

Tisdagen den 18 november

Kl. 15.00

Om trafikpolitiken

1 § Justerades protokollet för den 10 innevarande månad.

2 § Svar på interpellation 1986/87:61 om trafikpolitiken

**Anf. 1** Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Görel Thurdin har ställt följande frågor till mig:

1. Vilka åtgärder avser regeringen att vidta för att uppfylla målet att landets olika delar skall erbjudas en tillfredsställande trafikförsörjning, för att förhindra att de resurssvaga länen får bekosta upprustning och nybyggande med egna medel, medan de resursstarka länen får skattemedel till sin kommunikationsutveckling?
2. Avser regeringen att ta initiativ till att beredskapsmålen skrivs in i vägverkets och SJ:s instruktioner?

Låt mig först framhålla att jag är tacksam över att Görel Thurdin har ställt sin interpellation. Det ger mig nämligen möjlighet att rätta till vissa missförstånd.

En central del i transportpolitiken är, som Görel Thurdin påpekar i sin interpellation, att skapa förutsättningar för en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar. Detta har regeringen uttalat i regeringsförklaringen. Där står:

”Strävan efter regional balans och rättvisa skall i ökad utsträckning styra politiken inom alla samhällssektorer. Utsatta regioners möjligheter att utveckla nya näringar skall förbättras, bl. a. genom kommunikationer, utbildning och teknikspridning”.

I det trafikpolitiska uppföljnings- och utvecklingsarbete som nyligen har påbörjats inom kommunikationsdepartementet läggs stor vikt vid regionalpolitiken. Målsättningen med utvecklingsarbetet är att säkerställa en fortsatt utveckling mot ett effektivt transportsystem – ett transportsystem som också kan förenas med ett ansvarstagande för miljö, säkerhet och en rättvis fördelning. Att skapa förutsättningar för en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar ingår alltså som en viktig del i denna målsättning.

Regeringens uppfattning är också att de framtida väginvesteringarna inte skall koncentreras till de tre storstäderna eller huvudvägarna mellan dessa. I dagsläget bör därför vägbyggnadsmedlen inte användas till att bygga ut en s. k. motorvägstriangel eller endast satsas på ett fåtal vägar. Det finns stora

vägbyggnadsbehov i hela landet, inte minst i Jämtlands och Västernorrlands län. Som Görel Thurdin påpekar måste många vägar i dessa län stängas helt eller delvis i samband med tjällossningen.

Kraftiga investeringar måste därför göras bl. a. i skogslänen om man på kort sikt t. ex. vill höja bärigheten på de svaga broarna. Jag undersöker för närvarande vilka möjligheter som finns att få till stånd sådana åtgärder tidigare än vad som är möjligt med ordinarie vägmedel. Det är inte liktydigt med att t. ex. Jämtlands näringsliv skall finansiera de jämtländska vägarna. Det är tvärtom ett uttryck för att regeringen prioriterar dessa problem mycket högt och aktivt söker en lösning som är till gagn för näringslivet i de berörda områdena.

Även på järnvägsområdet finns angelägna investeringsbehov. Jag vill också nämna att staten årligen av regionalpolitiska skäl köper tågtrafik för drygt 1,2 miljarder kronor, pengar som används för att SJ inte bara skall kunna köra tåg som är lönsamma strikt företagsekonomiskt utan också utföra trafik som är av betydelse för en balanserad befolknings- och näringslivsutveckling.

Jag vill även framhålla att det inte behöver vara ett motsatsförhållande mellan investeringar på nationell och lokal nivå. Att Sverige har bra förbindelser med omvärlden – t. ex. viktiga exportmarknader – är något som näringslivet i *alla* regioner i landet är beroende av. I många fall kan åtgärder som i första hand främjar den nationella och internationella trafiken ha väl så stor regionalpolitisk effekt som åtgärder när det gäller vägar och järnvägar som främst tillgodoser lokala eller regionala transportbehov.

Slutligen vad gäller beredskapsmålen vill jag endast påpeka att såväl vägverket som SJ skall genomföra verksamheten i fred på ett sådant sätt att även totalförsvarets krav tillgodoses. Det står redan inskrivet i deras instruktioner.

#### Anf. 2 GÖREL THURDIN (c):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för syret på min interpellation. Den skulle aldrig ha ställts, om inte förhållandena när det gäller kommunikationsnätet rent ut sagt vore bedrövliga i stora delar av landet. Jag vill genast nu säga att jag inte anser det vara *lokala* intressen då det är fråga om kanske 60 % eller mer av vårt lands yta, om man tar med i beräkningarna alla utflyttningsområden. Jag hävdar dessutom bestämt att varken regeringen, kommunikationsdepartementet, SJ eller vägverket hittills i handling visat något intresse för att leva upp till det samhällsekonomiska synsätt som jag åberopar i min interpellation och som finns angivet i utskottsbetänkande om detta ärende och i tillfogade reservationer från bl. a. centern.

Jag har noterat att i regeringsförklaringen påpekas utsatta regioners möjligheter att utveckla den för alla så viktiga infrastrukturen. Jag har därtill mycket noggrant noterat att kommunikationsministern aviserar en förändrad syn på satsningen på vårt vägnät, där han är inställd på att inte prioritera motorvägar och huvudvägarna mellan de tre storstäderna före övriga vägnätet. Det är nog nödvändigt. Av rapporter att döma tycks vårt vägnät vara på väg mot samma kris som i USA, där brist på underhåll kommer att

kosta USA mycket stora pengar. Därför borde inte *några* motorvägar byggas fr. o. m. nu.

Det tråkiga i det här sammanhanget är att utvecklingen i de utsatta regionerna väsentligt skadats på grund av att kommunikationsnätet varit så eftersatt. Avgörande för en regions utveckling är att det finns bra transportmöjligheter. Därför är det så viktigt att åtgärderna sätts in snabbt, nu.

Satsningar på data- och telekommunikationer, på väg och järnväg är basinvesteringar och lyfter fram regionerna. Vi kan inte prioritera några områden framför andra, för då förlorar företagen den konkurrenskraft som de rimligtvis bör få ha.

De stora företagen ligger där de ligger, men de är i sin tur beroende av en mängd underleverantörer som skulle kunna vara spridda över landet på helt annat sätt, om vi hade fungerande kommunikationsnät.

