare, kan i varje fall inte jag se att järnvägsvagnar i väsentliga delar tillgodoser kraven på handikappanpassning. Det mest väsentliga är väl ändå att man kan ta sig upp på tåget. Hur går det till för en rullstolsburen? Jag har inte sett någon järnvägsvagn utan trappsteg! Det man krävde för tio år sedan har SJ inte uppfyllt. Man måste alltså fortfarande vara mycket kritisk mot SJ:s långsamma planering i de här frågorna. Om SJ hade varit bättre på att anpassa sina vagnar skulle många fler handikappade ha kunnat åka tåg i dag, till glädje och nytta för dem själva – och också för statskassan.

Herr talman! Dagens betänkande behandlar vissa förbättringar inom riksfärdtjänsten. En sådan är att avgränsningen mellan ledsagare och medresenär förenklas. Det som också varit oklart är om en handikappad som behöver mer än en ledsagare skall ha rätt till det. Nu säger utskottet att om handikappet motiverar fler än en ledsagare är detta möjligt. Och det är bra att det står klart utsagt i betänkandet. Många handikappade har inte tolkat reglerna så tidigare, och det var också oklart uttryckt i propositionen.

Det jag däremot beklagar är att utskottet inte tagit hänsyn till barnfamiljer, alltså att man tillåter endast en medresenär. I de allra flesta fall är det rimligt att personer som reser tillsammans med en handikappad, och som inte är ledsagare, står för sina egna kostnader. Men när det rör sig om barnfamiljer kan problem uppstå; kanske måste familjen t.o.m. dela på sig.

Att hänvisa till i dag gällande rabattsystem är inte tillfredsställande. Trafikföretagen kan ändra sina regler när som helst. Och det kan inte vara

101

meningen att riksdagen, om så sker, skall gå in och se över de konsekvenser som då uppstår.

Jag beklagar också att utskottsmajoriteten biträtt propositionens förslag att överföra det statliga anslaget till kommunerna. Det kan komma att innebära att handikappade vägras resa därför att pengarna är slut. Att transportrådet kan utöka medelsramarna om större generella taxehöjningar görs löser inte problemet, om en liten kommun t.ex. har en eller ett par personer som är mycket kostnadskrävande och därför belastar riksfärdtjänstkontot ovanligt mycket. Jag anser därför att staten skall ha kvar kostnadsansvaret.

Herr talman! Jag vill med detta endast påpeka att trots att propositionen innehåller flera positiva förslag, återstår dock vissa problem att lösa. Jag hoppas att de förhoppningar som propositionen om riksfärdtjänsten väckte för tio år sedan skall kunna förverkligas.

Anf. 87 INGVAR BJÖRK (s):

Herr talman! Riksfärdtjänsten betyder oerhört mycket för dem som inte kan åka på vanligt sätt. Den har blivit en möjlighet att ta sig utanför den egna kommunens gränser. För många är detta en frihetsfråga av stora mått.

I propositionen, och nu i betänkandet, vill man begränsa kostnadsutvecklingen. Det är ett vällovt syfte – så länge som det handlar om att inte försämra för de personer som är beroende av riksfärdtjänst. Om t.ex. handikappanpassningen av de allmänna färdmedlen verkligen blev så bra som den faktiskt kan bli, skulle färre behöva åka riksfärdtjänst.

Men begränsningen i kostnadsutvecklingen får *inte* drabba enskilda handikappade. När det nu gäller att kunna begränsa åkandet för enskilda personer, vill jag starkt understryka vad som står i en mening i betänkandet, nämligen att det avses kunna ske när åkande sker "nära nog varje dag". Det är synnerligen viktigt att kommunerna inte missbrukar denna möjlighet och allmänt börjar begränsa enskilda människors åkande.

När det gäller det nya förslaget att varje kommun skall få en statlig medelsram, är vi några s-motionärer, med Margareta Persson som första namn, som tror att detta inte kommer att fungera i praktiken. Hur skall den fördelningsnyckeln se ut för att vara rättvis? Hur skall man kunna garantera att inte enskilda kommer i kläm? Hur skall man kunna undvika en omständlig byråkrati för denna överföring till kommunerna?

Det är frågor som vi ställt i vår motion och som vi inte fått något tillfredsställande svar på.

Denna förändring får inte vara ett sätt att begränsa kostnaderna, genom att försämra för enskilda personer i vissa kommuner. Tyvärr tror jag dock att det blir effekten, även om det inte är propositionens och utskottsbetänkandets avsikt. Därför vill jag yrka bifall till s-motionen T15.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut i ärendet skulle fattas vid nästa arbetsplenium.)

Statens telenämnd

Anf. 88 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp):

Herr talman! Vad är statens telenämnd? undrar många särskilt utanför riksdagen när de sett frågan om anslag och lokalisering. Ett bra svar läste jag häromdagen: statens telenämnd blir ett slags statligt kunskapsföretag inom det mycket expansiva området telekommunikation. Därigenom bidrar staten till att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens på utrustningsmarknaden och vid utvecklingen av teletjänster.

