

Tisdagen den 14 mars

Kl. 15.00

*Meddelande om val till  
Europarådets parla-  
mentariska församling**Om handläggningen av  
ärenden om förvärv av  
jordbruksfastighet*

Förhandlingarna leddes av tredje vice talmannen.

**1 §** Justerades protokollet för den 6 mars.**2 § Meddelande om val till Europarådets parlamentariska församling**

Tredje vice talmannen meddelade att val av ombud och suppleanter i Europarådets parlamentariska (rådgivande) församling skulle företas vid inledningen av morgondagens sammanträde.

**3 § Svar på interpellation 1988/89:108 om handläggningen av ärenden om förvärv av jordbruksfastighet****Anf. 1** Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Eva Björne har frågat mig vad jag avser att göra för att handläggningstiderna skall förkortas vad avser ansökningar om förvärvstillstånd enligt jordförvärvslagen. Vidare har Eva Björne frågat mig vad jag avser att göra för att enskilda skall hållas skadeslösa när de drabbas av alltför långa handläggningstider.

I 9 § jordförvärvslagen föreskrivs att frågor om förvärvstillstånd skall prövas av lantbruksnämnden, om inte regeringen föreskriver att prövningen skall göras av lantbruksstyrelsen eller regeringen. Regeringen har i 8 § jordförvärvsförordningen föreskrivit att frågor om förvärvstillstånd prövas av regeringen om egendomens värde uppenbarligen överstiger 1 milj. kr. och om bl.a. bolag är förvärvare.

Som huvudregel gäller att ansökan om förvärvstillstånd skall göras hos lantbruksnämnden, som skall pröva ärendet så fort som möjligt. Beslut i ärendet skall meddelas senast tre månader efter det att ansökan gjorts, om det inte finns särskilda skäl för något annat. När det gäller ärenden som avgörs av regeringen skall nämnden med eget yttrande överlämna ärendena till lantbruksstyrelsen. Efter den ytterligare utredning som kan behövas skall styrelsen med eget yttrande vidarebefordra ärendena till regeringen för avgörande.

I sin handläggning av jordförvärvsärenden skall lantbruksnämnden och lantbruksstyrelsen tillämpa förvaltningslagens bestämmelser. Även om

förvaltningslagen formellt inte gäller ärenden hos regeringen brukar i praxis förvaltningsärenden i möjligaste mån handläggas enligt samma regler som gäller för underordnade myndigheter. Detta innebär att varje ärende där någon enskild är part skall handläggas så enkelt, snabbt och billigt som möjligt utan att säkerheten eftersätts.

Jag vill i sammanhanget nämna att jag avser föreslå regeringen en ändring i jordförvärvsförordningen som innebär en minskning av antalet sådana ärenden hos regeringen som gäller juridiska personers förvärv av jordbruksfastighet. Det är min avsikt att denna förändring skall kunna ske under våren.

Beträffande frågan om vad jag avser att göra för att enskilda skall hållas skadeslösa på grund av utdragen handläggningstid vill jag säga följande.

Självklart beklagar jag de problem som kan drabba enskilda vid dröjsmål. Köpare och säljare får emellertid förutsättas vara medvetna om att tillstånd enligt jordförvärvslagen krävs för ett giltigt köp. Omständigheterna i det enskilda fallet kan vara sådana att parterna får räkna med att handläggningstiden i enstaka ärenden kan bli längre än vad jordförvärvsförordningen förutsätter. Ofta förekommer att t.ex. intressenter och andra, som inte är parter, kommer in med intresseanmälningar, skrivelser m.m., vilket också bidrar till att ytterligare förlänga handläggningstiderna eftersom sökanden eller klaganden har rätt att få ta del av vad som tillförts ärendet. Parterna kan ju också i köpekontrakt eller i köpeavtal gardera sig i vissa avseenden mot konsekvenserna av en utdragen handläggning. Detta är ett tämligen vanligt förfarande vid avtal om köp av jordbruksfastighet. Däremot anser jag det inte möjligt att rent generellt hålla enskilda skadeslösa på grund av handläggningstidens längd.

#### **Anf. 2 EVA BJÖRNE (m):**

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Det gläder mig mycket att det finns ett förslag om att den tio år gamla beloppsgränsen på 1 milj. kr. skall ändras. Jag hade annars tänkt föreslå statsrådet att initiera en sådan ändring, eftersom det med dagens beloppsgräns är så små skogsfastigheter, runt 100 ha, som måste prövas av regeringen.

Jag hoppas att lantbruksstyrelsen kommer att kunna hänskjuta ärenden som på något sätt är diskutabla till departementet. Antalet ärenden som måste prövas i tre instanser – lantbruksnämnden, lantbruksstyrelsen och regeringen – kommer ändå att minska rejält. För att en sådan prövning skall vara meningsfull måste det emellertid finnas handläggare som är kompetenta på området inom departementet. Under hösten 1988 torde det inte ha funnits sådana, åtminstone inte någon som ägnat sig åt att handlägga de ärenden som kom från Västernorrland.

Det ärende som jag hänvisar till i min interpellation fanns hos departementet i fem månader innan beslut fattades. Dessförinnan hade lantbruksnämnden och lantbruksstyrelsen haft ärendet i sju månader. Före det hade lantbruksnämnden även tagit några månader på sig för en värdering av fastigheten. Ärendet initierades i november 1986 och beslut om förvärvstillstånd kom först i januari 1989. Under höstmånaderna tog en tjänsteman vid SCA åtskilliga telefonkontakter med departementet för att hjälpa säljarna

och söka skynda på handläggningen. Vid varje tillfälle var det en ny departementstjänsteman som var ansvarig för ärendet. SCA:s tjänsteman fick dessutom intrycket att de flesta av dessa handläggare egentligen var specialister inom helt andra områden än det här aktuella.

En total handläggningstid på fyra fem månader i stället för drygt ett år borde vara mer än tillräckligt för sådana här ärenden. För ett så stort företag som SCA spelar det mindre roll om man får klarhet angående köp av en fastighet det ena eller andra året. För de enskilda som ofta efter långa diskussioner och stor vända beslutar sig för att sälja sina fastigheter är emellertid situationen en helt annan. Först och främst finns det en osäkerhet om hur alla instanser skall besluta. Dessutom känner man sig helt utlämnad till tjänstemän och en byråkrati som, förefaller det, totalt okänsligt bara låter ärenden ligga.

Ungefär samtidigt med det här köpeärendet begärde SCA förvärvstillstånd för en fastighet i Kramfors kommun. Det har tagit lika lång tid att handlägga det ärendet – drygt ett år. I det här fallet blev det avslag. SCA får inte köpa fastigheten. I sådana fall skall enligt jordförvärvslagen även säljarna meddelas beslut från departementet. Det har inte skett, utan de har fått en kopia på beslutet från SCA.

Jag vill fråga om jordbruksministern kommer att tillse att ärenden där någon enskild är part framdeles kommer att handläggas så enkelt, snabbt och billigt som det är möjligt utan att säkerheten eftersätts.

**Anf. 3** Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Först vill jag säga till Eva Björne att vi är överens om att det finns goda skäl att förenkla jordförvärvslagen i det här avseendet. Det har jag också givit uttryck åt här. På den punkten är vi överens.

Vi har vidare sagt att tills detta sker har vi ambitionen att inte ha en lagstiftning som är onödigt krånglig och innebär onödigt mycket besvär för de enskilda. Men till dess att detta kommer att ske i vår har vi att gå efter den lag som denna riksdag har fattat beslut om. Denna riksdag har haft uttryckliga synpunkter på att jordförvärvslagen skall se ut som den gör, dvs. innehålla många moment där många skall komma till tals.

Eva Björne tar nu upp ett enskilt fall. Visst kan man numera diskutera ett enskilt fall i en interpellation. Förr var det emellertid förbjudet att göra det i riksdagen. Det är kanske litet konstigt. Låt oss dock diskutera detta fall så att vi inte tangerar vad vi får och inte får göra i kammaren.

Köpeavtalet i det här fallet undertecknades de sista dagarna 1987. Det gäller således hanteringen under år 1988. Ärendet kom in till departementet i mitten av september 1988. Vi skall då lyssna på de intressenter som skall höra av sig. Som jag sade förut ställer förvaltningslagen hårda krav på myndigheterna när det gäller att sökande och klagande skall kunna kommunicera när det gäller sådant som tillförs ärendet. I det här fallet kom det en rad olika skrivelser, som vi måste vänta på, från enskilda markägare i Backe med synpunkter på markkompensationen till SCA. Dessa inkom i oktober. Vi måste då givetvis ge SCA möjlighet att komma med sina synpunkter på de här nya åsikterna som har tillförts ärendet när detta kommer till regeringen. Tidigare har ju intressenter tillfört ärendet synpunkter under hanteringen i

lantbruksnämnden och lantbruksstyrelsen. SCA avvisar dessa synpunkter. Vi bedömer sedan SCA:s synpunkter och kommer fram till att vi anser att förvärvstillstånd skall ges. Vi beslutade om det vid det första sammanträdet efter jul. Jag menar att det inte är någon orimlig handläggningstid såsom lagen ser ut och såsom denna riksdag har förväntat sig att intressenter, sökande och klagande, skall kunna tillföra nya synpunkter under ärendets gång. Det är en lång procedur. Men det har denna riksdag förutsett.

Jag tror dock att Eva Björne och jag är överens om att göra de förenklingar det finns skäl för. Jag menar att man på detta område, när det gäller bolagsköpen, bör kunna göra förenklingar.

**Anf. 4 EVA BJÖRNE (m):**

Herr talman! Vi är helt klart överens om att man bör kunna göra förenklingar. Det har under tio år hänt så pass mycket med värdena på skogsfastigheter att också förvärv av mycket små fastigheter prövas nu. Ärendena är tydligen många. Även om förenklingar sker kommer ett och annat ärende att genomgå denna prövning i tre steg: från lantbruksnämnden till lantbruksstyrelsen och vidare till departementet. Då är det mycket viktigt att man ser till att ärendena får en skyndsam och snabb behandling – naturligtvis utan att säkerhet, lagar och förordningar eftersätts – och att alla intressenter får komma till tals. Det är också viktigt att man är mån om den enskilde som drabbas i detta fall och ser till att det blir en skyndsam handläggning och att det finns kunniga handläggare som tar hand om olika ärenden av detta slag.

**Anf. 5 Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:**

Herr talman! Den fråga som Eva Björne tar upp gäller ett betydligt vidare område än denna lagstiftning. Det har från riksdagens sida förutsatts att man skall ta tid på sig att låta intressenter komma till tals. Visst kan man diskutera detta, men det är den ordning som gäller. Jag tycker att vi får respektera den till dess att riksdagen ändrar uppfattning i detta sammanhang.

Om man går in i en transaktion som faller under jordförvärvslagen där ett bolag är köpare, är man väl medveten om att lagen är konstruerad så att bolag, en juridisk person, bara i mycket speciella fall skall ha möjlighet att få förvärvstillstånd. Detta är ingalunda en rättighet, som det skulle vara om det gällde en annan transaktion, utan det är mycket speciella regler som gäller här. Vi får förutsätta att säljarna är medvetna om att man har en lag som kanske är snårig att ta hänsyn till när man ger sig in i en sådan transaktion.

**Anf. 6 EVA BJÖRNE (m):**

Herr talman! Att lagen är snårig och att den nu skall förenklas, det kan man med glädje konstatera. Den långa handläggningstiden dels hos lantbruksnämnden, dels hos departementet kan man ändå kritisera. Meningsutbytet angående markbytet ägde främst rum mellan lantbruksnämnden och SCA. Enligt de uppgifter jag har fått från SCA bestod de kontakter med

departementet som förekom i att SCA tog kontakt med departementet för att försöka påskynda ärendets handläggning.

Överläggningen var härmed avslutad.

#### **4 § Meddelande om svar på interpellation 1988/89:136**

**Anf. 7** Jordbruksminister MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Jag vill meddela att Carl Fricks interpellation om fisket i Östersjön på grund av arbetsbelastning kommer att besvaras vid ett senare tillfälle.

#### **5 § Svar på interpellation 1988/89:125 om åtgärder för att minska biltrafiken**

**Anf. 8** Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Birger Schlaug har frågat mig hur regeringen tänker gå till väga för att minska bilismen, vilken procentuell minskning som regeringen riktar in sig på och vilka tidsgränser som skall gälla.

Den senaste tidens trafikökning har ett nära samband med den goda ekonomiska utvecklingen i vårt land. Med en större ekonomisk aktivitet och framgångar för svensk industri ökar också transportbehoven såväl för näringsliv som för enskilda medborgare. Vidare ställer kraven på regional balans och ett varierat utbud av service, utbildning etc. större anspråk på rörlighet. En ökad förvärvsfrens bland kvinnorna och en rikare fritid bidrar också till ett större resbehov.

Många av transportbehoven, inte minst i glesbygden, kan bäst tillgodoses genom att man utnyttjar bilen. Allmänna restriktioner mot bilkörning skulle motverka våra strävanden på andra områden. Vägtrafiken ger emellertid upphov till miljöproblem på lokal, regional och global nivå. Vägverket har i uppdrag att tillsammans med naturvårdsverket utreda hur miljöstörningarna från vägtrafiken kan minskas. För att minska de negativa effekterna på miljön bör vi i första hand inrikta oss på att begränsa utsläppen från bilen, med andra ord att rena vid källan. En rad sådana åtgärder har redan vidtagits bl.a. genom beslut om obligatorisk katalytisk avgasrening.

Regeringens politik är att varje trafikgren skall bära sina samhällsekonomiska kostnader, inkl. miljökostnader. För vägtrafikens del har redan beslut om höjning av kilometerskatten för tunga fordon fattats som ett led i denna politik.

Dessutom har järnvägen genom det trafikpolitiska beslutet getts förutsättningar att utvecklas till ett konkurrenskraftigt transportalternativ på området där den har förutsättningar för detta. Inte minst genom de planerade snabbtågen kan järnvägen bli ett slagkraftigt alternativ och komplement till bilen.

I storstäderna och i större tätorter måste emellertid ytterligare åtgärder vidtas för att trafikens negativa miljöeffekter skall begränsas. Där räknar jag med att det kan bli aktuellt med restriktioner för biltrafiken.

Den statliga storstadstrafikkommittén har av regeringen fått i uppdrag att redovisa förslag till åtgärder i detta syfte. Kommittén skall ha avslutat sitt uppdrag i slutet av detta år. Därefter är regeringen beredd att pröva förslag om att minska biltrafiken i storstäderna.

En annan åtgärd på längre sikt som bör tas till vara är att genomföra en samhällsplanering som skapar mindre behov av bilismen.

Regeringen kommer att noga följa utvecklingen av bilismen och dess effekter och om så visar sig nödvändigt skärpa kraven på bilismen och överväga att införa ytterligare styrinstrument som bl.a. storstadstrafikkommittén arbetar med.

**Anf. 9 BIRGER SCHLAUG (mp):**

Herr talman! Ja, när sälarna dog i somras lät det annorlunda, och i valrörelsen lät det annorlunda. Nu handlar det mest om att "noga följa utvecklingen". Det är intressant.

Den förutvarande kommunikationsministern Hulterström sade i en debatt i denna kammare den 19 januari att det är regeringens önskemål att bilismen skall minska. Nu har jag frågat hur regeringen tänker gå till väga för att klara denna målsättning, vilken procentuell minskning man riktar in sig på och inom vilka tidsgränser detta skall ske. Eftersom socialdemokraterna uppenbarligen önskar en minskning är det bara att samla majoritet i denna kammare. Ni är ju faktiskt vågmästare i stort sett i varenda fråga som berör just trafiken. Ni kan inte skylla på någon annan. Ni är faktiskt vågmästare.