Jag har nu talat om vägnät, men vi har ju också någonting som heter järnvägar. Den spårbundna transporten har fördelar både när det gäller godstransport och när det gäller persontransport. Den är relativt billig, den har stor lastkapacitet och den är mycket miljövänlig. Det är i fråga om järnvägarna som det felaktiga tänkandet tydligast kommer till uttryck. Det måste bli ett slut på det rent företagsekonomiska tänkandet vid investeringar i samhällsservice. Har vi beslutat i riksdagen att människors behov av service i form av vägar, järnvägar, skolor, vård, tele- och datanät, m. m. skall ges till alla i hela landet, då måste departement och statliga verk anpassa sig till detta. Då kan inte SJ och vägverket fortsätta planera på det sätt som nu sker. Om regeringen tänker sig att "gå i land" med att omsätta sin regeringsförklaring, då krävs en annan hantering av SJ och vägverket. I deras framtidsbeskrivningar finns varken samhällsekonomiska, regionalpolitiska eller försvarspolitiska aspekter angivna.

Det finns en orsak till att vi på våra universitet har två ekonomiska ämnen, som heter nationalekonomi och företagsekonomi. Nationalekonomi handlar inte bara om att trycka sedlar och utöva finanspolitik. Det handlar om ett helt annat slags bokföring än den som sker ute i företagen. I landets bokföring krävs att vi för in samhällskonton, så att vi vid samhällsekonomiska bedömningar bokför de kostnader som uppstår då inte en satsning sker på järnvägar eller vägar i de utsatta områdena. På minussidan skall stå förlorade kapitalinvesteringar i industrier, skolor, bostäder, affärer, förlorade arbetstillfällen, förlorad initiativkraft och dynamik, kostnader för utflyttning och även för inflyttning. Görs detta? Inte det minsta!

Statsrådet och regeringen måste förstå att vi har viktiga näringsliv även i de utsatta regionerna, som har stor betydelse för hela landet. Det är inte så, herr talman, att regionala behov, precis som statsrådet säger i sitt svar, kan ställas mot nationella. De regionala problemen är ju ett nationellt problem. Jag vill påstå att SJ är både ett nationellt och ett regionalt problem.

Man kan snart inte slå upp en tidning utan att få läsa negativa saker om SJ. I tidningen Statsanställd tar man upp lokalvården, där det är dålig organisation, omodern materiel, ingen eller otillräcklig utbildning. Den är orationell och dyr. Frågan är om det inte gäller fler områden inom SJ.

Nya City Express var ett stort misslyckande. Restaurangvagnarna var ofta trasiga redan vid utgångsstationerna och städningens standard sämre än

vanligt. Järnvägsposten skall dras in på flera håll, därför att tidtabellerna inte är lagda så att de passar. Detsamma gäller antagligen persontrafiken också.

Trots alla företagsekonomiska kalkyler drivs hela SJ företagsekonomiskt dåligt. 300 milj. sämre än budgeten för 1986 är beräkningarna. Hur kommer det sig? På vilket sätt kan kommunikationsministern påverka SJ till det bättre?

Beredskapsmålen följs inte – det hävdar ÖB. Varför följer inte SJ sina instruktioner om beredskapsmålen? – det borde man ju vara skyldig att göra.

Statsrådet tog inte upp tänkta investeringar när det gäller våra järnvägar, och det beror antagligen på att det inte finns några planerade investeringar som passar in i de regionalpolitiska mål som regeringen har deklarerat.

Herr talman! Det måste bli en annan tågordning. Annars spårar stora delar av vårt samhälle ur.

### **Anf. 3** Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Jag hade inte för avsikt att ta upp någon allmän regionalpolitisk debatt med Görel Thurdin. Vi kanske skall försöka att hålla oss till vad frågan handlar om, nämligen hur trafikpolitiken och kommunikationerna kommer in i de regionalpolitiska sammanhangen. Då måste jag nog säga att det är en viss överdrift om man påstår att varken regeringen eller riksdagen i handling skulle ha visat något intresse för att leva upp till de regionalpolitiska mål som man i olika sammanhang har uttalat.

Jag kan inte räkna upp allt som har hänt i det avscendet under de senaste åren, men det har naturligtvis varit ett målmedvetet regionalpolitiskt tänkande bakom att man sedan regeringsskiftet 1982, utöver t. ex. det ordinarie vägenslaget, i sysselsättningsfrämjande syfte men också i industripolitiskt syfte satsat 2 miljarder på olika objekt, där en mycket stor del hamnat i de delar av landet som anses vara regionalpolitiskt mest utsatta – tyngdpunkten har givetvis legat där. De satsningarna har också innevarande år fortsatt, med det s. k. Bergslagspaketet, där också kommunikationsmedel ingick i mycket stor utsträckning i samband med kompletteringspropositionen, i vilken nya medel anslogs för bl. a. trafikinvesteringar i de norra delarna av landet. Jag kan inte räkna upp alla dessa insatser. Men jag vågar nog hävda att det har gjorts insatser för de här regionerna som har varit av mycket stor betydelse, inte minst på kommunikationsområdet, och att man i stor utsträckning när det gäller regionalpolitiken under de senaste åren redan har använt just kommunikationssektorn, därför att man vet att den har stor betydelse i det här sammanhanget.

Det är klart att det finns områden där man fortfarande kan konstatera att man inte är nöjd – jag har också konstaterat det i svaret som jag lämnat till Görel Thurdin. Där får man naturligtvis fortsätta att bearbeta dess instrument. Jag tror att vi kan vara helt överens om att man både i det här huset och också i olika delar av landet och ute i kommunerna har en växande insikt om att man måste använda instrumentet förbättrade kommunikationer för att skapa vidgade arbetsmarknader och skapa en regional balans, som många varit överens om att det är viktigt att medverka till.

Det är också helt klart sedan många år – sedan 1979, när riksdagen tog sitt senaste mer övergripande trafikpolitiska beslut – att det är de samhällseko-

nomiska bedömningarna som i högre grad skall komma in när det gäller trafikutvecklingen över huvud taget. Det riktmärket och den övergripande principen gäller den trafikplanering som vi har också i dag.

När man sedan talar om hur litet stöd som ges, hur dåliga insatserna är, kan jag också påpeka att det inte är av några andra skäl än regionalpolitiska som riksdagen när det gäller järnvägspolitiken har beslutat om godstransportstöd, persontransportstöd – nu senast – och en rad andra stödformer med klart regionalpolitisk inriktning.

Som jag sade i interpellationssvaret är det inte av några andra än regionalpolitiska – och i viss utsträckning sociala – skäl som riksdagen ändå anslår mer än 1,2 miljarder kronor för att SJ skall kunna upprätthålla trafik på de delar av bannätet där det uppenbarligen inte går att upprätthålla någon trafik på sedvanliga affärsmässiga grunder. Jag tycker att det går att dokumentera att bilden inte är så mörk som Görel Thurdin i sin interpellation och i sitt inlägg här – trots att jag fick tillfälle att rätta till en del av missförstånden – försöker måla den.

Sedan säger Görel Thurdin att det inte behöver byggas några motorvägar över huvud taget. Jag undrar om det verkligen är en uppfattning som är representativ för det parti som Görel Thurdin företräder eller om det är hennes personliga åsikt.