Televerkets dubbelroll på marknaden som myndighetsutövare och konkurrent upphör därmed. Om detta har riksdagen tidigare fattat beslut, och vad vi i dag skall behandla är dels ett anslag på 3,7 milj. kr., dels telenämndens lokalisering. Även om nu ett anslag beviljas skall detta, när verksamheten kommit i gång, finansieras genom avgifter. Det är således egentligen bara lokaliseringen som dagens debatt gäller.

Debatt? Ja, jag hoppas att vi är ganska eniga i det kloka i att statens telenämnd lokaliseras till Kalmar. Förslaget bygger på två motioner, en av mig själv under allmänna motionstiden, en av socialdemokrater från länet i samband med propositionen.

Såvitt jag kan finna har utskottet behandlat våra motioner mycket seriöst. Om jag rätt tolkar utskottets ordförande är utskottets skrivning det närmaste man kan komma i en ren beställning till regeringen att förlägga statens telenämnd till Kalmar. Att ändå folkpartiet och centern i en reservation uttalat sig mer i klartext för Kalmar beror på att vi ville göra en starkare markering, som vi hoppas få än mer betonad här i kammaren.

Motionerna är helt kortfattat behandlade i betänkandet. Jag vill därför upprepa något av vad jag framhöll i min motion:

”Kalmar kan i dag anses vara en av de viktigaste orterna i landet för fortsatt kunskapsupbyggnad inom teleområdet. Detta borde utgöra en resurs för den nya nämnden.

I Kalmar finns i dag inom teleområdet:

A. Televerkets centrala lednings- och stabsfunktion för utbildning.

B. Teleskolan – 'ett av världens förnämsta utbildningscenter inom området telekommunikation' enligt egen informationsbroschyr, men detta stämmer också enligt mångas utsagor. De 130 lärarna har också utbildningsuppdrag utanför teleskolan.

C. Vid högskolan i Kalmar finns 80-poängsutbildning av dataingenjörer med inriktning mot telekommunikation.

D. AXE-nätet är väl utbyggt inom Kalmar-området.

Det finns således både personella och materiella resurser för statens telenämnds möjligheter att genomföra sina arbetsuppgifter i Kalmar.

Herr talman! Det är således inte enbart bypolitik när jag förordar en lokalisering till Kalmar, utan det finns också många sakskalet som är av

Statens telenämnd

Anf. 89 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Herr talman! Riksdagen har uttalat att nya statliga verk skall lokaliseras utanför Stockholm. Tyvärr har detta beslut flera gånger inte fullföljts. Ibland har de statliga verken förökat sig genom delning, och då har man inte ansett att det har varit fråga om ett nytt verk. Ibland har flyttningskravet uppfyllts genom att man har flyttat t.ex. till Solna. På grund av detta och de stora behov som Kalmar har av nya tjänster samt med anledning av vad Ingrid Hasselström Nyvall anförde vill också jag yrka bifall till reservation nr 2.

Anf. 90 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Miljöpartiet de gröna har i anslutning till den här propositionen väckt en motion, i vilken vi begär att propositionen skall avslås. Anledningen till detta är att vi tycker att det är onödigt att inrätta en särskild telenämnd. Vi anser att televerket borde kunna fungera som ett public service-företag och klara av den här saken. De kommersiella delarna däremot bör de privata företagen ta hand om i normal ordning. Jag vill därför yrka bifall till reservation nr 1.

Om vi inte får gehör för detta vårt yrkande i morgon, kommer vi i andra hand att stödja reservation nr 2, som handlar om att lokalisera statens telenämnd till Kalmar.

Anf. 91 ANITA JÖNSSON (s):

Herr talman! I trafikutskottets betänkande nr 21 behandlar utskottet förslaget i budgetpropositionen om anslag till statens telenämnd.

År 1988 beslutade riksdagen om inriktningen av telepolitiken. I detta beslut ingick att man skulle inrätta en ny myndighet, statens telenämnd. Utskottet tillstyrkte och riksdagen godkände att staten bl.a. skulle skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens på utrustningsmarknaden och vid utveckling av teletjänster. I beslutet anfördes också att frågan om anslag skulle underställas riksdagen, sedan en arbetsgrupp inom regeringskansliet med uppgift att precisera den nya myndighetens arbetsuppgifter har slutfört sitt arbete.

Då detta uppdrag nu är klart läggs det fram förslag till riksdagen om finansiering och anslag till den nya myndigheten. Sålunda är detta betänkande endast ett följdbeslut till tidigare betänkande angående inriktningen av telepolitiken.