Svaret från minister Andersson blir undvikande, förstås. Den nye kommunikationsministern ger inga som helst riktlinjer för vilka tidsgränser som gäller eller vilka procentuella minskningar man skall uppnå, till skillnad från t.ex. motsvarande minister i Holland, som talar om en 30-procentig minskning av bilismen för att klara miljön. Detta inger inte förtroende, herr talman.

Den nuvarande socialministern, Hulterström, den tidigare kommunikationsministern, har i denna kammare den 19 januari hävdat "att en dämpning av bilismen effektivt skulle bidra till att minska antalet trafikolyckor". Men regeringen anser tydligen inte att man skall göra detta. I stället konstaterar ministern att ekonomisk tillväxt leder till ökad bilism, och det är inte så mycket att göra åt.

Vad säger nu egentligen ministrarna, om man tar vad den ena och den andra har sagt och sätter ihop det? Kommunikationsminister Georg Andersson säger att ekonomisk tillväxt leder till ökad bilism. Finansminister Feldt betyder att ett avgörande mål för regeringens politik är just ekonomisk tillväxt, dvs. med Anderssons egna ord ökad bilism, vilket med Hulterströms ord innebär fler trafikolyckor och med Birgitta Dahls ord att koldioxidmål och kväveoxidmål, som regering och riksdag lagt fast, inte kommer att klaras av. Rundgången bland ministrarna är alltså total. Det är helt uppenbart att den ena inte vet vad den andra säger.

Den nuvarande miljöministern Birgitta Dahl försäkrade och lovade heligt den 21 januari följande: Regeringen kommer inte att tveka att föreslå de åtgärder som är nödvändiga för att klara kväveoxidmålet, dvs. en 30-procentig minskning fram till 1995.

Står Georg Andersson och den övriga regeringen fast vid Birgitta Dahls klara och entydiga försäkran, ja eller nej?

Håller ministern med om att en minskad bilism effektivt minskar trafikolyckorna? Jag skulle vilja ha svar på denna fråga. Om ministern håller med om detta, varför accepterar då regeringen att bilismen varje år ökar med 5 %?

I svaret säger kommunikationsministern att utsläppen skall renas vid källan. Det är i och för sig bra och intressant. Men koldioxid kan tyvärr inte renas vid källan, och riksdagen har ändå fattat ett relativt starkt majoritetsbeslut om att koldioxiderna inte skall öka. 40 % av koldioxiderna kommer från bilismen, och bilismen ökar hela tiden. Hur skall då regeringen klara detta tak? Tänker regeringen strunta i det, ja eller nej? Jag vill att kommunikationsministern skall svara för hela regeringen.

Jag vill ta upp en positiv parentes, nämligen att regeringen eventuellt skall se över trafikproblemen i storstäderna. Det tycker jag är bra. Vi i miljöpartiet skall naturligtvis ha en sådan uppsikt över regeringen i fråga om det att regeringen inte bara prövar förslaget om t.ex. biltullar m.m. utan också genomför det. Förmodligen kan socialdemokraterna bli vågmästare i kammaren även i denna fråga.

Kommunikationsministern säger vidare att järnvägen skall bli ett konkurrenskraftigt transportalternativ. Det är ju intressant. Men denna vecka har frågan om att under de närmaste åren föra över 2 miljoner ton gods, dvs. mer än 30 000 fyllda långträdare, från järnväg till landsväg varit aktuell. Jag hörde i Ekot att ministern anser att detta är en struntfråga och att detta inte leder till några ökade kväveoxidutsläpp. Menar ministern verkligen detta? En hel godsmarknad försvinner ju. I stort sett all trafik på mellannivå skall försvinna. Om man skall använda ekonomiska styrmedel måste man göra järnvägstransporterna billigare och landsvägstransporterna betydligt dyrare.

När det gäller samhällsplaneringen är det jättebra att socialdemokraterna, eller åtminstone kommunikationsministern, skall ta reda på om det kan skapas en samhällsplanering som i framtiden leder till en minskning av bilismen.

Det skall bli intressant att höra vilket svar bostadsministern litet senare i debatten lämnar på frågan om stormarknader, eller om regeringen i samhällsplaneringen i själva verket göder en ökning av bilismen. Ministern talar om samhällsplanering och ekonomiska styrmedel, men vad har socialdemokraterna för sig i skatteutskottet? Jo, där avstyrker de en motion i vilken föreslås att tjänstebilar skall beskattas efter hur mycket de används privat. I stället vill socialdemokraterna ha en schablonbeskattning. Göder inte detta bilismen? Går inte detta stick i stäv mot vad Birgitta Dahl och eventuellt kommunikationsministern anser?

**Anf. 10 CARL FRICK (mp):**

Herr talman! Riksdagen fattade i maj 1988 ett antal viktiga beslut när det gäller miljöfrågorna. Ett beslut var att utsläppsmängderna av kväveoxider skulle minskas med 30 % fram till 1995. Ett annat beslut var att utsläppsmängderna av koldioxid inte skulle tillåtas öka.

Eftersom vägtrafiken står för ca 70 % av kväveoxidutsläppen och för ca 40 % av delar av koldioxidutsläppen i Sverige blir vägtrafiken naturligtvis av största intresse när det gäller att komma till rätta med dessa problem.

Beslut av dessa slag borde vara inledningen till en fullständig omprövning av vår transportpolitik i syfte att verkligen kunna bidra till att minska de farliga utsläppen. Vi är nu inne i en period när biltrafiken ökar med höga årliga procenttal, vilket innebär att utsläppen av de farliga gaserna stadigt ökar.

Till detta kommer utredningar om en framtida momsbeläggning av energi och persontransporter. Utredningarna visar att detta leder till ökad användning av olja, kol, gas och elkraft. Vi får en skattepolitik som förvärrar miljösituationen och som direkt står i strid med de av riksdagen fattade besluten. Var finns logiken?

Moms på persontransporter leder till kraftiga fördyringar av de landbase-  
rade kollektiva transportererna. I ett läge där vi borde göra de kollektiva transportererna kraftigt billigare i förhållande till bilismen är man beredd att införa skatter som försvårar övergången. Var finns logiken?

Vad som är typiskt för regeringens energi- och miljöpolitik är att flyget, som är det trafikslag som smutsar ner mest per passagerarkilometer, gynnas genom att flygbränslet inte är beskattat. Det innebär att de landbaserade kollektiva transportererna kommer i strykclass gentemot flyget, eftersom en obefintlig skatt inte kan momsbeläggas. Var finns logiken?

Vi borde ha kunnat förvänta oss att regeringen med anledning av miljöbesluten i maj skulle ha presenterat förslag till generellt sänkta fartgränser kombinerade med en god övervakning, eftersom sänkta hastigheter är ett effektivt sätt att minska de farliga utsläppen. Så har icke skett. Vilka är orsakerna? Var finns logiken?

Nu får vi reda på att SJ vill överföra gods från järnvägarna till lastbilarna på landsvägarna, eftersom detta skulle vara företagsekonomiskt motiverat. Det betyder att de beslut som fattats av SJ på grundval av tidigare beslut om att SJ skall bära sig företagsekonomiskt direkt strider mot de miljöpolitiska målen. För det kan väl knappast vara så att SJ och regeringen har uppfattningen att den tillkommande lastbilstrafiken inte ger några utsläpp? Hade det inte varit naturligt om regeringen efter majbesluten hade lagt fram en proposition om ändrade ekonomiska krav på SJ, så att SJ skulle ha kunnat vara en motor i arbetet för att sanera vår miljö. Så har inte skett. Var finns logiken?

Regeringen är stolt över att den vill satsa 10 miljarder under tio år på järnvägen. Samtidigt vet vi att det läggs ned närmare 90 miljarder om året på bilismen, dvs. ungefär 900 miljarder under tio år, alltså ungefär hundra gånger så mycket som det satsas under tio år på järnvägen. Var finns logiken?

Om man inom regeringen är fullkomligt ointresserad av miljön, så borde man åtminstone hysa litet grundläggande mänskligt medkännande och försöka hålla tillbaka trafik och hastigheter för att på detta sätt kraftigt minska dödadet och lemlästandet på våra vägar, åtminstone som en akt av solidaritet. Men inte ens det förmår regeringen. Var finns medkänslan? Var finns logiken?

Vi ser i dag helt tydliga tecken på att regeringen i detta fall inte på något

sätt bryr sig om vad riksdagen har beslutat. Det är inte bara ett trots mot de folkvalda, det är också ett förakt för demokratiskt fattade beslut. Det är en utomparlamentarisk aktion av grövsta slag. När andra utför en sådan aktion blir de utsatta för poliser, hundar och smädelser.

Jag skulle vilja fråga kommunikationsministern följande: När kommer kommunikationsministern att som högste ansvarig för trafikpolitiken börja rätta sig efter riksdagsbeslut?

**Anf. 11 STEN ANDERSSON i Malmö (m):**

Herr talman! Birger Schlaug har frågat kommunikationsministern vilka åtgärder han är beredd att vidta för att minska bilismen i Sverige. Med tanke på det svar som statsrådet har lämnat i dag finns det anledning att göra några kommentarer.

Att miljöpartiet gör allt vad det kan för att minska bilismen i Sverige är vi alla väl medvetna om, men att statsrådet Andersson ibland verkar vara inne på samma linje är förvånansvärt.

Det finns i dag 3,4 miljoner bilar i Sverige. De ägs till 83 % av svenska hushåll. Mycket stora befolkningsgrupper som för några år sedan inte hade möjlighet att skaffa sig en bil har i dag möjlighet att använda bilen för sig och sin familj. De var tidigare hänvisade till att cykla eller gå.

Det är självklart att vi skall se till att miljön inte utsätts för stora påfrestningar. Men av debatten i dag både här i riksdagens kammare och utanför densamma får man intrycket att allting är nattsvart. Så är det förvisso inte. Miljöpartisterna är teknikfiender. De vill för den stora delen av svenska folket ha ett samhälle som med raska steg för oss tillbaka till 30-talet. De har inte upptäckt att många bilar i dag har en katalysator och att de bilar som säljs framöver kommer att tvingas att ha sådan. Vi har även på andra områden sett hur miljöpartiet gör allt för att motarbeta teknisk utveckling.

Denna negativa syn kan vi inte ha om vi fortfarande har ambitionen att bevara välförhållandet för stora befolkningsgrupper i Sverige. Vi kan inte säga nej till all teknisk utveckling, vilket faktiskt görs från vissa håll i dag. Vi kan inte säga nej till en industri som utvecklas och konkurrerar framgångsrikt på världsmarknaden. Vi får inte ha ett Sverige som endast kan exportera åkarbränslen, därför att jag inte tror att den artikeln erhåller stor efterfrågan utomlands. Resultatet av detta kommer, herr talman, att bli att de problem som gäller människor utan arbete som vi i dag ser runt om oss i tyvärr alltför många länder blir aktuella även i Sverige. Prat och vackra ord vill ingen köpa av svenska företag. När den sanningen går upp för svenska folket hoppas jag att miljöpartiet reduceras till en nullitet.

Däremot finns det delar i statsrådets svar som är litet motsägelsefulla. Han talar om den nya organisationen inom SJ, som skulle innebära att en del av godstrafiken förs över från landsvägar till tågen. Det är inte rätt. Precis som sagts tidigare i debatten planerar SJ att föra över en del av godstrafiken från järnvägar till lastbilar. Med tanke på att man när det gäller dieselmotorn ännu inte, även om man kommer att göra det, nått samma reningsgrad som i fråga om den vanliga bensinmotorn, finns det anledning att misstänka att det kommer att bli besvärligt att klara de krav som gäller kväveutsläppen som riksdagen har bestämt.

Till sist, herr talman! Det samhälle som vi ser i dag och där det kommer i dagern många miljöproblem är ett resultat av ett samhälle för kanske 30–40 år sedan, då man inte hade den teknik och den kunskap som vi har i dag. Vi har lärt oss av våra misstag och kommer förhoppningsvis inte att göra om dessa. Med tanke på den allmänna teknikfientlighet som miljöpartiet har ådagalagt här i riksdagen är jag övertygad om följande: Om Sverige skulle befinna sig i ett läge då vi bara kunde transportera gods med slädar och någon då skulle uppfinna hjulet, hade Birger Schlaug reserverat sig mot denna nya teknik.

**Anf. 12 RUNE THORÉN (c):**

Herr talman! Tyvärr går sådana här debatter ofta ut på att allt skall fraktas med bil eller att allt skall fraktas med tåg. Så är det inte i verkligheten.

Jag kan hålla med Georg Andersson på några punkter som jag tycker det är väsentligt att de kom fram i svaret. Vi behöver en trafik, inte minst bilar, ute i glesbygden. Vi behöver den för att nå regional balans och för att få ett större utbud av service. Det tycker jag är riktigt. Man skall aldrig tro att vi kommer att klara det med bara kollektivtrafik. Å andra sidan måste vi komma ihåg att man på många ställen i vårt land i glesbygden också behöver ha en god kollektivtrafik och framför allt ett basutbud.

Dessutom kan jag hålla med Georg Andersson om det han sade i näst sista stycket i svaret, något som jag kanske inte så ofta möter från socialdemokratiskt håll. Därför hälsar jag med tillfredsställelse att Georg Andersson i svaret talar om en samhällsplanering som skapar mindre behov av bilismen. Då vill jag säga att vi inte bara skall försöka minska behovet av bilism utan kanske behovet av trafik över huvud taget. Det vore bra om det fanns service och tillgång till daghem, utbildning osv. så nära att man kunde gå och cykla i betydligt större utsträckning. Visserligen är jag för valfrihet, att man skall kunna välja att åka någonstans för att få ett visst utbud. Men jag tror att finns detta nära kommer behovet av trafik att minska. Så långt är vi överens.

Kommunikationsministern säger så här:

”Dessutom har järnvägen genom det trafikpolitiska beslutet getts förutsättningar – – –.” Jag vill ifrågasätta riktigheten i detta. Kan man säga att det räcker med talmannens klubbslag här i riksdagen, att förutsättningarna finns i och med att talmannen klubbat beslutet? Jag menar att det inte är riktigt, därför att förutsättningarna för att SJ skall kunna klara uppgiften är exempelvis att man kan köra godstrafik, som Curt Nicolin sade vid ett tillfälle, med 160 km i timmen och korta tåg, att man kan åka snabbtåg i stället för att flyga mellan Stockholm och Göteborg. Går det i dag? Det är dåligt. Varför? Jo, därför att det inte finns så många motorvägar i Sverige som går på räls. Vad som behövs är just en väl utbyggd järnväg så att man snabbt kan transportera både gods och personer. Då finns det förutsättningar för SJ att ta över en betydligt större del av transporterna – eller för att vara riktigt sanningsenlig – en större del av tillväxten i trafiken, för ofta gäller det detta. I annat fall kommer det att ställas oerhört stora krav på att man bygger ut vägtrafiken. Detta är kolossalt viktigt.

Sedan är det fråga om pengar. Regeringen har föreslagit 10 miljarder. Det har min tidigare kollega i Göteborg, Sven Hulterström, lovat. även om det

egentligen är Feldt som talar om hur mycket pengar som får anslås. Så Georg Andersson behöver inte känna ansvar för dessa 10 miljarder. Det skulle hedra Georg Andersson om han här under debatten kunde säga att han är medveten om att dessa 10 miljarder är för litet.