Ett av de få pågående motorvägsbyggena – nere i Halland – är visserligen beslutat före min tid som kommunikationsminister. Men jag kunde på nära håll uppleva hur det ena centerpartistiska kommunalrådet och landstingsrådet efter det andra – detta län är ju centerdominerat – uppväktade min företrädare och sade: Vi vill absolut inte ha något annat än en motorväg i länet, en motorväg är den enda standard som är acceptabel. Skall vi avbryta det bygget för att tillgodose Görel Thurdins synpunkter?

#### **Anf. 4 GÖREL THURDIN (c):**

Herr talman! Det är bra att vi kan börja med litet allmänna förutsättningar innan vi går in på specifika ändamål i fråga om trafikpolitiken.

När det gäller motorvägar vill jag säga att om stora delar av vägsystemet håller på att förfalla, så är det väl viktigare att vi upprätthåller detta vägsystem än att vi bygger motorvägar.

I de utsatta Norrlandslänen finns massa- och pappersindustri, tung verkstadsindustri, annan verkstadsindustri och stålindustri. Hela landet är beroende av dessa industrier – och beroende av att det fungerar runt omkring industrierna och att de har möjlighet att anställa kompetent arbetskraft.

I norra delen av Sverige är man lika beroende av ett fungerande järnvägsnät som man är i södra Sverige. Den stambana som vi har i dag binder inte samman de större Norrlandsstäderna mer än med s. k. tvärbanor. Persontrafiken har minskat i betydelse och även i kvalitet på grund av kapacitetsproblem på stambanan till följd av att godstrafiken har ökat starkt – och det sistnämnda är ju positivt.

Det finns nu ett förslag om ny ostkustbana som har stöd bland kommunikationsanläggningsforskare vid Luleå tekniska högskola och Umeå universitet, hos Norrlandsförbund, hos industri och hos många människor. Det är ett projekt som kommer att kosta mycket pengar, men det är också en

framtidsvision som kommer att ge landsändan en annars snart förlorad framtidstro, en känsla av att det finns ett värde som skall tas till vara. Jag vill höra vad kommunikationsministern anser om ett sådant förslag.

I Örnsköldsvik – som jag vill ta som exempel eftersom jag känner till den staden bäst – finns en unik verkstadsindustri. Den är i stort behov av utbildad arbetskraft – som är svår att få tag i därför att arbetsmarknaden är för liten just i Örnsköldsvik. Om Örnsköldsvik kunde ha gemensam arbetsmarknad med Umeå, skulle förhållandena bli helt annorlunda. Vi har emellertid dåliga interkommunala förbindelser, och vi har inte någon möjlighet till pendling mellan dessa orter. En utbyggd ostkustbana skulle möjliggöra en pendling. Men SJ resonerar inte längre om Norrland, och det oroar mig.

Jag vill dra några paralleller ur de planer för persontrafiknätet på 2000-talet som SJ tagit fram. Där står det t. ex. om Landskrona, som ligger i närheten av Helsingborg, att Landskrona behöver en bättre infrastruktur för att få pendlingsavstånd till Helsingborg och att det är bra om man bygger en järnväg, så att möjligheter till pendling kan föreligga. Om man ersätter Landskrona med Örnsköldsvik och Helsingborg med Umeå, så gäller samma sak. För Karlstads del sägs att stora befolkningsminskningar är att vänta i Värmland och att man kan anta att stora regionalpolitiska ansträngningar kommer att göras där framöver. Då tänker man sig att järnvägsbyggen är bra som framtida sysselsättning.

Jag vill fråga kommunikationsministern: Är det en riktig tolkning att framtida järnvägssatsningar är beroende av att regeringen först gör regionalpolitiska satsningar?

**Anf. 5 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:**

Herr talman! Jag behöver inte polemisera mot mycket av det som Görel Thurdin sade i de inledande avsnitten av sin replik. Hon tog där upp den typ av problem som vi har för avsikt att diskutera i det utvecklingsarbete som vi just har inlett. Vi är naturligtvis allesammans medvetna om att det hela tiden sker förändringar på trafikområdet liksom på andra områden. Det som Görel Thurdin tog som ett exempel, nämligen att den stambana som man drog då man en gång i tiden byggde ut järnvägarna inte stämmer med behoven i dagens kommunikationsnät. Det kan ju vara en utgångspunkt för sådana här funderingar.

När jag möter uppvaktningar från norrländska kommunalpolitiker pratar de visserligen ofta om järnvägarna och om SJ, men de pratar minst lika ofta om behovet av att bygga ut flygplatser. Det är ett krav som man har i dagens läge men som man inte särskilt starkt tryckte på för ett par decennier sedan. Det kan mycket väl diskuteras i detta utvecklingsarbete. Då är det väl inget fel att också trafikverken bidrar med att ta fram diskussionsmaterial och underlag för en debatt om hur det skall vara i framtiden.

Görel Thurdin måste vara lika medveten som jag är om att den handling ur vilken hon citerade, nämligen den debattskrift som SJ nyligen tagit fram, inte är något regeringsdokument. Den är över huvud taget inte politiskt behandlad på något sätt utan just bara ett inlägg i den pågående diskussionen om SJ:s framtida verksamhet. Vi står lika fria var och en av oss att bedöma de frågorna.

Låt oss gärna få en konstruktiv och framtidsinriktad diskussion, men den måste byggas på ett faktiskt underlag. Till det faktiska underlaget hör att det redan har gjorts och kommer att göras ytterligare målmedvetna regionalpolitiska insatser också på kommunikationsområdet och att man när det gäller den planeringen inte har övergett vissa delar av landet. Tvärtom – det vill jag hävda – har man gett de delar av landet som är regionalpolitiskt utsatta en mycket hög prioritet under senare år.

Jag skulle kunna ta åtskilliga exempel, men jag skall bara ta ett enda för att belysa vad jag menar. Vi talar alltså om de statliga väganslagen. Som jag sade i interpellationssvaret är jag medveten om att det fortfarande finns mycket att göra när det gäller Norrlandslänen och att vi därför håller på att planera ytterligare åtgärder. Men om vi håller oss till de statliga väganslagen till underhåll av vägnätet i årets budgetproposition finner vi, om vi tar ut ett av de län som Görel Thurdin använder som exempel i sin interpellation, att anslaget via vägverkets budget till Jämtlands län i år blir ca 217 milj. kr. Fördelar vi den summan på antalet invånare i länet blir det 1 611 kr. per invånare. Motsvarande anslag i Stockholms län är för samma budgetår 423 milj. kr. till de statliga vägarna – det är dem jag talar om här – vilket innebär ca 270 kr. per invånare jämfört med 1 611 kr. per invånare i Jämtlands län. Jag tror inte att man mot den bakgrunden kan hävda att vi för en politik som bara inriktar sig på de växande storstadsområdena och att vi glömmer bort att underhålla kommunikationsnätet ute i glesbygderna.