I den första reservationen av vpk och miljöpartiet yrkas avslag på propositionen. I motiveringen till att det inte är nödvändigt att inrätta statens telenämnd anføres bl.a. att televerket har slutat tillverka telefonapparater. Därmed har televerket inte den dubbelroll som skulle ha varit avgörande för inrättandet av den nya myndigheten. Nu har emellertid statens telenämnd flera funktioner. Den skall utfärda föreskrifter för anslutning till televerkets anläggningar. Den skall registrera utrustning som får anslutas till det allmänna telenätet. Den skall följa den tekniska utvecklingen och det internationella och nationella standardiseringsarbetet och föreslå regeringen

de åtgärder som man finner motiverade. Man skall se till att likformigheten med den västeuropeiska utvecklingen på området upprätthålls. Man skall också bistå de konkurrensvårdande myndigheterna med teknisk sakkunskap. Sålunda har statens telenämnd fler uppgifter än dem man tar upp i reservationen. Dessutom har televerket faktiskt fortfarande tillverkning av utrustning för telenätet, t.ex. kontorsväxlar. Med det anförda yrkar jag avslag på reservation nr 1.

I den andra reservationen av folkpartiet och centerpartiet anser reservanterna att lokaliseringen av den nya myndigheten, statens telenämnd, bör ske till Kalmar. I propositionen om inriktningen av telepolitiken förutsattes det för det första ankomma på regeringen att bestämma om den närmare organisationen och lokaliseringen av den nya myndigheten.

För det andra finns det i arbetsmarknadsutskottets betänkande om regionalpolitik redovisat ett riksdagsbeslut, där riksdagen uttalar att det vid lokalisering av nya myndigheter är angeläget att man ingående prövar förutsättningarna för att välja annan lokaliseringsort än Stockholm. Vidare har man också uttalat att i första hand skogslänen och i andra hand sydöstra Sverige och Sjuhäradsbygden skall komma i fråga vid lokalisering av statlig verksamhet.

För det tredje kommer det att krävas mycket hög kompetens hos myndigheten. Det krävs bl.a. ingående kännedom om telesystemets konstruktion och uppbyggnad.

Med tanke på att den kompetens som motionärerna har fört fram finns i Kalmar, de tidigare regionalpolitiska riktlinjerna som beslutades i riksdagen och den mycket positiva skrivning som utskottet har ställt sig bakom, förutsätter utskottet att regeringen mycket noga beaktar de synpunkter som har framförts i motionerna om lokalisering av statens telenämnd till Kalmar.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till hemställen i utskottets betänkande angående anslag till statens telenämnd när det gäller budgetåret 1989/90.

Anf. 92 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! När riksdagen fattade beslutet om att inrätta statens telenämnd hade miljöpartiet de gröna inte kommit in i riksdagen ännu. Därför har vi tagit det här tillfället i akt att inför den första budgeten för telenämnden tala om att vi tycker att nämnden är onödig. Telenämndens uppgifter skulle televerket självt mycket väl kunna klara av. Vi anser att televerket skall vara ett serviceföretag i det allmännas tjänst och just ha uppgifter av den här typen. Jag vill därför återigen yrka bifall till reservation nr 1.

Anf. 93 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp):

Herr talman! Jag är glad över Anita Jönssons positiva syn på detta förslag, något som också speglas i betänkandet. Jag vill ändå beklaga att utskottet inte har kunnat ta direkt ställning för lokalisering till Kalmar. Vi voterar ju och har så många andra förslag om utlokalisering av myndigheter, skolor och andra former av utbildning, där vi från riksdagen klart säger att vi anser att enheten skall förläggas till en viss ort. Det hade varit mycket roligt om

utskottet hade velat ta ställning även i det här fallet. Jag får väl emellertid nöja mig med det som har kommit fram i dag och lita på att betänkandet ger regeringen den klara anvisning som jag hoppas på.

Anf. 94 ANITA JÖNSSON (s):

Herr talman! Eftersom vi tidigare har sagt att det bör ankomma på regeringen att tala om vart man skall lokalisera den nya myndigheten, statens telenämnd, tycker vi att utskottet har varit så positivt som det är möjligt när det gäller att tillgodose motionärerna.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut i ärendet skulle fattas vid nästa arbetsplenium.)

13 § Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas vid morgondagens sammanträde.

14 § Meddelande om interpellationer

Meddelades att följande interpellationer framställdes

den 28 april

1988/89:229 av *Hadar Cars* (fp) till utrikesministern om svenskt stöd åt fängslade tjeckiske medborgaren Stanislav Devátý:

Rättegången i Prag mot Vaclav Havel har väckt omfattande och berättigad uppmärksamhet i stora delar av världen. Den har visat att den kommunistiska regimen i Tjeckoslovakien varit dövd för de signaler om frihet och mänskliga rättigheter som nu ljuder allt starkare även på många håll i Östeuropa.