Vi från trafikutskottet har besökt både SJ och banverket. Bådas representanter – och jag tror inte de är centerpartister, inte heller vpk-are eller miljöpartister – nämnde faktiskt siffran 40–50 miljarder. Det är vad man behöver fram till år 2000 för att vi skall kunna få en vettig järnvägstrafik. Det är nödvändigt att satsa betydligt mera på järnvägar. Där skiljer det sig litet i synen mellan socialdemokraterna och centern.

Kommunikationsministern talar mycket om styrinstrument. Jag menar att det är viktigt att i stället använda morot, dvs. att satsa på kollektivtrafiken. Därmed får vi fler människor att frivilligt ställa bilen hemma. Jag sitter själv som representant för centern i den s.k. storstadstrafikkommittén. Mycket skulle vara oss till hjälp i kommitténs arbete om man satsade på kollektiv trafik. Det är bättre än biltullar eller andra typer av styrinstrument. Jag kan ta ett exempel, som kanske kommer att tas upp även i nästa interpellationsdebatt.

Jag åkte med tåg, som man provade, på 18 minuter från Göteborgs central till Kungsbacka station. Den typen av trafik skulle medverka till att folk helt frivilligt ställde bilen hemma och i stället åkte tåg. Där saknar jag större engagemang från socialdemokratiskt håll. Jag kom för en timme sedan från ett sammanträde i trafikutskottet. Där saknade jag också ordentligt engagemang från regeringspartiets sida för att satsa på kollektiv trafik. Det kanske vi kan återkomma till i en senare debatt när vi diskuterar västkustbanan.

Självklart är att man med sådana här satsningar på järnvägen kan om inte minska bilismen så i varje fall hejda den ökning av bilismen som vi ser framför oss. Men som sagt krävs det ett antal miljarder. För att anslå dessa miljarder anser åtminstone vi i centern att det inte behövs några utredningar, utan det är helt enkelt att plocka fram pengarna. Det finns ett klart dokumenterat behov på minst 40 miljarder fram till år 2000 för att vi skall få en vettig kollektivtrafik här i landet.

**Anf. 13 ANDERS CASTBERGER (fp):**

Herr talman! Av den här debatten kan man få intrycket att polariseringen har nått dithän i samhället att här står å ena sidan någon som skulle vara förespråkare för en ohämmad bilism utan någon som helst hänsyn till de nackdelar som naturligtvis också trafik i alla dess olika former för med sig – det gäller såväl säkerhets- som miljöfrågor –, å andra sidan någon som har uppfunnit den möjlighet som innebär att man kan komma i åtnjutande av bilens fördelar samtidigt som man i praktiken avskaffar densamma. Ifrån folkpartiets sida menar vi att det naturligtvis inte är möjligt att åstadkomma ett sådant Columbi ägg. I själva verket kännetecknas en seriös transportpolitik av varken den ena eller den andra extrema riktningen.

Enligt vår åsikt har bilen kommit för att stanna. Det är ett transportmedel som utgör en grund för ett flexibelt transportsystem. En sådan flexibilitet är nödvändig i ett glesbefolkat land som Sverige och nödvändig för att få industrins hjul att rulla. Dessutom tillför bilen en mänsklig dimension,

nämigen möjligheten för människor att umgås och komma i kontakt med varandra. På många platser i landet finns det inte, och kommer inte att finnas, någon möjlighet till alternativ transport, om man bortser från korta sträckor då man kan åka cykel eller gå till fots. I de flesta sammanhang kommer bilen fortfarande att vara det transportmedel som medför de nämnda fördelarna.

Samtidigt vet vi att bilen har en klart negativ miljöpåverkan, och trafikens miljökonsekvenser måste vi naturligtvis försöka komma till rätta med. Från vårt håll, och även från andra politiska partier, har det föreslagits olika lösningar. Jag vill påminna kommunikationsministern om att vi redan förförtra valrörelsen möttes av ett kompakt motstånd från socialdemokraterna när vi ville införa en obligatorisk katalytisk avgasrening. Därefter har vi av miljö- och energiministerns närmaste medarbetare i departementet fått reda på, genom en tidningsintervju, att man nog var litet långsam när det gällde att komma till skott i den frågan. Vi för vår del vill gå vidare med hjälp av flera metoder, t.ex. genom att 1995 skärpa avgasbestämmelserna för personbilar. Vi tycker också att det är onödigt att lägga ut 400 milj. kr. i subventioner för att tidigarelägga rening av tyngre dieselfordon, en reningsteknik som redan finns och saluförs.

Det går alltså att vidta åtgärder. De behöver inte vara kostsamma, i varje fall inte så oerhört kostsamma. Man kan naturligtvis dessutom ta i anspråk transportmedel som är alternativ till bilen. I korridorer med mycket stor befolkning och i korridorer med mycket stort transportunderlag utgör t.ex. järnvägen ett mycket gott transportalternativ. Men A och O måste i samtliga sammanhang vara både samhällsekonomisk lönsamhet och företagsekonomisk lönsamhet för operatören. Detta är i varje fall syftet med den uppdelning som har gjorts av SJ i banverk och ett fristående företag. Från folkpartiets sida anser vi dessutom att det skall kunna bli konkurrens genom andra fristående operatörer på banan. Därmed kan det kanske komma att erbjudas järnvägstransporter som i dag inte finns. På det området skulle det kunna göras framsteg på ett företagsekonomiskt lönsamt sätt och så att miljön gynnas. Det handlar inte om att jaga bilister, det handlar om att jaga utsläppen från bilarna, att ta till vara fördelarna och att motverka nackdelarna.

Jag har, herr talman, under de senaste tre dagarna runt om i landet varit invecklad i tre olika debatter om det här temat. På samtliga platser har man i olika tonarter, men på en del håll i högre tonarter, gjort gällande att alla politiker är fullständigt tappade bakom vagnen, eftersom de inte omedelbart slår till och genomför en bensinskatt höjning på minst två kronor. Egentligen är det bara ett parti här i kammaren som skulle stå för en sådan framsynt politik. Jag vill för min del, herr talman, något ifrågasätta att miljöpartiets politik – om den nu skulle innebära vad jag nyss nämnde – är ett uttryck för folkets vilja på det här området.

**Anf. 14** Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Det är uppenbart att frågan är spännande och intressant. Många vill engagera sig i trafikpolitiska diskussioner, och det tycker jag är bra. Låt oss också föra diskussionen i dialogens form. Jag noterar att

miljöpartiet inte vill göra det, utan attacker, påhopp, angrepp och invektiv staplas på varandra. Redan efter två veckor som kommunikationsminister fick jag ju veta att miljöpartiet inte hade något förtroende för mig. Därför är jag egentligen litet förvånad över att man inom miljöpartiet är så flitig att ställa frågor till mig. Men låt oss komma på talfot.

Sten Andersson i Malmö är oroad för att jag ligger för nära miljöpartiet, och detta visar väl ändå något av spännvidden i diskussionen. Birger Schlaug säger att den ene inte vet vad den andre säger inom regeringen och att det bara är rundgång och snack inom regeringen. Jag vill hävda att vi för en ganska kraftfull och ganska framgångsrik politik. Birger Schlaug och andra miljöpartister bör nog vara tacksamma för att regeringen har klarat den ekonomiska krisen, så att det finns litet grand resurser att diskutera om. Dess värre har vi inte så mycket resurser att vi bara kan ösa på, som en del debattörer försöker framställa det. När vi säger att vi är beredda att satsa, och det har ju riksdagen ställt sig bakom, inom en ram på 10 miljarder kronor på tio år för nyinvesteringar i järnvägar är ju detta någonting ganska revolutionerande i svensk trafikpolitik. Jag skall kanske inte säga att det är epokgörande, men det är i alla fall en ny inriktning som är alldeles tydlig. Jag är den förste att säga att kan vi skaka fram mer pengar, kan vi finna finansärer i kommuner och landsting eller på andra sätt få fram pengar, tycker jag att det är angeläget att vi för att erbjuda ett slagkraftigt alternativ till bilismen och biltransporter påskyndar de insatser som är intressanta i fråga om järnvägsutbyggnad, så att vi därmed kan dämpa utvecklingen av bilismen i vårt land. Men vi kommer inte till rätta med miljöproblemen till följd av bilismen genom att avhända oss kommunikationsmedel som är effektiva och bra. Vi måste rena bilen, det måste vara huvudinriktningen.

Birger Schlaug frågade om jag står bakom Birgitta Dahls löften i en tidigare interpellationsdebatt. Det finns ingen oenighet om det här inom regeringen. I mitt interpellationssvar har jag också betonat, att om så visar sig nödvändigt, är regeringen beredd att skärpa kraven på bilismen och överväga att införa ytterligare styrinstrument på det området. Men låt oss besinna oss litet grand och skaffa oss ett ordentligt underlag.

En sak som jag särskilt vill ta upp är diskussionen om SJ-godset, vilket nu tränger in i varje diskussion om trafikpolitiken. Jag har inte, Birger Schlaug, sagt att detta är en struntfråga. Det har jag aldrig tyckt. Det här är en mycket viktig fråga.

Nu har riksdagen uttalat sig för en ny inriktning vad gäller godstransporter på järnväg. Det är en kraftsamling för att utveckla kombitrafik och systemtrafik, för att utveckla järnvägens möjligheter och kunna ta mera gods på järnvägen. Det är ju detta som är meningen med politiken. Det är riktigt att man inom SJ bedömer att denna strukturförändring inledningsvis innebär att man måste släppa vissa transporter. Låt oss analysera hur pass riktig denna bedömning är i de olika enskilda fallen. Men försök inte att vilseföra opinionen genom att säga att SJ:s politik innebär att man skall föra över transporter på landsvägen! Inriktningen är att man skall bli slagkraftig för att kunna ta mera gods på järnvägen och för att det skall bli effektivt – till gagn för de företag som transporterarna är till för.

Birger Schlaug rekommenderar dyrare biltrafik, och Carl Frick förordar

dyrare transporter. Vad innebär detta? I stora delar av vårt land innebär det bara att ett antal företag slås ut. I morse blev jag uppvaktad av ett antal företagare från övre Norrlands inland. Dessa var utomordentligt oroade över detta med dyrare transporter. Men det här är inte så enkelt, kära vänner i miljöpartiet!

Denna debatt förs ju också i termer som leder alldeles vilse. Man säger ibland att neddragningen – att SJ släpper ett antal transporter – innebär 30 000, någon gång har det talats om 70 000, nya bilar på våra vägar. Men i själva verket rör det sig om 200–300 bilar. Man förvandlar en billast till en hel bil, som om bilarna skulle börja köra med samma last ute i landet året runt. Men det är det inte fråga om.

**Anf. 15 BIRGER SCHLAUG (mp):**

Herr talman! Egentligen hade jag tänkt att börja med att citera från Birgitta Dahls stora tal på socialdemokraternas kongress. Men kommunikationsministern kan det säkert utantill vid det här laget. Tänk i alla fall över det litet grand!

Så till Sten Andersson i Malmö. Det är fantastiskt att ta del av det som sägs. Jag skall skriva en debattartikel i Sydsvenska Dagbladet och bara citera vad Sten Andersson har sagt. Det räcker.

Havet dör. Skogen dör. 50 % av barnen i storstäderna får cancer under sin livstid. Ändå kan Sten Andersson uttala sig som han gör. Det är liksom ingen idé att debattera under sådana villkor.

Men vad vill då moderaterna och folkpartiet åstadkomma i detta sammanhang? Ni skriver i en reservation som nyligen avlämnats: Dieseldrivna bilar är att föredra ur miljömässiga och försäljningsmässiga synpunkter. Moderaterna ifrågasätter dessutom hastighetsgränserna och säger: När hastighetsgränserna beslöts 1967 skedde det med tanke på den tidens bilar, vilka på många punkter var avsevärt sämre än dagens. Det är tydligen bara att öka hastigheterna. Det är fantastiskt!

Till Anders Castberger vill jag bara säga följande. Visst är bilen bra i många fall. Vi har inte sagt någonting annat. Vi skall inte avveckla när det gäller bilismen. Men den måste reduceras med 25 % om vi skall hålla oss inom de ramar som naturen kräver och om haven och skogarna skall överleva. Vi måste välja. Det är vad det handlar om. Dessutom tycker jag att det är märkligt – med tanke på Anders Castbergers brinnande miljötal här – att man kan vilja satsa 1 100 miljoner kronor på en motorvägssnutt på västkusten. Nej, Anders Castberger, det är dåligt!

Så till kommunikationsministern. Det är bra att Birgitta Dahl i en bisats råkat avge en försäkran om att kväveoxiderna skall minskas med 30 % till 1995. Nu har vi alltså fått det löftet och det är fantastiskt. Ja, det är helt underbart. Det skall bli kul att se hur ni lyckas med er politik.

Men är det lika säkert – jag vill ha ett klart ja eller nej som svar på frågan – att ni också kommer att se till att koldioxiderna inte ökar? Det är ju riksdagens beslut. Vidare: Kan ni acceptera fortsatt bilism? Jag vill ha ett ja eller nej till svar också här. Kan ni alltså fortsätta att öka bilismen eller skall ni lägga till ekonomiska styrmedel? Socialdemokraterna har nu faktiskt

anpassat sig till verkligheten och talar ju om ekonomiska styrmedel på miljösidan. Skall då dessa inte också gälla trafiken och bilismen?

I ett nummer av Ny Teknik som kom ut för någon tid sedan står det: Trafiken ökar hur vi än gör. Vi klarar inte målsättningarna.

Vi måste alltså välja. Antingen måste vi minska bilismen på något sätt eller också skall vi klara miljömålsättningarna.

Jag återger också vad man sagt från TT: Katalysatorbilar förmådde inte minska utsläppen av kväveoxider. Ja, men det är ju detta som är problemet med den politik som ni för tillsammans med de andra grå partierna här i riksdagen. Vi klarar därför inte de av riksdagen uppsatta miljömålen.

**Anf. 16 CARL FRICK (mp):**

Herr talman! Kommunikationsministern säger att det här är en spännande debatt. Jag tycker inte alls att den är spännande. Det framförs nämligen åsikter som är ganska förfärande med tanke på de problem som vi står inför. Några av deltagarna i debatten har uppenbarligen inte alls förstått de ödesfrågor som vi står inför. Tavlan bakom talarstolen heter "Minne av ett landskap". Jag hoppas att det inte är på det sättet som de som överlever skall minnas Sverige. Det måste alltså till något som är av helt andra dimensioner för att vi skall kunna komma till rätta med våra problem.

Vi i miljöpartiet vill inte alls avveckla bilismen. Men vi måste se till att det blir balans mellan de kollektiva spårbundna trafikslagen och bilismen för att vi skall kunna komma till rätta med våra miljöproblem på lång sikt.

Det är vad det handlar om. Det är således inte alls fråga om att återgå till slädar eller någonting annat, som Sten Andersson i Malmö var vänlig nog att framföra.

Om det skulle visa sig vara nödvändigt, skall vi ta krafttag, säger kommunikationsministern. Men det är redan nödvändigt. Dagligen kan vi ju läsa rapporter från våra forskare. Där talas det om vad som krävs för att vi skall kunna hålla oss inom gränserna för vad natur och människor tål. Men vi är nu långt utanför de gränserna. Med tanke på den utveckling som förestår på detta område – med en stadigt ökande trafik – kan man säga att vi för varje dag avlägsnar oss alltmer från de gränser som naturen sätter. Därför är det dags att handla – precis som kommunikationsministern säger att man skall göra. Vi bara väntar på kommunikationsministern. Han säger att vi måste forska, att vi måste ha mycket bättre underlag. Men man har forskat väldigt mycket och vi har ett väldigt gott underlag. Sluta därför att forska – dock inte helt och hållet. Men vi behöver i varje fall inte forska speciellt mycket mera på detta område. Vi har, som sagt, underlag för att handla. Nu är det dags att gå till aktion.