**Anf. 6 GÖREL THURDIN (c):**

Herr talman! Med tanke på alla de stora satsningar som kommunikationsministern hävdar sker är det ganska konstigt att man inte upplever något av dem när man far runt i dessa områden och pratar med människor, exempelvis representanter för näringslivet. Effekterna av de stora satsningar som påstås ske borde ju på något sätt få genomslag.

Det har blivit ökade satsningar, det kan jag hålla med om. Det beror på att vi har stått här och kämpat för att få dem. Och det är väl bra att vi tar upp ett diskussionsunderlag i denna kammare – det var ju till för att diskuteras – så att det inte bara ligger där och utgör grund för framtida beslut utan att någon diskuterat det.

Det är bara så att de behov som man finner när det gäller kommunikationsnätet är desamma över hela landet. Vägar och järnvägar binder tillsammans ett nät som lyfter fram olika orters förmåga till kommunikation med andra orter och ger dem möjlighet att få i väg produkter och att få tillbaka andra produkter. Dessutom ger detta en grundförutsättning för boende och för sysselsättning. Men förhållandena är väldigt olika i landet, och det har lett till en stor folkomflyttning.

Jag har noterat ett nytänkande när det gäller vägar. Nu återstår alltså ett nytänkande när det gäller järnvägar. Om människorna i de utsatta regionerna skall uppleva att regeringen handlar som den säger, krävs det att man börjar tänka samhällsekonomiskt och får SJ att tänka i nya banor, bl. a. norr om Sundsvall. Annars fortsätter socialdemokraternas tredje väg att leda raka spåret till Stockholm.

**Anf. 7 GÖREL BÖHLIN (m):**

Herr talman! Jag vill passa på tillfället att lägga fram några synpunkter i den här interpellationsdebatten. I nästa vecka får jag av kommunikationsministern svar på en fråga om vägenslagen till Stockholmsregionen. Det kan ändå vara värdefullt för mig att få höra litet om hans allmänna syn på fördelningsfrågorna, som kan ligga till grund för transportpolitiken i stort.

Vi är överens om att transportpolitiken skall syfta till att skapa förutsättningar för ett bra kommunikationsnät över hela landet. Detta kan naturligtvis ske på litet olika sätt. Jag vill komplettera kommunikationsministern på en punkt, nämligen när det gäller transportstödet. Förutom godstransportstöd och persontransportstöd, som utgår till järnvägsnätet i Norrland, utgår det numera också persontransportstöd för flyg. Flyget har blivit ett angeläget transportmedel även regionalpolitiskt.

När det gäller motorvägar har jag den synpunkten att det är mycket väsentligt att även dessa byggs ut. Kommunikationsministern har uttalat att flaskhalsar skall byggas bort, och i det sammanhanget kan motorvägarna tjäna som ett ådersystem för att hela vägnätet skall fungera bättre.

När det gäller fördelningen av anslagen till vägnätet över landet är jag litet fundersam. Jag skulle gärna vilja fråga kommunikationsministern om man, mot den bakgrund som kommunikationsministern själv har redovisat beträffande den tidigare fördelningen över landet, i den översyn av olika kommunikationsfrågor som nu skall påbörjas inom kommunikationsdepartementet också ämnar titta över det fördelningssystem för vägenslagen som hitintills har gällt. Det kanske skulle behöva ses över, och kanske skulle man t. o. m. mer beakta belastning och förslitning av vägnätet, beroende på t. ex. befolkningsunderlaget.

**Anf. 8 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:**

Herr talman! På den sista frågan kan jag svara att vi i samband med arbetet med en sådan här allmän översyn givetvis också tar ställning till om fördelningssystemet är det lämpligaste eller om andra regler skall tillämpas när det gäller fördelningen av vägenslagen över landet. Men den viktigaste orsaken till de regionalpolitiska insatser som har gjorts och som vi nu har diskuterat är ändå inte fördelningssystemet i fråga om de ordinarie vägenslagen utan den viktigaste orsaken är att man under ett antal år av sysselsättningskäl kraftigt ökade anslagen utöver ordinarie budget och utanför fördelningssystemet för att ge stöd åt vissa regioner. Det var bl. a. vägenslagen som då kom i fråga. Om man vill ge en rättvis bild av situationen, tycker jag att de insatserna bör noteras.

Jag förstår inte riktigt vart Görel Thurdin åker. Jag förstår alltså inte hur hon kan åka omkring i olika regioner utan att upptäcka de konkreta resultaten av gjorda insatser – det har ju skett väsentliga vägförbättringar i många län, exempelvis i Norrlandslänet, som en följd av gjorda insatser. Dessa förbättringar är påtagliga. Man behöver alltså inte se sig om särskilt länge för att upptäcka dem. Men givetvis är vi som ett led i den här översynen öppna för diskussioner om fördelningssystemet är riktigt utformat när det gäller de ordinarie vägenslagen.

**Anf. 9 GÖREL BOHLIN (m):**

Herr talman! Jag är tacksam för det beskedet. Jag vill också påpeka att stora belopp under en lång följd av år, som kommunikationsministern själv sade, har utgått till vägbyggande i Norrland. Dessa pengar har främst varit arbetsmarknadsmedel, men de har räknats in i de ramar som gäller för vägbyggandet. Man har alltså tittat på fördelningen från vägverket. I den senaste budgeten fastslogs att arbetsmarknadsmedel inte skulle räknas in i ramarna. Därför kan det finnas skäl att också se över fördelningssystemet.

Överläggningen var härmed avslutad.

**3 §** Föredrogs och hänvisades  
Proposition och skrivelse  
1986/87:66 till skatteutskottet  
1986/87:75 till konstitutionsutskottet

**4 §** Föredrogs och hänvisades  
Motion  
1986/87:Sk103 till skatteutskottet

**5 §** Föredrogs men bordlades åter  
Skatteutskottets betänkande 1986/87:4

**6 §** Anmälades och bordlades  
Konstitutionsutskottets betänkande  
1986/87:7 Datafrågor

**7 § Meddelande om interpellationer**

Meddelades att följande interpellationer framstälts

*den 18 november*

**1986/87:92** av *Inga Lantz* (vpk) till statsrådet *Bengt Lindqvist* om den framtida barnomsorgen:

Barnomsorgen är i dag hotad från många håll, och det finns stor anledning att känna oro inför vad som kommer att hända i framtiden.