Rättegången är också ett uttryck för att regimen vill skrämja den allt starkare oppositionen i landet. De som arbetar för demokrati, vill man ha sagt, skall inte tro att landets härskare accepterar – än mindre tar intryck av – opinionsyttringar. Av det följer, vill man inskräpa, att ingen heller bör tro att uppmaningar från länder och organisationer utanför Tjeckoslovakien skulle ha någon påverkan, inte ens om protesterna kommer från länder inom östblocket.

”Vi bestämmer Ni tiger”, är det tydliga budskapet i processen mot författaren Havel vars ”brott” skulle vara att han uppmanat människor att fredligt samlas för att tillsammans uttrycka sina uppfattningar.

Nu finns det ingen orsak för omvärlden att godta Prag-regimens maktanspråk. Helsingfors-dokumentet ger åt varje stat som undertecknat det rättslig grund att begära av de andra undertecknande staterna att de respekterar mänskliga fri- och rättigheter. Varje stat har också rätt och skyldighet att påtala om någon annan stat bryter mot de mänskliga fri- och rättigheterna.

Såväl Sverige som Tjeckoslovakien har undertecknat Helsingfors-dokumentet.

En stat företräds av sina statsmakter – regering och riksdag. I denna interpellation vill jag därför fästa uppmärksamhet vid Stanislav Devátý, undertecknare av Charta-77 och en av dess 85 talesmän under förra året. Devátý arresterades den 16 mars i år och har alltsedan dess hållits i rannsakningshäkte. Den 17 mars inledde han en hungerstrejk som protest mot att han häktats utan giltigt skäl. Sin hungerstrejk fortsätter han än i dag. I slutet av mars förflyttades han från häktet i Mähren till fängelsesjukhuset i Panhrác i Prag.

Myndigheterna uppger att Devátý rannsakas för uppvigling. Den skulle han ha gjort sig skyldig till i oktober förra året då han deltog i författandet av en petitionsskrivelse, i insamling av underskrifter till denna och i dess spridning. Petitionen tillkom under intryck av polisingripanden av olika slag i samband med firandet av en tjeckisk nationell högtidsdag den 28 oktober. Petitionen innehöll välkända krav om frigivande av politiska fångar, om sannfärdig information från tjeckiska massmedia, om offentlig debatt om samhällsproblem, om dialog mellan allmänheten och de makthavande, om frihet för vetenskaplig, konstnärlig och ideell verksamhet, om religionsfrihet osv. Den samlade flera hundra underskrifter i Mähren, inte minst i trakten kring Gottwaldov, där Devátý bor.

Stanislav Devátý har tidigare i samband med polisförhör trakasserats mycket hårt, och vid minst ett tillfälle har polisen hotat honom att han "kommer att sluta som Pavel Wonka". Vad som åsyftas är att Wonka – som fängslades för att han förklarat sig ämna kandidera vid val och försökt publicera sitt valprogram i en ortstidning – dött i fängelset till följd av blodpropp. Två läkare från väst som undersökte Wonkas lik på initiativ av "Helsinki-watch" satte denna i samband med den misshandel Wonka utsatts för av polisen.

Vad som väcker särskild oro är Devátýs långa hungerstrejk. Han är känd för att fullfölja sina föresatser. Devátý har god fysik men hans hungerstrejk kan sluta i en tragedi. Hans mor har förgäves försökt att få besöka honom i fängelsesjukhuset för att övertala honom sluta hungerstrejka. Det är viktigt att Devátý omgående sätts på fri fot. Det borde också vara möjligt eftersom han gripits på så utomordentligt lösa grunder.

Devátýs frisläppande skulle säkert underlättas om regeringar i demokratiska länder påtalade det inträffade och begärde hans frisläppande.

Min fråga till utrikesministern är, om han vill medverka till att Sveriges protester mot arresteringen och fängslandet av Stanislav Devátý framförs till de tjeckiska myndigheterna.

1988/89:230 av *Lars Leijonborg* (fp) till socialministern om villkoren för privat läkarverksamhet:

Den politiska debatten kring privatläkarnas situation har de senaste åren av naturliga skäl framför allt gällt det s.k. Dagmar-systemets vara eller icke vara. Från regeringens sida slår man vakt om Dagmar, trots att systemet inte

lett till den förbättring av läkarförsörjningen i glesbygden som var systemets främsta syfte.

Avsikten med denna interpellation är emellertid inte i första hand att diskutera Dagmar-systemet som sådant utan några bestämmelser i "reformens" kölvatten. Sveriges läkarförbund och ett par samverkande organisationer har nyligen i en liten skrift belyst vådorna av dessa regler. Det gäller bl.a.:

- * att privatläkare inte kan genomföra operationer av något mer komplicerad natur, t.ex. åderbräcksoperationer.
- * att privatläkare inte får anlita vikarier, t.ex. för att själva utnyttja föräldraledighet.
- * att privatläkare inte har rätt att ta ut förhöjd avgift när flera sjukdomar behandlas vid ett och samma besök.