Vi i miljöpartiet är fullt medvetna om glesbygdsproblemen. Därför säger vi i motioner och i andra sammanhang när det gäller att höja drivmedelspriserna att speciell hänsyn måste tas till glesbygden i dessa fall. Mot den bakgrunden reagerar vi på regeringens förslag, att det inte skall vara avdrag för arbetsresor om det är mindre än 5 mil till arbetsplatsen. Vi tycker att det är groteskt. Det behövs en helt annan syn på detta, med tanke på möjligheterna till kollektiva transporter utanför de stora städerna. Här finns alltså fantastiskt mycket att göra. Vi saknar den handlingskraft som behövs när det gäller de stora problem som finns.

**Anf. 17 RUNE THORÉN (c):**

Herr talman! Jag delar Georg Anderssons uppfattning att den här frågan inte är betjänt av konfrontation. Jag är ledsen att kommunikationsministern inte kunde prata med sina partivänner i trafikutskottet – inte minst med tanke på hur det är i dag. Det hade alltså varit bra om vi hade sluppit konfrontation och om vi i stället hade försökt att komma överens, bl.a. för att åstadkomma att västkustbanan blir byggd. Jag har svårt att se något särskilt revolutionerande i en summa om 10 miljarder under en tioårsperiod. Statsrådet som sitter i bänken bakom kommunikationsministern, nämligen Ulf Lönnqvist, gör av med 40 miljarder, om jag minns rätt, när det gäller bostäder varje år. Televerket investerar 7,5 miljarder. Jag tycker därför inte att de 4 miljarder som vi här i landet genom riksdagen skulle kunna investera i kollektiv trafik är särskilt mycket.

Vad det handlar om, vilket jag tycker att vi borde vara överens om, är att ge förutsättningar för kollektivtrafiken. Det finns inte sådana förutsättningar i dag. Snart finns det en motorväg mellan Göteborg och Malmö – var och en talar ju om sin hembygd. Inte har SJ samma förutsättningar som en åkare att ta gods på den sträckan. Inte har SJ samma förutsättningar som flyget eller bussarna att bjuda på en snabb persontrafik. Inte har GLAB, dvs. det lokala trafikföretaget, samma möjligheter att erbjuda en bra kollektivtrafik från Kungsbacka till Göteborg. Dessa förutsättningar finns inte så länge det inte finns motorvägar på räls, och det är det vi måste få i detta land i betydligt större utsträckning än i dag.

Jag vill betona att det inte är en strid mellan uppfattningar om vi skall ha bilism eller inte. Vi kan fortfarande ha bilism, men då måste det ske en minskad ökning av bil-, buss- och flygtrafiken.

Jag har sagt, både i denna kammare och i artiklar, att många sträckor, t.ex. Göteborg–Stockholm, Jönköping–Stockholm, Karlstad–Stockholm, Gävle–Stockholm och Borlänge–Stockholm, skulle kunna gå mycket bra med snabbtåg om vi fick ordentliga järnvägar i detta land. Det är litet synd om kommunikationsministern menar att man skall vänta på att få ett ordentligt underlag. I så fall är det fel chefer på SJ och banverket, som så klart har deklarerat att det behövs minst 40 miljarder fram till år 2000 för att landet skall få en vettig kollektivtrafik. Jag hoppas att Georg Andersson och jag är överens om att det behövs.

**Anf. 18 STEN ANDERSSON i Malmö (m):**

Herr talman! Det är frestande att säga några ord om statsrådets uppfattning om Sveriges ekonomiska kris och att man har kommit runt denna. Tiden är dock för knapp, så det kan vi ta upp vid ett annat tillfälle.

Jag vill säga till Anders Castberger att jag inte är någon representant för en ohämmad bilism. Däremot tror jag att vi kan ha en bilism i Sverige. Med tanke på de framsteg som tekniken har åstadkommit och kommer att åstadkomma är bilismen inte den stora katastrof som här förespeglas.

Herr talman! Alla som inte delar Birger Schlaugs uppfattning påstås ha en fantastisk argumentation. Det betyget köper jag gärna. T.o.m. om Birger Schlaug sedan gör allvar av sitt hot att publicera en debattartikel i Sydsvenska Dagbladet, där han skall citera vad jag har sagt i denna debatt, säger jag: Väl

bekomme! Med tanke på Birger Schlaugs agerande i kammaren är jag bara litet rädd för att han citerar endast vad som passar honom, men om han citerar mig korrekt är jag inte för ett ögonblick bekymrad.

Sedan säger Birger Schlaug att 50 % av alla barn kommer att få cancer på grund av dagens samhälle. Det är en argumentation som ligger långt under bältet. Däremot är en sak säker: Skulle – vilket Gud förbjude – miljöpartiets politik komma att bli majoritetspolitik i Sverige skulle säkert 50 % av svenska folket bli utan jobb.

Många av de miljöproblem som finns i dag är rester från gårdagen, då man behandlade tekniker och produkter utan att vara medveten om konsekvenserna. Men man har lärt sig. Var och en som kan läsa kan ju se hur det dag för dag görs framsteg, som vi lär oss av. Det är ingen som medvetet vill fördärva naturen, som vi bara har till låns.

Detsamma gäller Carl Frick. Man är inte katastrofens företrädare därför att man vill att människor skall kunna åka bil. Carl Frick säger att hans parti inte vill avveckla bilismen. Nej, det är klart – det blir nog någon bil stående på ett museum någonstans, men det blir inga bilar för den stora majoriteten av svenska folket. Med miljöpartiets förslag till skatter och pålagor blir den bil som gemene man och hans familj i Sverige i dag kan använda och ha nytta av ett minne blott. Jag hoppas, herr talman, att miljöpartiets politik aldrig förverkligas, därför att då kommer den stora katastrofen.

**Anf. 19 ANDERS CASTBERGER (fp):**

Herr talman! Bror Duktig, Birger Schlaug, talade. Han vet allt. Han sade att bilismen inte skall avskaffas men att den skall minska med 25 %. Det innebär trots allt att en fjärdedel av alla människor på ett eller annat sätt blir av med bilen, i varje fall som kommunikationsmedel. Det är inte säkert att det finns ett lika bra och effektivt flexibelt transportmedel i alla delar av landet för denna fjärdedel av dem som i dag kan använda bil. Nej, det gäller att ta en sådan här fråga på större allvar.

Miljökostnadsansvar skall varje sektor i samhället bära, också varje delsektor inom trafiken. Detta miljökostnadsansvar skall komma till uttryck i miljöavgifter. Vi skall betala vad det kostar.

Utän att jag nu tar ställning till vilken av alla de utredningar som finns på detta område som är riktig, kan jag gott säga att det, när det system med miljöavgifter som folkpartiet har föreslagit har kommit till stånd, blir en konkurrens på lika villkor, där också miljön kommer att uttryckas i sitt rätta pris och den hänsyn som gäller miljön kommer att tas. Då är det inte alls säkert att resultatet blir just en 25-procentig minskning av biltrafiken, Birger Schlaug. Vad har ni då att föreslå i stället?

Slutligen vill jag ta upp frågan om vägbyggen. Den miljökonsekvensanalys som gäller i dag är inte tillräcklig, och därför har vi i folkpartiet föreslagit koncessionsprövning enligt miljöskyddslagen av större vägbyggen. Det har vi kommit fram till utan miljöpartiets hjälp. Det yttrade dessutom ett enigt jordbruksutskott till ett systerutskott redan innan Birger Schlaug var invald i denna kammare. Nu utvärderas frågan, och vi går i folkpartiet vidare med vårt yrkande. Det går inte att upphöra att bygga vägar, men de skall byggas på ett sådant sätt att de underkastas samma prövning som alla andra åtgärder med hänsyn till miljön.

**Anf. 20** Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag vill göra några korta kommentarer till en del av det som har sagts. Carl Frick talade om att det satsas 90 miljarder på bilismen. Jag vet inte hur han räknar. Vad är det för miljarder? Vem satsar dem? När det gäller väginvesteringar och vägunderhåll rör det sig om drygt 9 miljarder. Jag vädjar till Carl Frick att inte blanda bort argumenten med sådana här helt vilseledande påståenden.

Carl Frick talade också om att regeringen hyser förakt för de demokratiska besluten och uppmanade mig närmast med ett tillrop att rätta mig efter riksdagsbeslutet. Gå hem och läs riksdagsbeslutet som fattades för tio månader sedan, Carl Frick! Jag hyser respekt för detta riksdagsbeslut, men jag noterar gång efter annan att riksdagsledamöter, som Carl Frick och andra, springer ifrån ett riksdagsbeslut när de upptäcker att det kan få effekter som är obehagliga.

Jag är beredd att justera på vissa områden när jag finner att detta är klart motiverat. Jag har föreslagit en sådan justering då det gäller järnvägspolitiken, nämligen att det skall införas en enhetlig banavgift. Från regionalpolitisk utgångspunkt är en sänkning av banavgiften i glesbygdsområden motiverad.

Rune Thorén efterfrågade snabbtåg i ett tidigare inlägg. Det ingår i planeringen. Det är en av de högst prioriterade insatserna. Jag utgår från att det skall rymmas inom den angivna ramen på 10 miljarder. Men allting går inte att trolla fram i en hast. Jag har fört diskussioner med banverket om planeringssituationen. Man konstaterar där att man inte på en gång kan svälja sådana belopp som centern och en del andra ställer i utsikt att det plötsligt skall satsas på järnvägsutbyggnaden. Man jag är gärna med på att diskutera en ökning av beloppen och en uppsnabbning av besluten och genomförandet.

Birger Schlaug ställde ett antal frågor: Skall ni acceptera bilismen? frågar Birger Schlaug. Ja, jag accepterar bilismen. Vi kommer att ha bilism i stor omfattning i vårt land. Vi skall inte ha en ohämmad bilism. Det som är viktigt att diskutera är bilismens miljöeffekter. De negativa effekterna måste minska. Där står regeringens politik fast. Frågan om ekonomiska styrmedel är föremål för utredning, och det tillhör vanlig demokratisk arbetsordning att man avvaktar utredningar innan man tvärsäkert uttalar sig om vilken metod man skall använda.

Sedan slungar Birger Schlaug också ut det påstående som hörs av och till, att katalytisk avgasrening inte klarar kväveutsläppen. Jag var på en konferens om trafikpolitiken i går i Uddevalla, med en rad väl initierade personer. Det dokumenterades med stort eftertryck att den katalytiska avgasreningen fullt upp svarar mot de förväntningar man har ställt på den.

På den konferensen kom också en annan slutsats klart till uttryck. Vi behöver satsa betydande belopp, såväl på vägutbyggnaden – ur trafiksäkerhetssynpunkt, med önskemålet att förbättra infrastrukturen i landet och av en rad andra skäl – som på järnvägsutbyggnaden. Det är enorma behov som föreligger. Välkomna, riksdagsledamöter och andra, att hjälpa till att skaffa resurser till detta. Det finns inte några resurser som står utanför vad det samhällsekonomiska utrymmet medger.

Ett effektivt sätt att minska bilismen vore att åstadkomma en ekonomisk kris i landet. Man kan se att om det uppstår ekonomiska bekymmer av stort mått, att företag läggs ner, att människor förlorar jobb, att man upplever att realinkomsten sjunker, ja, då minskar bilismen. Men jag kan inte se att det är vår politiska uppgift att åstadkomma denna ekonomiska kris, utan vi måste bekämpa bilismens negativa effekter utifrån ett helt annat perspektiv. Vi måste använda de växande resurser som en full sysselsättning och ett levande näringsliv ger oss till just sådana insatser som är nödvändiga.

**Anf. 21 BIRGER SCHLAUG (mp):**

Herr talman! Det är detta att vi skall använda ekonomiska styrmedel, så att miljömålet kan uppnås, som det handlar om. Det är de styrmedlen vi måste plocka fram. Ni är inte intresserade av att höja energiskatterna. Det är det som är det stora problemet.

Kommunikationsministern säger att jag har frågat om ni accepterar bilismen. Det var inte det jag frågade, utan jag frågade om ni accepterar en ökning av bilismen med 5 % om året. Om ni inte gör det, varför gör ni ingenting åt saken?

Problemet med effekterna av den katalytiska avgasreningen är att de äts upp av att bilismen ökar. Det säger t.o.m. transportrådet. Det måste väl även kommunikationsministern kunna erkänna. Det är därför kväveoxidutsläppen från bilismen ökar i dag.

Det är så, Sten Andersson i Malmö, att bilismen måste minska med 25 % om vi skall klara oss innanför de ekologiska ramarna. Detta säger jag också till Anders Castberger. Det är tyvärr så hårt. Ni har själva fattat beslut här i kammaren om att vi skall ha miljömål. Ni har begärt votering om detta. Men då så! Skall vi nå miljömålen eller inte? Det är vad det handlar om. Då får vi faktiskt lov att minska bilismen.

Jag skulle vilja säga både till Sten Andersson och till kommunikationsministern att kväveoxiderna från bilismen ökar, koldioxiderna från bilismen ökar, haven är övergödda, till stor del beroende på just kväveoxidutsläppen från bilismen, och skogen sargas på grund av försurningen. Då kan vi inte bara fortsätta att öka bilismen. Visst är det obekvämt att säga att bilismen måste minska. Det tar man inte så många röster på, det är möjligt. Men det är i alla fall ärligt.

Kommunikationsministern vill inte riktigt ta i frågan om sin vågmästarställning. Kommunikationsministern skrattar litet grand, men Georg Andersson får välja mellan det gröna bältet och Sten Andersson. Ni har ju chansen. Ni har chansen att stoppa bilbron över Öresund. Ni har chansen att stoppa nya motorvägar på västkusten. Ni har chansen att genomföra höjt bensinpris, eftersom t.o.m. vpk har sagt att man nu accepterar miljöpartiets krav på höjt bensinpris. Det finns majoritet i sådana fall. Varsågod! Kom igen nu! Det finns majoritet för biltullar i storstäderna också, om ni ställer upp för det, liksom för subventioner av t.ex. priset på tågbiljetter. Ni är jättevälskomna. Då kan vi få ett ordentligt grönt bälte, en ordentlig grön front. Det vore väl bra.

Ett intressant påpekande som kommunikationsministern gör är att ekono-

misk tillväxt har en viss förmåga att leda till ökad miljöförstöring. Det är som sagt intressant.

En liten sak till. Diskutera gärna med socialdemokraterna i skatteutskottet om schablonavdragen för tjänstebilar.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **6 § Svar på interpellation 1988/89:133 om kollektivtrafiken i Göteborgsregionen**

**Anf. 22** Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Claes Roxbergh har frågat mig om jag är beredd att föreslå:

1. anslag för igångsättning av upprustningen av Bohusbanan och banan mellan Borås och Göteborg,
2. anslag för att den kvarstående utbyggnaden till dubbelspår av västkustbanan (Göteborg–Veinge) skall fortsätta,
3. ökat anslag till transportrådet för länsjärnvägarna samt
4. anslag till eldriven och annan miljövänlig kollektivtrafik i storstäderna.