För det första pågår en kvalitativ nedrustning av barnomsorgen i form av ökade barngruppsstorlekar och neddragning av personal. Dessa kvalitetsförsämringar hänger samman med det statsbidragssystem som för närvarande gäller. Visserligen talas det i dag mycket om målsättningen med barnomsorgen och om vikten av att ha pedagogiska program, men det går inte att skyla

Prot. 1986/87:28  
18 november 1986

*Meddelande om interpellationer*

över uppenbara brister i barnomsorgen med programskrifter och fagra tal om hur viktig barnomsorgen är, om inte grundläggande kvalitetsnormer tillgodoses.

För det andra byggs inte barnomsorgen ut i den takt som behövs för att alla barn skall få tillgång till plats. Köerna är fortfarande årslånga på vissa håll i landet. Bara vart fjärde barn har tillgång till daghemsplats, och bara vart femte skolbarn har omsorg efter skolan. Eftersom förvärvsfrekvensen bland kvinnor med barn i förskoleåldern och i yngre skolåldern ligger på omkring 90 % finns ett stort behov av barnomsorg. Men huvudskälet till att bygga ut barnomsorgen är förstås barnens egna behov av den.

För det tredje angräps nu den modell som hittills gällt i vårt land, nämligen att bygga ut heldagsomsorgen. I debatten om den framtida barnomsorgen har förts fram tankar på att införa ett system med någon form av småbarnsskola i stället för daghem och att fritidshemmets funktion skall tas över av skolan på något sätt.

Med tanke på den senaste tidens debatt och med tanke på de försämringar som rapporterats från skilda delar av landet verkar det som om det just nu gällde mer att försvara den barnomsorg som i alla fall finns i dag, än att utveckla idéerna och ta vara på möjligheterna inom barnomsorgen. Detta är beklagligt.

Med stöd av ovanstående vill jag fråga statsrådet följande:

1. Är det rimligt att ha ett statsbidragssystem som inverkar så negativt på kvaliteten inom barnomsorgen som det nuvarande systemet har visat sig göra?
2. Hur skall den fortsatta utbyggnaden av heldagsomsorgen och fritidshemmen kunna garanteras, så att full behovstäckning inom dessa två omsorgsformer uppnås?
3. Hur ser statsrådet på debatten om utbyte av daghem mot småbarnsskola?

**1986/87:93** av *Gullan Lindblad* (m) till socialministern om tillgången till kvalificerad vårdpersonal inom hälso- och sjukvården:

Sjuksköterskorna har en nyckelroll inom hälso- och sjukvården. Denna viktiga roll avspeglar sig knappast i deras löne- och anställningsförhållanden, ej heller i landstingens eller riksdagens synliga värdering av deras arbete.

Sedan 1951 – då en tjänstepliktslag var aktuell – är det knappast förrän det senaste året som sjuksköterskornas situation varit föremål för en mer genomgripande diskussion. Diskussionen har gällt utbildningsfrågorna men framför allt resultatet av ett avtal som uppfattas som alltför dåligt av en yrkeskår som alltför länge varit underskattad och underbetald.

På den allra senaste tiden har vi kunnat bevittna, att sjuksköterskor gör "massavhopp" från vårdområdet. De söker sig till helt andra arbetsfält, bl. a. till industrin, och poängterar att de inte vill ha landstingen som arbetsgivare. Många söker sig till Norge, där de får över 2 000 kr. per månad mera i lön efter skatt än i Sverige.

Vid vårdhögskolorna står tusentals platser tomma. Den låga ansökningsfrekvensen har också medfört att sökande med alltför låg betygspoäng söker sig till det såväl teoretiskt som praktiskt krävande vårdområdet.

Ansvariga politiker inom hälso- och sjukvården måste se utvecklingen som mycket oroande, såväl vad gäller att rekrytera som att behålla kvalificerad vårdpersonal.

Jag vill fråga socialministern, som har ett övergripande ansvar för hälso- och sjukvården i landet:

Vilka åtgärder ämnar socialministern vidta för att

1. rekrytera fler studerande till de medellånga vårdutbildningarna och
2. behålla legitimerade sjuksköterskor och assistentpersonal inom hälso- och sjukvården?

**1986/87:94** av *Anna Wohlin-Andersson* (c) till industriministern om regionalpolitiska hänsyn inom alla "politikområden":

Att kämpa mot koncentration är att kämpa för en god miljö i de stora tätorterna och för en god framtid för ungdomen särskilt i de stora koncentrationsområdena. Om man skall lyckas i arbetet för de stora befolkningsskoncentrationerna förutsätter detta ett konsekvent och målmedvetet uppträdande i den lokala planeringen men också – och inte minst – att det skapas goda betingelser för utveckling i andra delar av landet.

Industriministern har bl. a. uttalat: "Syftet skall vara att man inom alla politikområden skall ta regionalpolitiska hänsyn och medverka till att bygga upp förutsättningarna för näringslivsutveckling i varje region i landet." Detta är ett bra uttalande! Det understryker det samlade ansvaret för regionalpolitiken.

I verkligheten går den socialdemokratiska politiken bl. a. ut på följande:

- Reformen med en kommunal skatteutjämning fördröjs. Skatteorättvisorerna kvarstår mellan landets olika delar. I skattetyngda småkommuner riskeras den kommunala servicen.
- De riktade statsbidragen går i stor utsträckning till de befolkningstäta regionerna. Statsbidraget till barnomsorgen är ett tydligt exempel där regeringen t. o. m. genom själva utformningen av statsbidragssystemet diskriminerar lösningar som är bättre lämpade i småkommunerna.
- Flyttningsbidraget är ett bidrag för flyttning till koncentrationsområdena – inte ett stöd för den som vill flytta tillbaka.
- Den statliga verksamheten avknoppar ny verksamhet enbart i Stockholmsområdet.
- Stödet till den regionala kollektivtrafiken har tagits bort.
- Väganslagen styrs i allt större utsträckning till de storskaliga vägprojekten på det sekundära och tertiära vägnätets bekostnad. Det reala värdet av väganslagen har urholkats, och det pågår en omfattande kapitalförstöring i stora delar av landet på grund av bristande underhåll.
- De statliga myndigheterna är regionalpolitiskt mycket okänsliga när det gäller att hantera besparingskrav inom den egna verksamheten.
- Löntagarfonderna är en straffavgift på näringslivet i allmänhet och har synnerligen tvivelaktiga konsekvenser. För de regionalt utsatta orterna innebär fonderna dessutom en direkt avtappning på kapital. Löntagarfondsavgiften har en direkt negativ regionalpolitisk effekt.

Prot. 1986/87:28  
18 november 1986

*Meddelande om interpellationer*

Prot. 1986/87:28  
18 november 1986

*Meddelande om frågor*

- Den bostadspolitiska proposition som nu presenterats riksdagen tar sikte på att genom ytterligare insatser av skattepengar ge bättre ekonomiska villkor för boendet i de orter som är mest utsatta i koncentrationshänseende.