Enligt läkarvårdstaxan kan en privatläkare maximalt få ut 541 kr. för ett ingrepp. Det gäller oavsett hur komplicerad en operation är och hur lång tid den tagit.

De medicinska förutsättningarna föreligger i många fall för att privatpraktiserande läkare skulle kunna göra betydligt mer avancerade operationer än vad som kan rymmas inom den kostnadsramen. De har modern utrustning, lämpliga lokaler, tillräcklig egen kompetens och kvalificerade medarbetare. Men den ekonomiska maxgränsen i försäkringen omöjliggör i många fall en sådan verksamhet. Det torde vara ganska uppenbart att en operation som tar något längre tid och kräver operationsbiträde, sköterska och mer eller mindre dyrbar specialutrustning, inte kostnadsmässigt kan rymmas inom ramen 541 kr. En åderbräcksoperation beräknas t.ex. kosta minst 1 700 kr.

Den statliga läkarvårdstaxan gör det omöjligt för läkare att bedriva kvalificerad kirurgi i privat regi. Det är svårt att förstå varför det i vårdkrisens Sverige skall finnas sådana begränsningar.

De privatläkare som tillåts finnas kvar efter Dagmar-reformen är anslutna till försäkringskassan. I de flesta län är det svårt eller omöjligt att nyetablera sig som privatläkare, men ersättningsetableringar tillåts. Försäkringskassan upprätthåller stränga regler för privatpraktikerna.

En sådan regel är att privatpraktiserande läkare inte får ta in vikarer. Konsekvensen av den kan bli mycket allvarlig för läkaren. Den ekonomiska kalkyl som ligger till grund för mottagningens lokalisering, tekniska utrustning, personal etc. bygger normalt på att den har normalt öppethållande. Om läkaren t.ex. på grund av sjukdom eller vårdnadsansvar mot familjemedlemmar inte kan arbeta heltid hotas verksamheten av konkurs. Detta ter sig inte rimligt och kan knappast vara önskvärt utifrån de värderingar det nuvarande regelverket för privatläkare bygger på. Enligt uttalanden från riksdag och regering skall det ju även i framtiden få finnas ett antal verksamma privatläkare.

Privatläkare får ersättning från försäkringskassan för sina prestationer. Ersättningen varierar beroende på behandlingens art. Beloppen har under en följd av år höjts mindre än inflationen, varför det i dag kan sägas vara minst sagt tveksamt om läkaren får en rimlig ersättning för sina insatser.

En särskild komplikation uppstår när patienten tar upp två krämpor vid ett

och samma besök. Det kan både för patienten och läkaren vara praktiskt att behandla dem vid ett tillfälle. Men det tar självfallet längre tid och kräver oftast mer materiel, fler engångsartiklar etc. Men läkaren är förhindrad att en och samma dag ta betalt för mer än en behandling per patient.

Sannolikt har bestämmelsen tillkommit för att förhindra missbruk av systemet. Det skulle vara ett sätt att få ut högre ersättning vid ett patientbesök att hävda att två behandlingar hade utförts. Regeln får emellertid olyckliga konsekvenser, som är särskilt kännbara för patienter som har långt att resa till läkarmottagningen. Det finns ju möjligheter i systemet att kontrollera att det inte missbrukas, varför denna regel borde kunna upphävas.

Mot bakgrund av vad som anförts vill jag fråga socialministern:

Är statsrådet beredd att medverka till en ändring av de regler som, utöver de grundläggande begränsningar som ligger i Dagmar-systemet, försvårar privatläkares verksamhet?

1988/89:231 av *Ingrid Ronne-Björkqvist* (fp) till justitieministern om utlämnandet av stoft efter avliden person:

En asylsökande kvinna födde ett barn som avled efter förlossningen. Kvinnan ville omedelbart lämna sjukhuset och begärde att få ta med sig barnet för omhändertagande och begravning enligt egen trosuppfattning. Jourhavande läkare, som förvägrade henne detta, har i efterhand försökt utröna om hans handlande var i överensstämmelse med gällande regler.

Bland människor som avlider på sjukhus finns allt fler som tillhör andra trossamfund än svenska kyrkan. Det är av stor vikt att sjukvårdspersonalen tar hänsyn till olika trosbekännares behov och önskemål. Samtidigt kan det vara förståeligt om t.ex. nattpersonal, som i det anförda fallet, känner tveksamhet inför att lämna ut den döde till anhöriga som kan antas sakna kunskap om svensk begravningslagstiftning. Det finns t.ex. trosriktningar som föreskriver begravning inom 24 timmar efter dödsfallet. Andra vill att åskan efter den döde skall strös i naturen eller i rinnande vatten.

Enligt uppgift finns det inga generella lagbestämmelser när det gäller ansvaret för och utlämnandet av stoft efter person avliden på sjukhus. Har justitieministern för avsikt att ta initiativ till översyn och erforderlig komplettering av gällande regler?