Jag vill till att börja med konstatera att det finns en stark efterfrågan i landet när det gäller olika järnvägsprojekt. På kort sikt är det dock varken ekonomiskt eller praktiskt möjligt att genomföra samtliga dessa projekt.

En av grundtankarna bakom den nya järnvägsmodell som riksdagen beslutade förra året är att investeringarna i stomjärnvägar inte längre skall grundas på rent företagsekonomiska överväganden. Det är det nya banverket som fått till uppgift att utifrån samhällsekonomiska bedömningar och inom ramen för tillgängliga resurser svara för investeringarna i stomjärnvägar. När det gäller de s.k. länsjärnvägarna har beslutsbefogenheterna decentraliserats till resp. länsstyrelse.

Efter förslag i den trafikpolitiska propositionen beslutade riksdagen om en fortsatt samordning och långsiktig investeringsplanering för infrastrukturutbyggnaden inom de olika trafikgrenarna. Mot denna bakgrund har banverket fått i uppdrag av regeringen att före utgången av år 1990 redovisa en långsiktig investeringsplan för åren 1991–2000. Av planen kommer det att framgå när det kan bli aktuellt att genomföra de projekt Claes Roxbergh nämner.

1988 års trafikpolitiska beslut innebär bl.a. att trafikhuvudmännen får huvudansvaret för all lokal och regional kollektivtrafik, dvs. även på järnväg. Trafikhuvudmännen skall före den 1 juli 1990 ha tagit ställning till om de vill satsa på trafik på länsjärnvägarna och därmed ta över trafikeringsansvaret.

De medel som transportrådet disponerar har dimensionerats för att ge i stort sett oförändrat trafikutbud i avvaktan på trafikhuvudmännens ställningstagande. Detta är alltså en temporär lösning och jag är inte beredd att föreslå någon ökning av anslaget.

När det gäller Claes Roxberghs fråga om anslag till miljövänlig kollektivtrafik vill jag informera om att statsbidrag fr.o.m. den 1 januari 1989 kan ges motsvarande hälften av kostnaderna för byggande av kollektivtrafikanlägg-

ningar, t.ex. spåranläggningar för lokal och regional persontrafik och anläggningar för strömförsörjning av trådbussar. Vidare har 85 milj. kr. anvisats 1989 bl.a. för bidrag till trafikhuvudmän som vid ombyggnad eller anskaffning av fordon vidtar åtgärder som minskar fordonens miljöstörande egenskaper eller gör dem mer energieffektiva. Motsvarande belopp har i budgetpropositionen föreslagits för 1990.

Jag vill även nämna att transportforskningsberedningen anvisats 100 milj. kr. för stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken. Dessa medel kan bl.a. användas för stöd till utvecklingsinsatser inom den lokala och regionala persontrafiken på järnväg.

**Anf. 23 CLAES ROXBERGH (mp):**

Herr talman! I oktober satt vi här och hörde Ingvar Carlsson läsa upp regeringsdeklarationen. Han sade bl.a. så här:

”Hänsynen till miljö och natur måste prägla utvecklingen på alla samhällsområden.”

När det gäller Göteborg och västkustområdet borde det verkligen vara så att man gick till verket och uppfyllde de mål som man satt upp. Alla de aktuella projekt som Georg Andersson nämnde finns i planerna, men de finns alldeles för långt fram. Skall det mål som Ingvar Carlsson angav uppnås, krävs det att man tar fram pengar. Pengar finns inte, säger Georg Andersson. Men visst finns pengarna. Man har bara en felaktig prioritering när det gäller användningen av dem.

Jag skall som exempel ta upp bärighetsförstärkande åtgärder. Man satsar 5,9 miljarder kronor under 10 år på sådana åtgärder för att harmonisera reglerna med EG när det gäller totalvikten på fordonen. Dessa 5,9 miljarder borde vi i stället ha använt på kollektivtrafikssatsningar, på att hålla uppe järnvägens konkurrenskraft gentemot vägnätet.

Om det blir så att mycket av trafiken flyttas över till lastbil, som det sades här i den tidigare debatten, borde vi se till att justera konkurrensvillkoren. Vi skulle kunna höja kilometerskatten för lastbilar. På det viset skulle vi kunna få en konkurrensneutralitet och dessutom pengar att satsa på järnvägen. Vi skulle kunna höja bensinskatten, få in pengar och göra de satsningar som behövs. Denna typ av satsningar behövs ju inte bara i västkustområdet utan också på många andra håll i landet.

Det borde vara dags att förverkliga västpendeln i full utsträckning. Göteborg är en av de platser i landet där vi har de värsta luftproblemen. Vi räknar med en 5-procentig tillväxt av biltrafiken per år. Vi räknar med att år 2010 ha 25 % mer kväveoxidutsläpp än i dag trots reningen med katalysatorer.

Vilken trafik ökar mest? Ja, i Göteborg är det trafiken över kommungränsen. Det visar hur absolut nödvändigt det är att göra satsningar på den typ av pendeltåg som det innebär att skapa pendeltåg mot Uddevalla, pendeltåg mot Vänersborg, pendeltåg mot Borås och pendeltåg mot Kungälv. Detta är en grundläggande förutsättning för att lösa miljöproblemen i Göteborg.

För att anknyta till den tidigare debatten här i dag vill jag säga att miljöpartiet inte är emot bilismen. Men vi vill ha en anständig nivå på

bilismen, en nivå som naturen kan acceptera. För att detta skall kunna förverkligas måste det finnas alternativ till biltrafiken. Vi måste satsa på pendeltågtrafiken för att kunna stänga av biltrafiken totalt vid sådan väderlek att det är nödvändigt. Vi måste rusta upp pendeltågsalternativet för att kunna ta ut avgifter, för att förmå människorna att lämna bilen hemma.

För att få litet perspektiv när det gäller dessa satsningar vill jag nämna att det skulle kosta 600 milj. kr. att rusta upp Bohusbanan till sådan standard att vi kunde få ett pendeltåg åtminstone en gång per timme till Uddevalla. 600 miljoner skulle alltså detta kosta. Vad kostar den motorvägsstump som nu är under byggnad? Jo, den kostar ca 1,2 miljarder kronor. För halva den kostnaden hade vi fått en fullt utbyggd Bohusbana, och vi hade fått en bra pendeltågtrafik. Vi hade dessutom fått 600 miljoner över att använda till att förbättra den befintliga vägen. Om vi hade använt pengarna på det här sättet, hade vi fått en ofantligt mycket bättre trafiksituation. Vi hade fått ofantligt mycket mer för pengarna. Det väsentliga är alltså hur vi använder pengarna.

När det gäller motorvägsbygget var det bara så att man hade bestämt sig för en motorväg utan hänsyn till om det var den bästa lösningen. Beslutet att bygga en motorväg tycker jag helt uppenbart strider mot vad som sägs i regeringsdeklarationen om hänsyn till miljö och natur. Det är inte en satsning som till fullo tar hänsyn till miljö och natur. Men vad skulle regeringen kunna göra i dag? Jo, man skulle kunna vidta de åtgärder som vi föreslår, åtgärder som också skulle skapa konkurrensneutralitet mellan lastbiltrafiken och järnvägstrafiken, mellan att åka bil och att åka kollektivt. Vi skulle dessutom få en finansiering av de kollektiva satsningarna.

Låt oss ett ögonblick titta på vad som händer när det gäller trafiken till Uddevalla. Länstrafiken har ju fått pengar av staten. Man får pengar oavsett om man trafikerar Bohusbanan eller kör motsvarande sträcka med bussar. En kalkyl över dessa alternativ visar att länstrafiken gör en förlust genom att välja järnvägsalternativet. Varför? Jo, bl.a. därför att vi har byggt en så väldigt fin motorväg. Vi har alltså rustat upp det ena alternativet, landsvägen, till motorvägsstandard. Men vi har inte gjort något alls åt järnvägen. Vi snedprioriterar ständigt. Vi satsar på vägarna i stället för på järnvägarna. Intressanta jämförelsesiffror i detta sammanhang är att vi på järnvägen har satsat en miljard kronor per år under de gångna tio åren. Det anser vi i miljöpartiet vara alldeles för litet. Vi köper här i landet bilar för 25 miljarder.

**Anf. 24 KENTH SKÅRVIK (fp):**

Herr talman! Jag kan ställa mig bakom Claes Roxberghs frågor till kommunikationsministern. Vi har fått ett svar som inte känns tillräckligt ur ekonomisk synpunkt.

En god och fungerande kollektivtrafik är en nödvändighet. Kollektivtrafiken måste göras attraktiv, innan vi kan begära att kommuninvånarna och de till kommunen närboende skall använda densamma. Därmed vill jag inte påstå att kollektivtrafiken är dålig i Göteborgsregionen, men mycket kan förbättras och utökas.

Om vi som politiker skall bli trovärdiga vad gäller miljöpolitiken måste vi få fler människor att utnyttja det kollektiva åkandet. Jag hoppas att vi skall slippa att sätta upp alltför många förbud och därmed hindra folk att använda

egna färdmedel, utan att vi i stället skall kunna göra det naturligt för människorna att använda kollektiva färdmedel.

När det gäller miljöaspekterna är det framför allt i de centrala delarna av Göteborg som man kan se en fara i alltför mycket köbildning. Nyttotrafiken måste där få en bättre tillgänglighet. Det är därför angeläget att den pågående storstadstrafikkommittén snarast lägger fram förslag om hur man skall kunna lösa dessa problem och om hur kommittén har tänkt sig en framtida lösning för de större städerna.

I Göteborgsregionen måste vi få en bättre fungerande pendeltrafik mellan Göteborg och närliggande kommuner. Det är minst lika angeläget där som i Stockholmsregionen. Vi vet att pendeltrafiken fungerar väl mellan Alingsås och Göteborg. Vi hoppas nu verkligen att regeringen hjälper till och tar fram pengar så att man direkt kan fortsätta att bygga ut västkustbanan till Kungälv för att få i gång pendeltrafik till Göteborg. Här har ju också kommunerna Kungälv, Mölndal och Göteborg ställt upp med mycket pengar och stort engagemang för att få denna utbyggnad till stånd.

För övrigt är det angeläget att avlasta vägarna och få en bättre fungerande pendeltrafik Uddevalla–Göteborg, Borås–Göteborg och Vänersborg–Göteborg. Det är också glädjande att höra att länstrafiken i Älvsborgs län har tagit initiativ för att undersöka möjligheterna att få i gång en bättre och snabbare pendeltrafik mellan Vänersborg och Göteborg.

I Göteborgsregionen behövs alltså en ordentlig satsning på utbyggnaden av den spårbundna trafiken, som vi också vet är den bästa från miljösynpunkt. Detta kommer att öppna många möjligheter att avlasta våra vägar runt Göteborg.

Det har sedan flera år tillbaka funnits motioner i dessa frågor – så även i år. De har alltid blivit avslagna med motiveringen att det inte finns några pengar. Men, herr talman, det kostar också pengar att inte göra något. Det finns kanske i dag andra möjligheter att få fram medel för att kunna göra angelägna framtidsinvesteringar.

Jag vill fråga kommunikationsministern: Hur angeläget anser kommunikationsministern det vara att dessa frågetecken – som finns när det gäller det kollektiva åkandet – rätas ut? Hur ser ministern på att medel för att kunna förverkliga framtidens pendeltrafik kan komma från annat håll, t.ex. genom upplåning?

**Anf. 25 RUNE THORÉN (c):**

Herr talman! Från många olika synpunkter är kollektivtrafiken i Göteborgsregionen en viktig fråga. Om man börjar med att se på denna fråga ur ett mer långtgående perspektiv är de fem järnvägslinjer som vi har i Göteborg inte bara av lokal och regional betydelse, utan framför allt av nationell och internationell betydelse, eftersom Göteborg har förbindelse med Köpenhamn, Oslo, Stockholm och vidare indirekt med Finland. Inom Sverige har Göteborg förbindelser med en rad olika orter, och därför är det oerhört viktigt med en bra trafik. I den tidigare interpellationsdebatten berörde jag just möjligheterna att med väl utbyggda järnvägslinjer avlasta flyget. Jag tror att detta är en fråga som kommunikationsministern bör ta itu med.

När det gäller den lokala betydelsen har tidigare talare sagt att detta från pendeltågssynpunkt är kolossalt viktigt. Vi har från centerns sida sagt att vi tycker att samtliga fem järnvägslinjer utgör ryggraden i ett kollektivtrafiknät när det gäller Göteborgsregionen. Vi har medverkat till att Göteborg har goda förbindelser med Alingsås. Vi vill och vi hoppas att det inte blir "grus på rälsen", för då går det kanske illa, vilket var fallet i trafikutskottet när pendeltågsutbyggnaden till Kungsbacka diskuterades. Vi vill att den skall gå på samma sätt som den gör när det gäller Alingsås, Trollhättan och Borås, och då gärna via Landvetter.

Det är ett känt faktum att centerpartiet vill att Bohusbanan skall ingå i ett stomlinjenät. Jag argumenterade tidigare här för att det självklart inte är lämpligt att länstrafiken tar hand om den. Jag behöver nog inte argumentera särskilt mycket i den frågan, eftersom Georg Andersson i går vid konferensen i Uddevalla fick höra tillräckligt starka argument för att Bohusbanan bör utgöra en stomjärnväg och för att man bör satsa ordentligt på denna.

När det gäller västkustbanan sade Georg Andersson i sitt tidigare inlägg att man kan undersöka olika finansieringsmöjligheter, om kommuner och landsting kan bidra. Jag vet att Georg Andersson är väl bevandrad även i kommunal- och landstingspolitik. Också jag vet hur det går till där. Om man ser till den satsning som man nu gör på västkustbanan – bekymret var detsamma när man diskuterade Alingsåsbanan – rör det sig om ganska stora pengar som kommuner och landsting bidrar med i syfte att satsa just på tågtrafiken i stället för att satsa på busstrafik. När det gäller tågtrafiken till Kungsbacka kommer inköpen av tåg att kosta 150 milj. kr. Ungefär samma summa är aktuell när det gäller stationer och andra anläggningar som hör till. Sammantaget blir det alltså 300 milj. kr.

Om man i stället valde att investera i bussar skulle själva investeringen kanske stanna vid 12 milj. kr. Så här mellan tummen och pekfingeret motsvarar en tiondel av den summan kostnaden för busstrafik. Trots detta – vilket vi över alla partigränser skall hålla dessa kommuner och landsting räkning för – har man stannat vid att satsa på tågtrafiken. Alltså är man beredd att lägga ut så stora summor som 300 milj. kr. Det är riktigt, anser jag. Min fråga till Georg Andersson är: Tror Georg Andersson att det då är möjligt att komma ut till dessa kommuner och landsting, som har en mängd andra prioriteringar att göra, och säga att utöver dessa anser regeringen att de skall satsa betydligt mera pengar för att bygga järnvägen? Så gör man inte när det gäller bussarna, eftersom staten då tvärtom går in genom att vägverket tar över kommunernas ansvar, vilket har varit fallet i bl.a. Göteborg – ett ärende som Georg Andersson uppvaktats i. När det gäller en del andra fall har förhållandet varit tvärtom.

Jag menar att det är orimligt att tänka sig att kommuner och landsting skall finansiera det som jag kallade för "motorvägarna på räls". Det är självklart att det bör vara staten som står för den kostnaden. Bohusbanan diskuterades mycket i går. Jag hoppas att det verkligen kom fram med all önskvärd tydlighet att det tyvärr föreligger stora risker för ett negativt beslut ute i kommuner och landsting, om man inte är klar över att Bohusbanan på sikt blir en stomlinje. Det är fullständigt omöjligt att tro att kommunerna och landstinget skall bygga järnvägen som sådan. Det måste vara staten som

anslår pengar och ser till att järnvägen byggs. Därefter kommer kommunerna att stå för de dyra investeringarna i tåg och de anläggningar som hör till, vilket är helt riktigt.