Denna lista skulle kunna göras lång och exemplen hämtas från samtliga "politikområden".

Jag vill därför ställa följande fråga till industriministern:

Vad är den praktiska innebörden av industriministerns uttalande om regionalpolitiska hänsyn inom alla politikområden?

**8 § Meddelande om frågor**

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 17 november.*

**1986/87:157** av *Jarl Lander* (s) till kommunikationsministern om lördagsutdelningen av post:

I massmedia har framskyttat att företrädare för postverket, i besparings- syfte, lagt förslag om att posten skulle upphöra med sin lördagsutdelning, i förlängningen också lantbrevbärrutdelningen på lördagar.

I glesbygd och andra områden där distributionen av dagstidningar till hushållen sker med lantbrevbärare skulle detta innebära att hushållen blir utan dagstidning på lördagar. Det skulle vidare betyda ett dråpslag mot landsortspressen.

Är kommunikationsministern beredd att medverka till att postverket bibehåller lördagsutdelningen och i synnerhet då den via lantbrevbärare?

**1986/87:158** av *Karin Ahrland* (fp) till kommunikationsministern om planerna på en fast trafikförbindelse över Öresund:

Enligt uppgift i pressen har Skånes socialdemokrater med knapp majoritet avvisat tanken på en fast förbindelse över Öresund.

Kommer detta att påverka regeringens tidigare positiva inställning i frågan?

**1986/87:159** av *Jan Jennehag* (vpk) till statsrådet Birgitta Dahl om prövning- en av frågan om ombyggnad av dammar i Haverö strömmar:

Vattendomstolen i Östersund behandlar för närvarande en ansökan om att bygga om dammarna i Haverö strömmar. Arbetena kommer att innebära kraftiga ingrepp, i sak jämförbara med en vattenkraftsutbyggnad. Detta har riksdag och regering tidigare markerat att man inte är beredd att tillåta.

Tänker regeringen förbehålla sig rätten att fatta slutligt beslut i detta ärende?

den 18 november

Prot. 1986/87:28  
18 november 1986

Meddelande om frågor

**1986/87:160** av *Stina Gustavsson* (c) till socialministern om de fasta paviljongernas roll inom den psykiatriska vården:

Enligt tidningsuppgifter finns planer inom socialstyrelsen att lägga ned de "fasta paviljongerna" inom den psykiatriska vården. Konsekvenserna av en sådan åtgärd kan bli förödande såväl för allmänheten, de vårdades anhöriga som för de vårdade själva. Det kan ifrågasättas om en sådan åtgärd över huvud är förenlig med principen om varje individs personliga säkerhet.

Jag vill därför fråga socialministern:

Vill socialministern klargöra sin och regeringens uppfattning om de "fasta paviljongernas" roll inom den psykiatriska vården?

**1986/87:161** av *Gudrun Norberg* (fp) till kommunikationsministern om olycksriskerna med cykelhjulsreflex:

Under lång tid har olycksriskerna med cykelhjulsreflexer påtalats. Flera olyckor har skett, med mer eller mindre svåra skador som följd, orsakade av att reflexer med endast ett fäste plötsligt har ändrat läge och låst cykelhjulet. Trots detta fortsätter försäljning och montering av enfästesreflexer.

Avser regeringen att vidta några åtgärder med anledning av dessa olycksrisker?

**1986/87:162** av *Daniel Tarschys* (fp) till socialministern om den fasta paviljongen vid Västerviks sjukhus:

Enligt uppgifter i massmedierna anser socialstyrelsen att den fasta paviljongen för slutna psykiatrisk vård i Västervik bör avvecklas.

Med anledning härav vill jag fråga socialministern:

I vilken form avser regeringen ge riksdagen tillfälle att pröva denna fråga?

**1986/87:163** av *Hans Nyhage* (m) till statsrådet Anita Gradin om det långsiktiga målet för tekoindustrin:

Enligt en artikel i Svenska Dagbladet den 30 oktober 1986 uttalar statsrådet Anita Gradin följande:

"För 20 år sedan hade tekoindustrin över 100 000 anställda, nu har den 30 000. På 70-talet satte regeringen upp ett långsiktigt mål att tekoindustrin skulle ha 30 % av hemmamarknaden. Det har den inte klarat av."

Under förutsättning att ordet "den" ovan syftar på regeringen, är uttalandet korrekt. Men om det, vilket troligen är meningen, avser tekoindustrin, är uttalandet högst anmärkningsvärt.

Riksdagen har vid upprepade tillfällen gett regeringen till känna att det långsiktiga målet för tekoindustrin skall vara 30 % av hemmamarknaden.

**Prot. 1986/87:28**  
**18 november 1986**

Det ankommer alltså på regeringen att verka för att denna målsättning uppfylls.

*Meddelande om frågor*

Vilka åtgärder har regeringen vidtagit för att 30-procentsmålet skall uppnås?

**1986/87:164** av *Hans Nyhage* (m) till statsrådet Anita Gradin om tekoindustrins framtid:

Enligt uppgift i massmedia har statsrådet Gradin uttalat att tekoindustrin i många i-länder, bl. a. Sverige, är gammal och behöver förnyas samt att tekoindustrin i vårt land – i motsats till andra länder – inte förstått vikten av att rationalisera och satsa på kvalitet.

Båda uttalandena, som inte har dementerats, står i strid med vad såväl industriminister Thage G. Peterson som förutvarande utrikeshandelsminister Mats Hellström vid upprepade tillfällen hävdad.

Anser statsrådet Gradin att svensk textil- och konfektionsindustri har sådana kvalifikationer beträffande kvalitet, design och kunnande att den har en framtid i Sverige?

**1986/87:165** av *John Andersson* (vpk) till industriministern om verksamheten vid Stensele Mekaniska Verkstad:

Vid en interpellationsdebatt den 4 januari angående Stensele Mekaniska Verkstad deklarerade industriministern att de åtaganden som gjorts enligt regeringens mening innebär att företaget har att välja mellan att fortsätta verksamheten eller ordna alternativ verksamhet och sysselsättning.

Med hänvisning till ovanstående vill jag ställa följande fråga till industriministern:

Avsåg det uttalade ansvaret endast gälla för hälften av de anställda?