1988/89:232 av *Jan Sandberg* (m) till kommunikationsministern om kostnaderna för bilismen:

Inom en mängd utredningar m.m. diskuteras olika förslag som skulle medföra att kostnaden för bilisterna skulle öka markant.

Förslag finns bl.a. om bilavgifter i storstäderna, avgifter på befintliga vägar och broar och särskilda miljöavgifter. Bensinpriset kan också raka i höjden, dels på grund av ökade världsmarknadspriser, dels på grund av förslag att omforma fordonsskatten till en avgift på bensen. Till detta kan läggas förslaget att momsbelägga drivmedel, varvid det föreslås att momsen även

skall beräknas på de redan befintliga skatterna. Det blir sålunda en skatt som beräknas på en annan skatt.

Hotbilden mot bilismen blir allt mörkare. Alla enskilda förslag kommer sammantaget att fördyra bilåkandet avsevärt.

Enbart bensinpriset kan snart vara uppe i ca 8 kr. per liter. Till detta skall läggas de olika bilavgifterna.

Bilister i storstadsområdena kan, om alla avgiftshöjningar går igenom, få en årlig ökning av sina bilkostnader med 7 800 kr. eller i genomsnitt 5:20 per mil.

Märkligt nog är det inte någon i ansvarig ställning som, i varje fall offentligt, försökt att ta ett samlat grepp om de många förslag som förts fram från olika håll.

Till detta kommer långt gångna förslag att försämra möjligheten till reseavdrag. Minst tre mils arbetsväg och enbart 6 kr. avdrag per mil nämns. Det betyder att två som bor illa till med vardera 2,5 mil att köra till arbetet får en meravgift på 20 000 kr. Om det förslaget blir verklighet tvingas många säkerligen att byta arbetsplats eller bostad.

Jag vill med anledning av ovanstående fråga ansvarigt statsråd:

Är statsrådet beredd att, innan något av de diskuterade förslagen genomförs, ta initiativ till en samlad översyn av konsekvenserna vid en eventuell kraftig ökning av bilisternas kostnader?

Anser statsrådet att bilismen i dag har för låga skatter och avgifter i förhållande till de kostnader som är förknippade med bilismen?

1988/89:233 av *Jan Sandberg* (m) till kommunikationsministern om verksamheten vid AB Svensk Bilprovning:

AB Svensk Bilprovning (SBP) har i dag monopol på genomförandet av den obligatoriska bilbesiktningen. Detta har medfört att, såsom brukligt är vid monopolverksamhet, servicen gentemot kunderna är bristfällig.

Nackdelarna med att SBP har monopol är bl.a. att

- tillgången till besiktningens anläggningar är begränsad, inte minst i de glest befolkade delarna av vårt land
- liten möjlighet för kunderna, bilisterna, att påverka vid vilken tidpunkt besiktningen genomförs.
- långa väntetider
- smärre förändringar av fordonen, exempelvis montering av dragkrok m.m., medför samma nackdelar som den årliga omfattande besiktningen, eftersom sådana typer av förändringar kräver godkännande av SBP

Kötiderna hos bilbesiktningen har sedan 1984 uppvisat en klar uppåtgående trend. Under den senaste tiden har problemen förvärrats. Detta gäller inte minst väntetiderna. Nu är väntetiderna så långa att SBP i många fall inte hinner besiktiga fordonen inom den tidsram som gäller för att kostnaden för besiktningen skall bli den lägsta. Under slutet av besiktningens perioden av ett fordon uttas en tilläggsavgift.

Att det finns stor anledning att kritisera den nuvarande ordningen och

SBP:s service är bekant för de flesta. Nu senast har även riksrevisionsverket studerat förhållandena inom området.

I sin revisionsrapport Den statliga fordonskontrollen, som utkom i början av detta år, framförs en hel del kritik mot den nuvarande ordningen samt förslag till åtgärder för att lösa problemen. I denna rapport påvisas bl.a. följande:

- väntetiden är lång och har ökat alltmer
- en översyn av tidsrymden mellan besiktningarna är befogad, där bl.a. kravet på en årlig besiktning i början av bilens ålder ifrågasätts
- beläggningsgraden på de olika stationerna är samtidigt förvånansvärt låg
- det går att förbättra servicen och minska väntetiderna genom att avbyråkratisera besiktningssystemet och avskaffa monopolen inom vissa områden.

Moderata samlingspartiet har under en följd av år kritiserat den nuvarande ordningen och framfört krav på att man skall ta bort SBP:s monopol och i övrigt verka för att fler människor får en bättre service till lägre kostnad.

Jag vill med anledning av ovanstående fråga kommunikationsministern:

Anser statsrådet att den nuvarande servicenivån hos Svensk Bilprovning är bra?