Med anknytning till det som jag tidigare sade om snabbtåg och godståg är det självklart att det inte är de lokala trafikanterna som skall betala järnvägen. Precis på samma sätt som motorvägar och annat i vårt land betalas via statliga skattemedel är det rimligt att det är staten som svarar för själva rälsen och sådant, och att det är kommuner och länstrafikföretagen som sedan ordnar fram pengarna när det gäller kollektivtrafiken i form av tåg, bussar eller vad det kan röra sig om.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag säga att vi också hade uppe till diskussion i dag ett förslag om att departementet skulle ta ett samlat grepp över de västsvenska trafikfrågorna, eftersom det finns internationella, nationella, regionala och lokala spörsmål att ta itu med. Det finns även finansieringsproblem. Jag skulle se med tillfredsställelse om någon från departementet tog itu med de fem järnvägslinjerna vi har i Göteborg.

**Anf. 26** Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag vill inte nappa på den krok som Rune Thorén kastade ut och föregripa det besvärsärende som skall behandlas i regeringskansliet. Jag vill heller inte från denna talarstol ge mig in i någon förhandling med kommunerna i Göteborgsområdet när det gäller den här frågan. Jag hänvisar bara till vad jag redan har sagt, att en samfinansiering bör kunna komma till stånd. Det finns exempel från utbyggnaden av Grödingebanan, och den modellen bör man kunna diskutera också på andra håll, när en järnväg tillgodoser viktiga regionala och lokala kollektiva transportbehov. Det finns nog en ganska bred förståelse för detta, och vi får sedan resonera om det mera konkreta utförandet.

Till Claes Roxbergh vill jag säga att när det gäller utbyggnaden av E 6 till motorväg är utbyggnad av Bohusbanan inte något alternativ att komma med. Konferensen i går gav klart uttryck för att man regionalt och lokalt önskar både-och. Man kan inte rusta upp en dålig och trafikfarlig väg genom att bygga en järnväg. Man möter ju inte det behov som finns, att med befintlig trafik i detta område få en hygglig vägförbindelse. Såvitt jag har förstått finns det inget som helst stöd hos majoriteten i Uddevallaområdet för sådana tankegångar. Man vill uppenbarligen ha vägen. Jag tycker att det är viktigt att man också ger uttryck för detta och reser sig i denna debatt i stället för att huka sig för all propaganda som framförs mot denna aktuella motorvägsutbyggnad.

Claes Roxbergh tog upp ett intressant resonemang om regionens ansvar i frågan om järnvägstrafik kontra landsvägstrafik. Han menade att regionen gör en förlust om det byggs en järnväg. Men förlusten blir ju inte mindre för staten om man bedriver viss järnvägstrafik! Det är ju inte bara staten som skall ta miljöhänsyn. Miljöhänsynen måste också prägla regionernas trafikplanering.

Avslutningsvis: En utbyggnad av Bohusbanan beräknas kosta mellan 2 och 3 miljarder kronor. Banverket och Norska statsbanor har nyligen påbörjat ett gemensamt utredningsarbete om den framtida järnvägsförbindelsen

mellan Göteborg och Oslo. Vi ser med spänning fram emot resultaten av den utredningen.

Dubbelspårsutbyggnaden på sträckan Göteborg–Veinge är kostnadsberäknad till 3,4 miljarder kronor. Det är alltså tämligen gigantiska projekt det handlar om. Enbart dessa två projekt, alltså Bohusbanan och västkustbanan, skulle ta i anspråk mer än hälften av den ram som genom tidigare riksdagsbeslut anvisats. Detta visar vilka behov och starka önskemål som står emot varandra i dessa frågor.

**Anf. 27 CLAES ROXBERGH (mp):**

Herr talman! Egentligen borde staten stå för baninvesteringarna. Det är löjligt att de kostnaderna skall överföras till länstrafiken. Det borde som sagt vara ett statligt ansvar att stå för de fasta investeringar som behövs.

Om man gör det tankeexperiment som jag gör – i och för sig är det omöjligt – när det gäller motorvägen till Uddevalla och projektet att dela anslaget, 1,2 miljarder, i två delar, skulle man med den ena delen kunna rusta upp Bohusbanan till önskestandard och med den andra delen, 600 milj. kr., kunna förbättra vägen. Man kan förbättra de delar av vägen som drabbas av olyckor. Bakom detta resonemang ligger naturligtvis från miljöpartiets sida också en önskan att hålla nere trafikvolymen.

Bygger vi en stor motorväg kommer den naturligtvis att fyllas med bilar och lastbilar – självfallet! Vi slår egentligen undan en del av järnvägens konkurrenskraft. Här skyfflar vi över en konkursfärdig järnväg till länstrafiken. Så bygger vi en kalasmotorväg till Uddevalla. Hur i hela friden skall detta gå ihop?

Skall det finnas någon balans i detta bör järnvägen vara åtminstone lika bra som motorvägen. Innan vi överför trafiken till länstrafiken borde vi alltså ha rustat upp järnvägen till anständig standard, så att där kan bedrivas konkurrenskraftig trafik. Detta borde vara huvudskälet.

Det är självklart att de regionala huvudmännen skall ta miljöhänsyn. Problemet i dag är ju att staten smiter ifrån sitt ansvar, därför att de många år gamla synderna innebär att vi inte har satsat de pengar på järnvägen som vi borde ha satsat under 10–20 år. Därför har vi en massa eftersatta järnvägar, t.ex. Bohusbanan, och därför är inte dubbelspåret till Kungsbacka byggt. Det borde ha kommit till stånd för många år sedan. Vi har satsat på fel saker. Vi trodde att vägtrafik, biltrafik, lastbilstrafik skulle lösa våra trafikproblem. I dag ser vi att vi inte kan gå fram den vägen. Luftföroreningarna sätter stopp.

**Anf. 28 RUNE THORÉN (c):**

Herr talman! Kommunikationsministern sade att behovet av Bohusbanan och västkustbanan är stort. När dessa projekt ställs emot varandra framgår att det är svårt att lösa problemet. Jag tycker att vad det visar är att det totala anslaget är på tok för litet.

Jag kan hålla med om att det vore orimligt om Västsverige skulle ta i anspråk inte bara 50 % utan mer av anslagen. Vi i centern har angivit beloppet 40 miljarder. Vi visar att ett flertal banor – t.ex. ostkustbanan, kust-till-kust-banan – är precis lika nödvändiga som de banor vi nu

diskuterar. Interpellationsdebatten gäller Göteborgsregionen. Därför kommer just dessa banor upp.

Georg Andersson sade att förhandlingar måste föras med kommuner och landsting. Jag kan hålla med om att vi beträffande Bohusbanan har litet olika meningar. Från centerns sida står vi fast vid vår åsikt om stomlinjenät, och vi argumenterar från den utgångspunkten. Men när det gäller övriga järnvägar har regeringen fört in något nytt i bilden. Då beslut fattades förra året sade man att samma principer skulle gälla som för vägar, nämligen att staten bygger vägen medan kommunerna, landstingen och länstrafiken sköter resten, om regionaltrafik bedrivs på stomlinjenätet. Dessutom finns banavgifter.

GLAB, trafikbolaget i Göteborg, betalar en avgift för att köra på banan. Ju mer företaget kör, desto mer får det betala. Det är en riktig princip. Avgifterna bör också justeras.

Plötsligt sägs att den som vill vara med och köra också får ta en del av kostnaden för byggande av banan. I så fall måste avgifterna minska – i annat fall har man frångått den tanke som riksdagsbeslutet byggde på. Jag vänder mig mot detta.

Självfallet skall staten svara för banbyggandet, som sagt. Det finns alltså ett gemensamt intresse för detta. Jag är ju inte bara lokalpolitiker utan också rikspolitiker. Det finns alltså ett gemensamt intresse att för miljöns skull göra dessa satsningar.

Då är det viktigt att staten svarar för byggandet av järnvägen och att de regionala bolagen svarar för de andra satsningarna. Jag kan inte komma till annan ståndpunkt. Detta är och förblir en självklarhet!

Georg Andersson måste se till att Feldt ger litet mer pengar till järnvägsbyggande! Det kan ske i en tilläggsproposition eller genom att vi vid en ytterligare diskussion i trafikutskottet kan komma överens, så att västkustbanan verkligen kan byggas. Jag hoppas att detta blir en förstahandsuppgift för Georg Andersson. Då skulle han kunna bräda Sven Hulterström. Det vore väl roligt!

**Anf. 29 BIRGER SCHLAUG (mp):**

Herr talman! Vad är det här egentligen!

Birgitta Dahl har sagt att motorvägen på västkusten är ett misstag. Det misstaget skall inte göras om. Menar kommunikationsministern nu att hon inte sagt så?

Han säger att om det finns behov skall det byggas fler motorvägar. Hur skall ni ha det? Ni talar med dubbla tungor gång på gång och kommer med dubbla budskap.

Vems behov skall ni tillgodose, Georg Andersson: havens, skogens eller Volvos?

**Anf. 30 KENTH SKÅRVIK (fp):**

Herr talman! Jag vill till Claes Roxbergh säga att Bohusbanan inte slutar i Uddevalla. Vi hoppas att den sträcker sig till Strömstad och helst över till Norge. Därför är den litet svår att jämföra med den del av motorvägen som vi talade om.

I detta läge måste vi få en kombination av järnväg och motorväg. Vi kan inte förkasta vare sig det ena eller det andra. Därför är det angeläget att tala om båda sakerna.

Georg Andersson har rätt då han säger att det finns en stor majoritet i Bohuslän för motorvägen. Den kan vi inte förkasta. Det är inte bara ett fåtal människor som skall ha rätt att bestämma vad som skall byggas. Vi som lever och bor i Bohuslän känner till detta; vi talar med folk och vet att det finns en mycket stor majoritet för motorvägen.

En sak har vi inte talat så mycket om, och det är en sak som betyder väldigt mycket för storstadstrafiken och för miljön: kringfartsleder. Det finns motioner om kringfartsleder i Göteborgsområdet. Jag vill säga att det vore bra om kommunikationsministern och hans departement ser över dessa frågor i storstäderna. De har nämligen stor betydelse för miljön och för kollektivtrafiken.

Överläggningen var härmed avslutad.

#### **7 § Svar på interpellation 1988/89:128 om etableringen av stormarknadscentra**

**Anf. 31** Bostadsminister ULF LÖNNQVIST:

Herr talman! Roland Larsson har frågat mig dels om etablering av externa stormarknadscentra för dagligvaror helt baserade på ökad bilanvändning står i överensstämmelse med regeringens intentioner för en långsiktigt god ekologisk och samhällsekonomisk hushållning, dels om regeringen avser initiera åtgärder för att planer av detta slag regelmässigt skall överprövas med hänsyn till de negativa effekterna på energiförbrukning och miljö och de konsekvenser de får för planeringen i andra närliggande kommuner.

En eventuell lokalisering av en stormarknad till Norsholm mitt emellan Norrköpings och Linköpings centralorter är utgångspunkten för frågorna.

Genom införandet av plan- och bygglagen har ansvaret för bebyggelseutvecklingen decentraliserats från centrala myndigheter till länsstyrelsen och från staten till kommunerna. Vidare har medborgarinflytandet stärkts. Om detta har det rätt en bred politisk enighet.

Det är kommunerna som prövar hur mark bör användas för olika ändamål. Enligt de grundläggande bestämmelserna i plan- och bygglagen är kommunerna skyldiga att i sin planläggning främja en från social synpunkt lämplig utveckling och att skapa förutsättningar för en god bostads-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö.

Det är alltså i första hand kommunernas uppgift att verka för att vårt samhällsbyggande blir långsiktigt bärkraftigt från markhushållningssynpunkt. Innan beslut fattas i en planfråga skall kommunen samråda med länsstyrelsen och andra som har ett väsentligt intresse av förslaget. Det gäller bl.a. grannkommuner som kan beröras. På detta sätt är det sörjt för att olika aspekter blir väl belysta och diskuterade.

Länsstyrelsernas roll är bl.a. att ge råd och att bidra med underlag för kommunernas planering. Det ankommer på länsstyrelsen att ta till vara

statens intressen vid samråd om kommunala planer. Länsstyrelsen skall särskilt pröva om kommunala planer tillgodoser riksintressen enligt naturresurslagen, om mellankommunala intressen har beaktats och om hälso- och säkerhetsfrågor har lösts.

När det gäller Roland Larssons direkta fråga om etablering av stormarknader vill jag först säga att jag inte är beredd att här i riksdagen nu diskutera det enskilda fall som nämns i interpellationen. Jag är inte heller beredd att uttrycka någon generell uppfattning om stormarknaders lämplighet eller förenlighet med principerna om god resurshushållning. Stormarknader måste enligt min mening, precis som andra större företag, prövas från fall till fall. Det är just denna prövning som skall ske i planarbetet enligt plan- och bygglagen.

När jag sagt detta vill jag emellertid gärna tillägga att mycket stora etableringar av det slag vi nu diskuterar självfallet kan få betydande konsekvenser för miljön, från resurshushållningssynpunkt och för omkringliggande kommuner. Det är viktigt att dessa konsekvenser klarläggs innan beslut fattas.

Enligt min mening ger det system för prövning av planer som finns i plan- och bygglagen tillräckliga möjligheter att beakta berörda intressen. Länsstyrelserna har uttryckligen till uppgift att bevaka både att olika riksintressen enligt naturresurslagen tillgodoses och att en lämplig samordning sker av markanvändningsfrågor som berör flera kommuner. Jag vill erinra om att anläggningar av det slag som vi nu behandlar direkt nämns i propositionen om ny plan- och bygglag som exempel på företag där de mellankommunala aspekterna måste bevakas. Svaret på Roland Larssons andra fråga är därför att plan- och bygglagen redan innehåller ett system för överprövning av kommunala planer från de aspekter som tas upp i interpellationen. Så länge det inte visat sig att detta system inte fungerar ser jag ingen anledning att föreslå några ytterligare åtgärder.

**Anf. 32 ROLAND LARSSON (c):**

Herr talman! Jag vill börja med att tacka bostadsministern för svaret.

Miljö- och energifrågorna tillhör ju våra viktigaste framtidsfrågor. Bland miljöfrågorna är biltrafiken ett av de verkligt stora problemen. Det är därför synnerligen viktigt att dessa frågor får vara tungt vägande i all samhällsplanering.

En god samhällsplanering innebär att samhället byggs upp så att energiförbrukningen och miljöpåverkan kan minimeras. Vi måste ordna närheten mellan boende, arbete och service – samhälleligt såväl som kommersiellt. Att de varor vi behöver för vårt dagliga liv finns att tillgå där vi bor borde därför närmast vara en självklarhet. Att vi i dag många gånger tvingas bo på ett ställe, arbeta på ett annat och göra våra inköp på ett tredje är följderna av dålig samhällsplanering som innebär både miljöförstöring och slöseri med energi.

Externa stormarknader av det slag som nu planeras i Östergötland är exempel på dålig samhällsplanering som är ytterst oriktig i förhållande inte bara till energiförbrukningen och miljön utan också när det gäller vårt dagliga behov av kommersiell service.