**1986/87:166** av *John Andersson* (vpk) till statsrådet Birgitta Dahl om åtgärder för att reducera cesiumhalten i fisk och kött:

Prot. 1986/87:28  
18 november 1986

*Meddelande om frågor*

Av och till får man i olika tidskrifter läsa om experiment och försök som görs av privatpersoner för att få ner halten av cesium i bl. a. fisk och kött. I en del fall redovisas resultat där uppåt 80 % av cesiumet har försvunnit. Om detta med ganska enkla medel är möjligt, skulle det vara till stor hjälp för de människor som bor i de mest drabbade områdena. Vad människorna ställer sig undrande inför är att ingen officiell myndighet tycks intressera sig för eller informera om åtgärderna för att få ner cesiumhalten. Detta får till resultat att de olika privata försöken och experimenten skapar ännu större förvirring:

Med hänvisning till ovanstående vill jag ställa följande fråga:

Är statsrådet beredd att vidta nödvändiga åtgärder för att ansvarig myndighet tar ansvar för sådana undersökningar och att detta då följs upp med råd och information?

**1986/87:167** av *Bo Hammar* (vpk) till utrikesministern om visumförhållandet mellan Sverige och USA:

Det franska beslutet att införa viseringstvång för svenska medborgare vid besök i Frankrike har med all rätt lett till starka protester från Sveriges regering. Allvaret i de svenska protesterna understryks ytterligare genom utrikesministerns beslut att avstå från deltagande i Europarådets utrikesministermöte i Strasbourg. Sedan länge råder på motsvarande sätt en ensidighet i förhållandet mellan Sverige och USA. Förenta staternas medborgare kan utan viseringstvång besöka Sverige medan svenska medborgare vid besök i USA avkrävs visum och t. o. m. underkastas politisk kontroll.

I en vpk-motion till förra riksmötet föreslogs att Sverige skall verka för viseringsfrihet för svenska medborgare som besöker USA, alternativt likmässighet i relationerna på det sätt att visum krävs av USA-medborgare vid besök i Sverige.

Mot denna bakgrund vill jag ställa följande fråga till utrikesministern:

Är utrikesministern beredd att vidta åtgärder för att avskaffa det ojämlika visumförhållandet mellan Sverige och USA?

**1986/87:168** av *Lars-Ove Hagberg* (vpk) till industriministern om SSAB:s beroende av det privata näringslivet:

Industriministern har möblerat om i SSAB:s styrelse. Dessutom planeras att statens ägarandel i SSAB skall minskas. Det privata näringslivets grepp över SSAB stärks därmed. En börsintroduktion av SSAB kommer att ytterligare försämra dess möjligheter att ta regionalpolitiska och sysselsättningspolitiska hänsyn. Det kan befaras att en strukturomvandling av SSAB och de övriga handelsstälverken medför ytterligare förlust av arbetstillfällen inom stålningen.

Med hänvisning till det anförda vill jag fråga industriministern:

Är regeringen beredd att ompröva åtgärderna inom SSAB och i stället ta initiativ till att SSAB minskar sitt beroende av det privata näringslivets villkor?

**1986/87:169** av *Paul Lestander* (vpk) till industriministern om SSAB:s anläggning i Luleå:

SSAB:s styrelse har fått en ny sammansättning. LKAB har gått in med ett betydande belopp i SSAB. En minskning av statens andel i SSAB har förutsatts. Dessutom har tydligen en framtida börsintroduktion föresvävat industriministern. Men den helt avgörande frågeställningen är: Vilken affärsidé, vilka nya produkter och investeringsprogram har ägarna tänkt sig för att utveckla SSAB:s verk i Norrbotten? Planeras för ett stål-, energi- och kemikombinat vid SSAB-Luleverken?

Under hänvisning till ovanstående vill jag fråga industriministern:

Är industriministern beredd medverka till att den nya styrelsen och insatsen från LKAB kommer att innebära flera jobb och en omfattande upprustning vid SSAB:s anläggning i Luleå?

**1986/87:170** av *Alf Svensson* (c) till justitieministern om åtgärder för att skydda kvinnor som utsatts för misshandel av sina män:

Under den gångna veckan har massmedia uppmärksammat oss på den situation som ungefär 1 000 kvinnor i vårt land befinner sig i – på flykt från sina f. d. män, från hot och misshandel. Många av dessa kvinnor har på egen begäran strukits ur de offentliga registren och flyttar från adress till adress för att om möjligt hålla sig undan de män som förföljer dem.

Polisen säger sig inte ha några möjligheter att skydda dessa kvinnor, utom i vissa akuta situationer.

Vilka åtgärder planerar justitieministern att vidta för att hjälpa denna grupp kvinnor som lever i ständig rädsla för sina f. d. män?

**1986/87:171** av *Alf Svensson* (c) till jordbruksministern om en undersökning om jägarnas inställning till generell älgjakt:

Den 5 december 1985 hade jag en diskussion med den dåvarande jordbruksministern angående älgjaktens framtida utformning. Dåvarande jordbruksministern sade då bl. a. att en allsidig och objektiv undersökning om jägarnas inställning till samordnad resp. reglerad älgjakt skulle genomföras.

Torsten Österman och forskningsgruppen för samhälls- och informationsstudier har undersökt den enmansutredning som bl. a. ligger till grund för den lagrådsremiss som utarbetats beträffande framtida jakt. Österman skriver om utredningen: "– – – hör till de mer allvarliga exemplen på misshandling av statistik som jag kommit i kontakt med." Vidare: "Den enkät som enligt Norlings utredningsuppdrag skall belysa generelljägarnas jaktmöjligheter har inte riktats till dessa jägare utan till lokala representanter för Svenska Jägarförbundet, vilka alltså ombedes försöka avge bedömningar

å de förras vägnar i en fråga där de kan ha en motsatt grundinställning”.

Är jordbruksministern beredd att låta göra en ny undersökning angående jägarnas inställning till generell jakt?

Prot. 1986/87:28  
18 november 1986

Meddelande om frågor

**1986/87:172** av *Agne Hansson* (c) till socialministern om den fasta paviljongen vid Västerviks sjukhus:

Vårdformerna för särskilt farliga mentalpatienter som vårdas för svåra våldsbrott har länge varit under diskussion. Några beslut om förändrade vårdformer har emellertid inte fattats.

Trots detta håller tydligen socialstyrelsen på att i smyg och utan diskussion avveckla den enda kvarvarande fasta paviljongen i landet som finns vid Västerviks sjukhus. Av en enkät bland 32 av landets chefer för psykiatriska och rättspsykiatriska kliniker framgår att 24 av de 29 som svarat anser att fasta avdelningen i Västervik bör vara kvar.

Mot bakgrund härav vill jag fråga socialministern:

Vilka åtgärder avser socialministern att vidta för att bevara fasta paviljongen vid Västerviks sjukhus?

**1986/87:173** av *Hugo Hegeland* (m) till justitieministern om regeringens prövning av verkställighet av domstols utvisningsbeslut:

När utländska medborgare begår svåra brott i Sverige, kan ett domslut innebära att ifrågavarande personer utöver ett långvarigt fängelsestraff döms till utvisning ur landet för all framtid. Ofta händer emellertid att den dömde, när fängelsestraffet avtjänats, vänder sig till regeringen och begär att utvisningsbeslutet ej skall verkställas.