Är statsrådet beredd att ta initiativ i syfte att förbättra servicen, exempelvis i form av att avveckla SBP:s monopol?

Vilka av de förslag som förs fram i riksrevisionsverkets rapport anser statsrådet bör genomföras?

1988/89:234 av *Börje Hörnlund* (c) till arbetsmarknadsministern om behandlingen av förslag av landsbygdsriksdagen:

Den 1–2 april samlades landsbygdsriksdagen i Umeå. Det var en mäktig politisk manifestation. Över 600 delegater från alla delar av vårt land enades om nära 300 krav för att utveckla svensk landsbygd. Kraven gäller behov av åtgärder på en rad områden. Framför allt betonades åtgärder för att främja jordbruk och skogsbruk, turism och landskapsvård, förbättrade vägar och kommunikationer, likvärdig utbildning i alla delar av landet, bostadsbyggnad i småorterna och en familjepolitik som ger rättvist stöd även till landsbygdsfamiljerna, m.m.

Kraven var i huvudsak ställda till regering och riksdag. Men åtskilliga krav ställdes också till kommuner, landsting och myndigheter.

Landsbygdsbefolkningen måste nu från politiskt ansvarigt håll få svar på sina krav. På många områden finns redan förslag i riksdagen. Många av förslagen återfinns i centerns olika motioner. På andra områden fordras ett visst nytänkande och en lyhördhet för de framförda kraven.

Regeringen var vid landsbygdsriksdagen representerad genom statsrådet Thalén. Statsrådet följde emellertid inte själva ärendebehandlingen. Regeringen har efter landsbygdsriksdagen inte givit någon positiv reaktion till känna i någon enda sakfråga. Vi är övertygade om att alla de som deltog i landsbygdsriksdagen otåligt väntar på reaktionerna. Kommer förslagen att

behandlas seriöst? I vilken form kommer regeringen att reagera på förslagen?

Landsbygdens befolkning har tillmätt landsbygdskampanjen Landsbygd 90 stor betydelse. Många statsråd har avgivit stolta deklARATIONER under kampanjens gång. Landsbygdsriksdagen antog många konkreta förslag.

Mot denna bakgrund vill jag fråga arbetsmarknadsministern:

På vilket sätt ämnar regeringen fullfölja de förslag som väckts av landsbygdsriksdagen?

1988/89:235 av *Maria Leissner* (fp) till statsrådet Maj-Lis Lööv om prövningen av asylsökningar från tortyrhotade flyktingar:

”Tortyrerna måste ha pågått en längre tid. Soheli har bara varit fängslad och torterad i tre dagar”.

Så uttryckte sig en tjänsteman på invandrarverket om en torterad man från Bangladesh som fått utvisningsbeslut.

Genom en rad fall har det dokumenterats att såväl invandrarverket som regeringen beslutat om utvisningar av asylsökande, trots att de utsatts för tortyr. Detta har även skett i de fall tortyrerna varit väl dokumenterade.

Utvisningar har även beslutats av invandrarverket och sedermera regeringen i fall där det klart föreligger risk att den utvisade utsätts för tortyr vid återkomsten till hemlandet. Detta gäller inte minst ett stort antal utvisningar på senare tid av kurder till Turkiet, där det är uppenbart att de utvisade kurderna riskerar förhör och arrest vid återkomsten, och där det är klart fastställt att tortyr vid polisförhör är regel utom i mycket sällsynta fall.

Kosovo-albaner, libaneser, chilenser, kurder, medborgare i Bangladesh – från alla dessa nationaliteter finns exempel på asylsökande med dokumenterad tortyr, som trots detta vägrats uppehållstillstånd i Sverige.

Regeringen och invandrarverket har utvecklat en praxis som förefaller stå i motsatsställning till FN:s konvention mot tortyr. Där sägs att en person inte får utvisas till en stat i vilken ”det finns grundad anledning att tro att han skulle riskera att utsättas för tortyr” (artikel 3 i konventionen).

När Sverige godkände konventionen sades i proposition 1985/86:17: ”Åtagandena i artikel 3 är i svensk rätt uppfyllda genom reglerna om asylrätt i §§ 3 och 6 i utlänningslagen som hindrar att utvisning sker i de fall man vid prövning av ett konkret fall finner att det föreligger fara för att en person skall utsättas för tortyr, om han utvisas”.

Jag vill därför fråga invandrarministern:

1. Är invandrarministern beredd att upprepa uttalandena från proposition 1985/86 om att en person som riskerar att utsättas för tortyr inte skall utvisas?
2. Anser invandrarministern att regeringen till fullo följer åtagandena i tortyrkonventionen i sin praktiska politik?
3. Finns det några undantag från huvudregeln att bevilja uppehållstillstånd för personer som riskerar tortyr och vilka är dessa i så fall?
4. Anser invandrarministern att dokumenterad tortyr i hemlandet, under i princip oförändrade politiska förhållanden, *inte* innebär grundad anledning att tro att den asylsökande utsätts för tortyr igen vid hemkomsten?