Det påstås ibland att inköp kan göras till 5 % lägre pris vid stormarknader

jämfört med andra butiker, men det är ingen ursäkt. Det faktum att vi själva får betala våra resor till stormarknaderna och det faktum att samhället får stå för stora delar av de kostnader som uppstår till följd av bilanvändningen och påfrestningen på miljön gör att detta är en dålig affär även för samhället. Därför är det anmärkningsvärt att regeringen genom bostadsministern vägrar uttrycka någon generell uppfattning i frågan om huruvida stormarknader är lämpliga och förenliga med principerna för god resurshushållning.

Jag har anledning att vara mycket besviken på bostadsministerns besked. Jag är faktiskt utomordentligt besviken över att han inte i någon mån kunnat instämma i mina synpunkter. Jag hade förväntat mig att bostadsministern åtminstone skulle hålla med mig om att det är olämpligt att placera dagligvarubutiker på sådana ställen som gör att människor måste resa milstals för att göra sina matinköp. Detta innebär att andra butiker slås ut: närbutiker, kvartersbutiker och bostadsanknutna butiker.

Detta innebär också att gamla och barnfamiljer eller andra som saknar bil inte kan få den service de behöver i sina bostadsområden. Inte bara utifrån miljöaspekter och energisynpunkter är detta dåligt. Även för den andra delen av samhällsplaneringen, nämligen den som handlar om vårt dagliga liv och vår service är det dåligt.

Den tröst jag kan finna i bostadsministerns svar ligger i att han säger att länsstyrelserna uttryckligen har till uppgift att bevaka både att olika riksintressen enligt naturresurslagen tillgodoses och att lämplig samordning sker i markanvändningsfrågor mellan berörda kommuner. Det är dess värre det enda positiva jag kan se i detta svar.

Vi får tydligen ställa vår förhoppning till länsstyrelserna och kommunerna och hoppas att de inser den galenskap för vår miljö och för vår natur som externa stormarknader av beskrivet slag innebär.

Som Sten Andersson uttryckte saken skall vi inte ta bort bilismen. Vi måste minska bilismens negativa konsekvenser för miljön. Därför måste vi också planera samhället på ett sådant sätt att bilismen inte i onödan utgör en påfrestning på vår miljö och vår natur.

Det är detta min fråga till bostadsministern handlar om: att nyttja bilen på rätt sätt – inte på felaktigt sätt, vilket den här typen av etablering leder till.

**Anf. 33 CLAES ROXBERGH (mp):**

Herr talman! Det fanns i ett svar tidigare här i dag en positiv del. Georg Andersson sade så här: "En annan åtgärd på längre sikt som bör tas till vara" – för att minska bilismen – "är att genomföra samhällsplanering som skapar mindre behov av bilismen." Det som tas upp i denna interpellation är ett typiskt exempel på hur vansinnigt det kan vara att man bygger stormarknader dit folk måste åka bil för att kunna handla. Vi genererar ett trafikbehov som egentligen är onödigt.

Det jag är nyfiken på är varför länsstyrelserna, när de skall pröva dessa planer, inte kommer fram till att de t.ex. strider mot naturresurslagen eller någon annan lag. Är det så att länsstyrelserna vid sin prövning säger ja till dessa planer automatiskt? Borde man inte upprätta en miljökonsekvensbeskrivning när man planerar att bygga en sådan här stormarknad och studera vilka ytterligare föroreningar det medför när man skapar denna typ av

trafikbehov? En uppföljning behövs för att vi skall kunna konstatera om länsstyrelserna fyller sin uppgift.

Det kan också vara intressant att se hur olika partier hanterar detta. Det tänkbara är att centern, som jag trodde stod oss mycket nära i denna fråga, i Halmstad röstade för anläggning av en stormarknad som heter Eurostop, en jättelik anläggning som genererar mängder av biltrafik. Man kan fråga sig hur det kommer sig att centerpartisterna i Halmstad resonerade på detta vis.

Jag skulle vilja uppmana Ulf Lönnqvist att höra efter med länsstyrelserna hur man hanterar dessa frågor. Hanterar man dem inte på rätt sätt, vilket jag misstänker, bör vi kanske komplettera lagstiftningen. Eller också kanske man inte följer den lagstiftning som faktiskt gäller för tillfället. Detta okynne med stormarknader måste vi stoppa.

**Anf. 34 LARS NORBERG (mp):**

Herr talman! Ulf Lönnqvist hänvisar till plan- och bygglagen. Det är en lag som vilar på en utredning från 1970-talet. Då visste man uppenbarligen i riksdag och regering ingenting om växthuseffekten. Man visste mycket litet om kväveoxider, skogsdöd och försurning och övergödning av haven. Lagen antogs i början av 80-talet, och då visste man uppenbarligen också mycket litet. I dag vet man mer. Därför har riksdagen fattat beslut om 30-procentiga nedskärningar av kväveoxidutsläppen. Riksdagen har sagt att koldioxidutsläppen inte får öka, med hänsyn till växthuseffekten. Vi i miljöpartiet menar att de naturligtvis skall minska. Det är den enda ansvariga politiken. Det betyder alltså en successiv minskning av användningen av alla slags fossila bränslen. I detta fall är biltrafiken aktuell.

Jag tror att regeringen måste tala om detta. Liksom Claes Roxbergh tror jag att regeringen måste ta initiativ till en skärpning av lagstiftningen. Det är bråttom, därför att länsstyrelserna, vägverket, statens järnvägar och Vattenfall har uppenbarligen inte fattat vad riksdagsbeslutet innebär. Man måste tala klartext, och det är regeringens ansvar.

Är bostadsministern medveten om riksdagens beslut om koldioxidutsläppen och att vägtrafiken därför rimligtvis inte kan få öka? Är bostadsministern medveten om att etablering av stormarknader leder till just ökad bilism, dvs. ökad förbränning av bensin och utsläpp av koldioxid? Är bostadsministern medveten om att dessa utsläpp icke skall öka, med hänsyn till växthuseffekten, utan att de borde minska? Sverige borde, som ett ansvarigt land när det gäller miljöfrågorna, gå i första ledet i den riktningen. Det sägs ingenting om allt detta i plan- och bygglagen. Man ställer sig då frågan om regeringen har något ansvar för att utveckla planeringen utöver vad som gäller i denna lag.

Är bostadsministern medveten om att en etablering av stormarknader dessutom leder till ojämlikhet, vilket Roland Larsson påpekade, mellan dem som har bil och kan resa till stormarknaden och köpa billigt och dem som inte har bil och får en sämre och dyrare service på sin bostadsort?

Etablering av stormarknader leder till kapitalförstöring i befintliga tätorter. Befintliga affärer och affärslokaler blir överflödiga. Detta tar inte heller PBL hänsyn till. Borde inte regeringen ha någon uppfattning om vad som är nationalekonomiskt förnuftigt och riktigt, och miljömässigt riktigt?

Kommunikationsminister Georg Andersson har sagt – vilket Claes Rox-

bergh påpekade, och jag tycker vi bör påpeka det en gång till – att man på sikt skall genomföra en samhällsplanering som skapar mindre behov av bilism. Det som nu sker på olika håll, bl.a. i Östergötland, är att man planerar för en ökad bilism, ökade utsläpp från bilismen och ökad ojämlikhet. I min hemkommun, Söderköping, finns en stor enighet om att en stormarknad i Norsholm vore en olycka. Tyvärr står en enskild kommun maktlös när man tillämpar PBL i grannkommunen och i länsstyrelsen. Däremot kan regeringen påverka samhällsutvecklingen i stort. Vi miljöpartister väntar på åtgärder för att skapa ett energihushållande, ett jämlikt och miljövänligt samhälle. Det finns många andra exempel. Detta med stormarknader är bara ett exempel på områden där det krävs åtgärder, praktiska åtgärder från regeringens sida.

**Anf. 35 CARL FRICK (mp):**

Herr talman! Roland Larsson var besviken. Det är jag också. Men jag är inte förvånad. Det tror jag inte heller att han är.

Claes Roxbergh sade att dessa anläggningar inte behövs. Det är visst och sant. Men varför kommer de då till? Det är märkligt att vi gång på gång finner att man i det socialdemokratiska Sverige så envetet och medvetet gynnar dem som har mycket pengar. Det är bara storkapitalister som Bert Karlsson och andra som gynnas av detta. Det är en mycket märklig politik.

Vi är inne i en period där man på olika sätt medvetet arbetar för att öka bilismen. Dessa anläggningar fordrar bilism, drar bilism och genererar bilism. De genererar avgaser, skador och olyckor.

De som pläderar för etableringar av dessa stormarknader vill ha mer biltrafik. Det innebär att vi medvetet, som flera andra talare sagt, också diskriminerar delar av Sveriges befolkning, nämligen de som inte har tillgång till bil i olika skeden av livet. Detta är en djupt osolidarisk politik som ligger långt ifrån den solidariska politik som socialdemokraterna har stått för under så många år. Nu försöker man medvetet separera människor på detta sätt. Det är ganska fantastiskt. Det hade jag inte trott dem om. Men vi får väl börja inse att det är en gedigen högerpolitik som bedrivs från det hållet.

En solidarisk politik borde leda till att regeringen i stället skulle gynna närbutiker och speciellt ta hänsyn till dem som bor i våra städer. I Skaraborgs län har vi ett typexempel på denna utveckling: köpstaden, som den kände Bert Karlsson skall bygga. Han har redan något som heter Sommarland, och det skall nu byggas ut. Vägarna är på somrarna så utomordentligt belamrade att det är oerhört svårt för kollektivtrafiken att komma fram. I Skövde ligger vårt stora kärnsjukhus. Skulle det hända olyckor kommer man alltså varken till eller från detta sjukhus under sommarmånaderna på grund av att vägarna är totalt igenkorkade av Bert Karlssons verksamhet. Det kan naturligtvis inte vara en rimlig politik.

När man startar stormarknader, som drar till sig så mycket av miljöskadlig trafik, borde anläggningarna provas av koncessionsnämnden för miljöskydd. Det är min bestämda uppfattning att vi från samhällets sida skulle ta ut en miljöavgift av dessa marknader på ungefär 2 % av deras totala omsättning inkl. mervärdesskatt. Det är rimligt att de som driver dessa anläggningar betalar åtminstone delar av de totala samhällsekonomiska kostnader som de

förorsakar samhället. Nu skummar de grädden av existerande ordning och mår fruktansvärt gott, men förstör mycket. Det måste någon gång sättas en gräns för detta.

Jag hoppas verkligen att ministern skulle kunna börja fundera på dessa frågor på allvar och se till att vi får en solidarisk politik. Miljöförstörelsen är faktiskt en av de allra största frihetsinskränkningar som vi under någon tid tillåtit oss att drabba vårt samhälle. Det talas om frihet i så många olika sammanhang, om "årets frihet" osv., men friheten att kunna dricka rent vatten, att kunna andas ren luft och att kunna äta ogiftig mat har berövats oss. Vad är det för frihetsutveckling? Det är dags för en sann frihetspolitik i vårt land.

**Anf. 36 RUNE THORÉN (c):**

Herr talman! Jag har svårt att låta bli att delta i den här debatten, eftersom jag under många år som kommunal- och regionalpolitiker gått i clinch med dessa frågor. Jag saknade hos Ulf Lönnqvist en mera ideologisk markering av var han och socialdemokraterna står i en sådan här fråga. Rent paragrafmässigt var svaret säkerligen helt korrekt ur en bostadsministers synpunkt, men jag tycker liksom Roland Larsson att vi kanske också borde få höra något om hur bostadsministern ser på stormarknaderna som sådana.

Till Roxbergh vill jag säga att det säkerligen går att plocka fram många fler exempel från andra håll än från Halland på att centerpartister har sagt ja och amen till stormarknader. Då har man liksom inom andra partier haft den utgångspunkten att de ger sysselsättning osv., men det blir inte det minsta bättre för det.

Jag har tidigare sagt, med storstaden som utgångspunkt, att vi vill slå vakt om Göteborgs city. Vi vill också ha ordentliga centra ute på Hisingen, i Västra Frölunda och i Angered liksom i resp. bostadsområden. Det skall finnas ett bra city i Kungälv, i Lerum osv. Det är sådant som ger liv åt en stadsdel.

Det är inte bara stormarknader som inte är bra utan också externa anläggningar för sysselsättning, rekreation osv. Vi i centern har arbetat mycket för lokalsamhället, och det är kanske litet synd att denna debatt bara gäller stormarknader. Vi skulle nu i samband med den också ha fört en debatt om det förra ämnet, trafiken.

För att än en gång ta Göteborgsregionen som exempel vill jag peka på storstadstrafikutredningen, som jag sitter med i. Vilka följder skulle ett förslag från den om biltullar osv. få? Jo, det skulle säkerligen leda till att man ännu mer sökte sig ut till externa anläggningar, och det vore djupt olyckligt. Det är mycket bättre att se till att det blir en bra kollektivtrafik. Jag har själv t.o.m. föreslagit en tunnel in i Göteborg för att man skall kunna komma direkt in i city från t.ex. Kungälv. Det är mycket viktigt.

Herr talman! Det som jag egentligen begärde ordet för var, som man också varit inne på här tidigare, att ställa en fråga till bostadsministern. Hans kollega sade tidigare i ett svar på en fråga från Schlaug: "En annan åtgärd på längre sikt som bör tas till vara är att genomföra en samhällsplanering som skapar mindre behov av bilismen."

Min fråga är: Hur kan planering av stormarknader vara i överensstämmelse med kommunikationsministerns önskemål om att det blir mindre behov av bilism?

**Anf. 37 BIRGER SCHLAUG (mp):**

Herr talman! Jag känner mig litet lurad. Jag ställde en fråga till kommunikationsministern om samhällsplanering, och den passus i kommunikationsministerns svar där det lämnades besked på den punkten tyckte jag var bra. Men nu kommer bostadsministern med ett annat besked. Jag fick alldeles nyss också ett annat svar av kommunikationsministern. Han öppnade där vägen för biltullar och restriktioner på bilismen i storstadsregionerna. Hur går det ihop med stormarknader?

Det är en enkel fråga, och jag vill ha ett klart svar. Stämmer bostadsministerns svar över huvud taget överens med kommunikationsministerns svar?

**Anf. 38 Bostadsminister ULF LÖNNQVIST:**

Herr talman! PBL förutsätter, Roland Larsson, att kommunerna har kompetens och vilja att vid beslut om mark- och vattenanvändningen avväga allmänna och enskilda intressen. Staten och de statliga myndigheterna måste i konsekvens med det visa tilltro till kommunernas vilja att själva ta ansvar och föra fram sina synpunkter på ett sådant sätt att den politiska diskussionen och den demokratiska processen kan fungera.

Jag kan instämma i mycket av det som Roland Larsson räknade upp som negativa effekter av en stormarknad. Jag kan känna precis samma oro, men det är inte det som dagens fråga gäller, utan den handlar om de planeringsinstrument som vi har decentraliserat till kommunala och regionala organ.

Vi har lagt fast ett system för samhällsplanering där länsstyrelserna skall bevaka dessa frågor och där kommunerna har att beakta dem vid upprättandet av planer. I det aktuella fallet i Norrköping finns det ännu inget planförslag. Däremot har kommunen begärt fram en konsekvensanalys bl.a. när det gäller trafiken, vid satsning på den form av affärsutveckling som det här handlar om. Man har också begärt konsekvensanalyser av vilka effekter detta skulle kunna få på handeln i övrigt i kommunen och i omkringliggande kommuner.