Med anledning härav vill jag fråga justitieministern:

1. Vilken praxis tillämpar regeringen när det gäller att upphäva domstols beslut om utvisning?
2. I hur många fall, absolut och procentuellt, av inkomna nådeansökningar har regeringen under de senaste fyra åren upphävt domstolsbeslut om utvisning?

**1986/87:174** av *Hugo Hegeland* (m) till bostadsministern om bostadsstyrelsens besked till låntagare om ändrade räntesatser:

Först i början av november erhöll fastighetsägare från bostadsstyrelsen besked om att den garanterade räntan å statliga lån höjts (efter riksdagsbeslut i våras). För många villaägare innebär beslutet en kraftig utgiftsökning vid årsskiftet, och man har uttryckt stor förvåning över att man inte tidigare erhållit besked om hur omfattande höjningen blir i det enskilda fallet, så att man i god tid kan anpassa sin budget med hänsyn till de ökade utgifter som uppkommer. Många villaägare ställs nu inför stora svårigheter att på kort tid lägga om sin budget.

Med hänvisning till det anförda vill jag fråga:

Är bostadsministern beredd att medverka till att bostadsstyrelsen snabbare ger sina låntagare besked om ändrade räntesatser och därigenom bättre tillgodoser det krav på ökad service som den statliga verksamheten ålagts?

**1986/87:175** av *Hugo Hegeland* (m) till finansministern om avsikten med den s. k. engångsskatten:

I en helsidesannons i Dagens Nyheter den 18 november skriver LO att regeringen skall använda engångsskatten till att sänka budgetunderskottet. Enligt regeringens proposition om en tillfällig förmögenhetsskatt för livförsäkringsbolag m. m. föreslås att de medel som härigenom inflyter tillförs en ny inkomsttitel på statsbudgeten, från vilken medlen skall överföras till riksgäldskontoret i syfte att minska statsskulden.

Med hänvisning till ovanstående vill jag därför fråga finansministern:

Har regeringen ändrat uppfattning i enlighet med informationen i LO:s helsidesannons, eller har LO missuppfattat regeringens förslag till hur den tillfälliga förmögenhetsskatten skall användas?

**1986/87:176** av *Per Stenmarck* (m) till statsrådet Birgitta Dahl om förbud mot sandsugning utanför Falsterbonäset:

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) har sagt ja till ett uttag av 3,5 miljoner kubikmeter sand utanför Falsterbonäset. Detta ligger långt över den tillförsel av sand som sker.

Sandsugningen sker trots stora protester och trots att man inte vet vilka konsekvenserna blir när det gäller naturen.

Är regeringen beredd medverka till att sandsugningen utanför Falsterbonäset förhindras?

**1986/87:177** av *Karl Boo* (c) till industriministern om betydelsen av ledningsbytet i SSAB för utvecklingen i Domnarvet och Smedjebacken:

Strukturomvandlingen har under senare år hårt drabbat såväl Dalarna som Bergslagen i övrigt. Utvecklingen har emellertid inneburit att en viss optimism nu kan skönjas. I detta läge går dock regeringen in och byter ut ledningen i SSAB utan en fullständig redovisning av bakomliggande orsaker. Oron för framtiden är därför stor bland anställda och i länet. Det lokala inflytandet har också helt åsidosatts.

Mot denna bakgrund vill jag fråga industriministern:

Vilka intentioner har regeringen när det gäller bytet av ledningen för SSAB, och vilka konsekvenser kommer det enligt regeringens bedömning att få för utvecklingen i Domnarvet och Smedjebacken?

**1986/87:178** av *Ingbritt Irhammar* (c) till statsrådet Bengt K. Å. Johansson om kvalitetskontrollen på importerade livsmedel:

Enskild konsument har rätt att kräva att ett livsmedel håller samma höga kvalitet vare sig det importerats eller producerats i landet. Tveklöst kan vi i

dag konstatera att kontrollen av inhemskt producerade livsmedel är avsevärt mer kvalificerad och ingående än kontrollen av importvarorna. Svenska konsumenter kan lita på att svenska livsmedel inte innehåller i Sverige förbjudna bekämpningsmedel eller att djuren fötts upp på i Sverige förbjudna substanser. När det gäller importerade livsmedel intygas endast att de är tjänliga som människoföda. Samtidigt ökar andelen livsmedel som importeras till landet.

Den svenska konsumenträtten är väl utvecklad och utgår från att alla konsumenter har rätt till information om varornas innehåll och kvalitet. Detta måste innebära att konsumenterna har rätt att kräva att saluförda livsmedel inte innehåller substanser vilka kan vara eller är skadliga för människor.

Nuvarande kontroll av importerade kött- och fläskprodukter är otillräcklig och otillfredsställande. Analyser utförs endast i viss begränsad omfattning och då för att påvisa förekomst av vissa för människan hälsovådliga mikroorganismer. Detta är en fara för konsumenterna. Jordbruksutskottets majoritet har avvisat ett centerförslag med innebörden att endast livsmedel som producerats på ett i vårt land godtagbart sätt får importeras.

Mot bakgrund av detta vill jag fråga löneministern:

Avser löneministern att vidta åtgärder så att svenska konsumenter dels kan garanteras samma höga kvalitet på importerade produkter som de inhemskt producerade livsmedlen håller, dels får information om skillnaden i svensk och utländsk livsmedelsproduktion?

**1986/87:179** av *Anna Wohlin-Andersson* (c) till försvarsministern om bemanningen vid sambandscentralen i Gryt:

Tullverkets sambandscentral i Gryt, Östergötlands län, har flera gånger diskuterats i riksdagen. För närvarande pågår en "försöksverksamhet" med så gott som total avbemanning av ifrågavarande sambandscentral, vars uppgifter enligt tullverket bör kunna övertas av en regional ledningscentral placerad i Stockholm.

Liksom så många civila instanser finner också militära myndigheter utvecklingen i Gryt mycket negativ. Försvaret har fått ökade marina uppgifter i Östergötlands skärgård. "Att i denna situation få uppleva att en statlig myndighet med uppgifter inom totalförsvaret vidtar åtgärder som försämrar möjligheterna till snabb lokal och regional rapportering och överblick är självfallet alarmerande", skriver försvarsområdesbefälhavaren.

Mot denna bakgrund vill jag fråga försvarsministern:

Kommer regeringen att beakta de försvarspolitiska aspekterna vid sitt ställningstagande till fortsatt bemanning vid sambandscentralen i Gryt?

Prot. 1986/87:28 9 § Kammaren åtskildes kl. 15.33.  
18 november 1986

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

*/Olof Marcusson*