Meddelades att följande frågor framstälts

den 2 maj

1988/89:618 av *Guðrun Schyman* (vpk) till utrikesministern om efterforskningarna av viss promemoria i Boforsmålet:

Enligt uppgifter i tidningen PAX har åklagaren i Boforsmålet i brev till utrikesministern efterfrågat en rad handlingar från UD och KMI. Polisen har funnit hänvisningar som exempelvis "se separat PM" i KMI:s dagbok, men inte funnit själva PM:et. Utrikesministerns svar till åklagaren har varit att man ej kunnat finna de efterfrågade handlingarna.

Jag vill fråga utrikesministern:

Har utrikesministern någon förklaring till var ovan nämnda handling kan befinna sig?

1988/89:619 av *Gunilla André* (c) till justitieministern om förundersökningarna vid våldtäktsbrott:

Samtidigt som antalet anmälda våldtäkter ökar minskar antalet fällande domar. Det framgår, enligt massmedia, av statistiska centralbyråns brottsstatistik. Många gånger lägger åklagaren ner ett mål på grund av bristande bevisning.

Detta är mycket oroande och kan leda till att kvinnor inte anmäler sexuella övergrepp.

Med anledning härav vill jag fråga justitieministern:

Vilka initiativ är regeringen beredd att vidta för att skapa bättre möjlighet att genomföra allsidiga förundersökningar vid våldtäktsbrott?

1988/89:620 av *Bengt Harding Olson* (fp) till justitieministern om lagrådsyttrandena i propositionsärenden:

En förutsättning för att lagrådets synpunkter vid behandlingen av propositioner skall kunna tillmätas den vikt de förtjänar är självfallet att lagrådets yttrande uppfattas och refereras på ett korrekt sätt av det föredragande statsrådet. Så har inte skett i ett nyligen behandlat ärende, propositionen angående högsta domstolen och rättsbildningen (prop. 1988/89:78). Lagrådet har efter det att det har läst propositionen känt sig föranlåtet att inkomma med en särskild skrivelse till justitieutskottet, där lagrådet skriver: "protokollet innehåller uttolkningar av vad lagrådsyttrandet i ärendet innebär, vilka uttolkningar lagrådet alls inte vill kännas vid". Lagrådet vidtar därefter den unika åtgärden att rätta justitieministerns referat av vad lagrådet har avsett.

Prot. 1988/89:107
2 maj 1989

Vilka åtgärder avser justitieministern vidta för att lagrådet i fortsättningen skall bli korrekt uttolkade i propositionerna från justitiedepartementet?

Meddelande om frågor

16 § Kammaren åtskildes kl. 22.47.

In fidem

TOM T:SON THYBLAD

/Gunborg Apelgren

Förteckning över talare

(Siffrorna avser sida i protokollet)

Prot.

1988/89:107

Tisdagen den 2 maj

Talmannen 87

Förste vice talmannen 81

Tredje vice talmannen 41

Andersson, Elving (c) 94

Andersson, Marianne (c) 47

Andersson, Sten, i Malmö (m) 29, 31

Backlund, Rune (c) 9, 21

Björk, Ingvar (s) 102

Björnemalm, Maud (s) 17, 25, 28

Bohlin, Görel (m) 55, 75, 79

Chrisopoulos, Alexander (vpk) 11, 23, 26, 30

Claesson, Viola (vpk) 37, 38, 63, 74, 79, 84, 87

Ekholm, Berndt (s) 34, 38, 39

Eliasson, Stina (c) 48, 92

Ericsson, Kjell (c) 41, 89

Finnkvist, Bo (s) 43

Franzén, Ivar (c) 43

Grönvall, Nic (m) 46

Gustafsson, Nils-Olof (s) 94

Hagberg, Lars-Ove (vpk) 39

Hasselström Nyvall, Ingrid (fp) 103, 105

Israelsson, Karin (c) 82

Johansson, Rune (s) 63

Jönsson, Anita (s) 104, 106

Lander, Jarl (s) 98, 100, 101

Leissner, Maria (fp) 6, 22, 27

Lindblad, Gullan (m) 4, 24, 27

Nilson, Rolf L (vpk) 95, 99

Nilsson, Lennart (s) 83, 86, 88

Ottosson, Roy (mp) 67, 76, 80, 85, 88, 96, 100, 104, 105

Pettersson, Christina (s) 90, 91

Pohanka, Ragnhild (mp) 14, 25, 28, 30, 45

Samuelson, Björn (vpk) 44

Sandberg, Barbro (fp) 101

Skårvik, Kenth (fp) 58, 77

Thorén, Rune (c) 37, 39, 47

Wohlin-Andersson, Anna (c) 59, 63, 75, 78, 91, 92, 104

Östrand, Olle (s) 70, 77, 81