Vidare vill jag framhålla, vilket har påpekats från olika håll från denna talarstol, att det pågår en allsidig utvärdering av PBL. Boverket har det uppdraget, och boverket har samlat in en rad olika uppgifter efter kontakter med både länsstyrelser och kommuner runt om i landet, och den redovisningen kommer att ligga till grund för de förslag till förändringar av PBL som vi successivt kommer fram till.

Jag vill gärna läsa några ord direkt ur den proposition som låg till grund för BPL, där det sägs:

”Länsstyrelsen bör genom det nu föreslagna systemet med överprövning kunna bevaka att de planer som de olika kommunerna tar fram på ett gemensamt underlag inte blir inbördes oförenliga. Givetvis bör länsstyrelsen också svara för att motsvarande avstämning sker i de fall där en kommun utan föregående regionalt samarbete upprättar en plan som kan få effekter för någon av grannkommunerna.

För att något belysa vilka typer av frågor som jag syftar på med denna provningsgrund vill jag ange några exempel. Frågor som kan vara av regional eller interkommunal betydelse är lokaliseringen av flygplatser, sträckningen av vägar, banor och ledningar, läget för större täkter, anläggningar för sophantering, större serviceanläggningar, småbåtshamnar och andra fritidsanläggningar. En annan fråga av detta slag kan vara lokaliseringen av större detaljhandelsanläggningar med ett upptagningsområde som omfattar mer än en kommun." Jag vill hänvisa Lars Norberg till det som jag sade i mitt svar på Roland Larssons interpellation: "Enligt de grundläggande bestämmelserna i plan- och bygglagen är kommunerna skyldiga att i sin planläggning främja en från social synpunkt lämplig utveckling och att skapa förutsättningar för en god bostads-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö."

Miljöaspekterna skall alltså vägas in i det planarbete som skall ligga till grund för den planering som man både i det här fallet och på andra ställen skall genomföra.

Jag vill också hänvisa till att det inom ramen för industridepartementets arbetsområde pågår ett utredningsarbete för att ge oss ökade kunskaper om effekterna av etablering av köpcentra och affärscentra utanför tätorterna.

Länsstyrelserna skall pröva, som jag förut understrukt, om kommunala planer tillgodoser riksintressen enligt naturresurslagen. Allt det som ni har framhållit såsom problem i sammanhanget är alltså sådant som såväl länsstyrelserna som kommunerna har att ta hänsyn till i planarbetet.

Den konsekvensanalys som kommunen har begärt, utgår jag ifrån, kommer att spela en mycket viktig roll när man skall upprätta en sådan här plan. I den konsekvensanalysen skall man belysa just de frågeställningar som ni utifrån olika aspekter och utgångspunkter har berört i era inlägg.

Avslutningsvis: Det är ingen som helst skillnad mellan det synsätt som kommunikationsministern redovisade och det som jag nu har sagt skall ligga till grund för planarbetet runt om i våra kommuner och som också länsstyrelserna skall beakta. Eftersom miljöpartiet nu är företrätt i de allra flesta kommunala församlingar är det naturligtvis den vägen ni skall gå för att direkt påverka processen runt om i landet.

#### **Anf. 39 ROLAND LARSSON (c):**

Herr talman! Jag har inget att erinra mot den handläggningsrutin som enligt PBL skall gälla för denna typ av frågor. Det är väl bra att kommuner och länsstyrelser får ta ett ansvar. Jag tycker att det bostadsministern säger i svaret om sådana plan- och markfrågor som gäller flera kommuner än den aktuella, dvs. den i vilken stormarknaden skall ligga, ger vid handen att länsstyrelsen i det här aktuella fallet rimligen borde överpröva frågan. Jag har uppfattat det som en viktig signal för den fortsatta handläggningen av detta ärende.

Länsstyrelsens ställningstagande måste naturligtvis på något sätt stödja sig på en uppfattning från regeringens sida. Länsstyrelsens ställningstagande när det gäller om man skall medge denna typ av stormarknader och externa etableringar måste på något sätt stödja sig på något, om man skall ha möjlighet att förbjuda eller hindra sådana här anläggningar. Det är därför

mycket intressant och angeläget att få höra regeringens generella och principiella inställning till denna typ av etableringar.

Överensstämmer externa stormarknader placerade flera mil från bostadscentrum med regeringens intentioner beträffande naturresurslagen? Det är det som är intressant. Om bostadsministern kan säga att denna typ av etableringar inte överensstämmer med våra intentioner i det avseendet, kommer det att vara bra vägledning för länsstyrelsen i Östergötland och andra länsstyrelser, när man så småningom står inför den praktiska handläggningen av denna typ av framställningar.

**Anf. 40 CLAES ROXBERGH (mp):**

Herr talman! Det är helt riktigt att vi har planeringsinstrument där planeringsansvaret är utlagt på kommuner och länsstyrelser. Jag vill börja med att säga att det kommunala självbestämmandet är mycket väsentligt. Det är emellertid vi som skall dra upp ramarna och stifta de lagar som kommuner och länsstyrelser skall röra sig inom. Om de sociala synpunkterna och de miljöaspekter som vi anser är viktiga inte vägs in i dessa planer utan utvecklingen går åt fel håll, måste vi ta konsekvenserna av detta och antingen ändra lagarna eller påpeka för kommuner och länsstyrelser att de faktiskt inte följer de lagar som gäller. Jag skulle här vilja instämma i föregående talares mening att ett uttalande från regeringen eller ministern faktiskt skulle kunna vara vägledande när det gäller länsstyrelsernas sätt att överpröva planerna.

Jag tror således inte att länsstyrelserna gör ett bra arbete på detta område. Om så vore fallet skulle vi nämligen inte ha så många sådana här stora centra. De skulle helt enkelt inte komma till stånd. De kommer till stånd därför att man faktiskt inte väger in miljöaspekterna och de sociala aspekterna.

Vi måste få länsstyrelserna att följa naturresurslagen, bokstavligen talat. Vi måste få kommunerna att ta detta på allvar. Om man inte gör det så måste vi gå in med en lagändring från riksdagens sida. Jag tycker emellertid att vi skulle börja med ett uttalande från ministern och regeringen i den här frågan. Jag skulle vilja avsluta med att fråga om ministern tänker göra ett sådant uttalande.

**Anf. 41 BIRGER SCHLAUG (mp):**

Herr talman! För ungefär en timme sedan fick jag svar från kommunikationsministern. Han var då villig att pröva att öppna vägen för restriktioner mot bilismen i storstadsområdena, exempelvis – om jag förstod det rätt – genom biltullar och andra förslag som kan komma.

Jag vill ställa en mycket vänlig och snäll fråga. Om man investerar i stormarknader, leder inte det till vissa svårigheter att sedan införa biltullar? Är det inte så att man investerar miljon efter miljon i ett system som gör det allt svårare att införa de restriktioner som kommunikationsministern sade att han kanske eventuellt faktiskt ville införa? Föranleder inte dessa förhållanden någon reaktion från regeringens sida?

I övrigt väntar jag intensivt på svar på Roland Larssons och Claes Roxberghs frågor.

**Anf. 42** Bostadsminister ULF LÖNNQVIST:

Herr talman! Jag noterar med tillfredsställelse att vi i vart fall tycks vara överens om att det ligger något mycket väsentligt i att det är kommunerna som har det planansvar som uttrycks i PBL. Vi tycks också vara överens om att det är värdefullt att man från länsstyrelsernas sida skall pröva dessa planer. Samtidigt som man hävdar vikten och värdet av den kommunala självbestämmanderätten kan man emellertid inte säga att den är bra och värdefull bara om varje kommun beslutar precis som vi centralt vill att de skall besluta. Man tvingas här ta denna diskussion ute i kommunerna.

Vid ett par tillfällen har jag försökt säga att PBL-lagstiftningen förutsätter att man i den här sortens frågor väger in de aspekter ni har strukit under i era inlägg – trafiksituationen och dess miljökonsekvenser samt konsekvenserna för övrig handel när det gäller etablering av stormarknader. En sådan konsekvensanalys tas alltså fram i det här aktuella fallet. Jag vill gärna framhålla att jag menar att en sådan konsekvensanalys skall tas fram i varje sådant fall där man på ett noggrant sätt har att gå igenom och ta ställning till hur man skall utforma en plan.

Länsstyrelserna följer lagen, säger Claes Roxbergh. Det är en mycket allvarlig anklagelse. Jag tycker inte att man skall kasta ur sig den sortens anklagelser, om man inte har mycket klara belägg i konkreta fall där man hävdar att en länsstyrelse bryter mot lagen. Länsstyrelserna skall självfallet följa de lagar som Sveriges riksdag stiftar. Det är en självklar utgångspunkt för länsstyrelsernas arbete. Jag utgår ifrån att länsstyrelserna följer lagarna i sitt viktiga arbete.

Birger Schlaug tog upp miljöavgifter och biltullar. Jag vill i detta sammanhang återvända till mitt resonemang om konsekvensanalys. Självfallet skall man väga in miljöfrågorna. Självfallet skall man väga in trafikfrågorna. Självfallet skall man väga in konsekvenserna av den här sortens etableringar i en sådan konsekvensanalys. Det är då man får svaret på frågan: Är det möjligt att i vår del av landet, i vår kommun eller i vår region göra på detta sätt eller får det de följer som Birger Schlaug och andra har framhållit och understrukt? Det är när man har svaret på dessa frågor som man skall ta ställning. Därför måste man från fall till fall ta ställning till planfrågor, etableringsfrågor och andra aspekter som påverkar planläggningen. Det går inte att med svärdshugg i Sveriges riksdag säga att exakt på detta sätt skall man gå fram när det gäller utformning av planer i vårt avlånga land. Förhållandena är så olika i olika delar av landet och det ställs olika krav på planer och framtagandet av dem. Den kommunala självstyrelsen innebär ju att kommunerna skall ta ställning till frågor av detta slag, annars hade vi inte behövt utveckla den. Då hade beslut kunnat fattas i det här huset, beslut som sedan skulle ha varit styrande för varje detalj som landets kommuner skulle arbeta med. Det är inte så vi vill ha det, och det är detta PBL är ett uttryck för.

Tredje vice talmannen anmälde att Birger Schlaug och Claes Roxbergh anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

**Anf. 43 ROLAND LARSSON (c):**

Herr talman! Jag vill ställa en fråga till bostadsministern. Bli inte resultatet av ett sådant fall som det jag har tagit som utgångspunkt för min interpellation att inte bara den enskilda kommunen, i vilken en stormarknad planeras, utan även omkringliggande kommuner påverkas i detaljhandelsplaneringen? Således kommer dessa kommuner sannolikt att ställa krav på att länsstyrelsen utifrån sitt ansvar skall pröva denna typ av etableringar som en konsekvens av att flera kommuner berörs. När länsstyrelsen skall pröva etableringen skall den utgå från naturresurslagen och ta ställning till huruvida etableringen står i strid med lagstiftningen.

Det föreligger emellertid otydligheter härvidlag. Därför undrar jag om det inte vore ett bra stöd för länsstyrelsen att ha bostadsministerns, regeringens och riksdagsmajoritetens uppfattning om hur länsstyrelsen, utifrån naturresurslagen, skall ställa sig till denna typ av etableringar? Vore det inte lättare för länsstyrelsen? Länsstyrelsen kommer ju ändå så småningom att tvingas ta kontakt med staten, eftersom länsstyrelsen är statens regionala organ som skall följa statens intentioner. Jag vill att bostadsministern skall ge uttryck för dessa intentioner.

Överläggningen var härmed avslutad.

**8 § Anmäldes och bordlades**

Propositionerna

1988/89:114 om allmänna helgdagar

1988/89:120 om dubbelbeskattningsavtal mellan Sverige och Thailand

**9 § Anmäldes och bordlades**

Motionerna

med anledning av prop. 1988/89:85 om upphovsrätt och datorer

1988/89:L15 av Allan Ekström (m)

1988/89:L16 av Rune Rydén (m)

1988/89:L17 av Elisabeth Persson m.fl. (vpk)

1988/89:L18 av Göthe Knutson (m)

med anledning av prop. 1988/89:89 om ändrade betalningsvillkor för vissa statliga bostadslån, m.m.

1988/89:Bo3 av Jan Strömdahl och Paul Lestander (båda vpk)

1988/89:Bo4 av Agne Hansson m.fl. (c)

1988/89:Bo5 av Erling Bager m.fl. (fp)

1988/89:Bo6 av Knut Billing m.fl. (m)

med anledning av skr. 1988/89:94 om försöksverksamheten inom hälso- och sjukvården med utdelning av sprutor och kanyler till narkotikamissbrukare

1988/89:So12 av Sten Svensson m.fl. (m)

1988/89:So13 av Karin Israelsson m.fl. (c)

1988/89:So14 av Rolf L Nilson (vpk)  
1988/89:So15 av Kjell Ericsson (c)  
1988/89:So16 av Daniel Tarschys m.fl. (fp)  
1988/89:So17 av Ann-Cathrine Haglund m.fl. (m)  
1988/89:So18 av Anita Stenberg och Marianne Samuelsson (båda mp)

## 10 § Meddelande om interpellationer

Meddelades att följande interpellationer framställts

*den 13 mars*

**1988/89:157** av *Lars-Ove Hagberg* (vpk) till industriministern om Grängesbergsgruvan:

Svensk stål- och mineralpolitik samt omstruktureringen av stålindustrin har skapat problem för järnmalmgruvorna i vårt land. Grängesbergsgruvan har inte tillåtits utvecklas utan har av SSAB dömts till att slå igen och därmed avvecklas.

Grängesbergsgruvan har genom ett riksdagsbeslut fått en femårig avvecklingstid till utgången av 1991 och ägandet har överförts från SSAB direkt till staten. Nu har beslutats att gruvan skall läggas ned två år före utsatt tid. Några ersättningsjobb i Grängesberg finns inte. Minimikravet borde vara att nya jobb skapas i bygden innan nedläggningen blir ett faktum.

En nedläggning i nuvarande läge innebär en förlust av arbetstillfällen i Västbergslagen och ett hårt slag för Grängesberg som bygd. Det hjälper inte att de kvarvarande anställda genom olika åtgärder får pension, lön och löften om anställning vid ABB. Sanningen är att arbetstillfällena totalt minskar i ett område som har problem med sysselsättningen.

Med hänvisning till det anförda vill jag fråga industriministern:

Är regeringen beredd att satsa minst motsvarande belopp på Grängesberg som regering och riksdag gjort på ABB för att klara bygdens framtid?

**1988/89:158** av *Lars-Ove Hagberg* (vpk) till industriministern om ABB:s verksamhet i Ludvika:

Riksdagen beslutade med anledning av Bergslagspropositionen våren 1988 att 200 milj. kr. skulle ställas till ABB:s förfogande. Regeringen föreslog detta lokaliseringstöd och arbetsmarknadsstöd med hänvisning till att ABB som motprestation givit ett "löfte" om att inom tre år ordna 500 nya jobb (netto) till Ludvika.

ABB:s personalstyrka i Ludvika har under det senaste året minskat med 150 jobb. Samtidigt har ABB kvitterat ut 27 av de 200 miljonerna.

Redan när Bergslagspropositionen antogs av riksdagen erinrade vpk om att det inte var fråga om garantier utan enbart löften och att det inte fanns någon anledning att subventionera storbolaget ABB.

Genom att ABB inte uppfyller sitt löfte till regeringen falnar glansen över Bergslagspaketets satsningar på Västbergslagen.

Med hänvisning till det anförda vill jag fråga industriministern:

1. Hur skall regeringen få ABB att förverkliga sitt "löfte" om 500 nya jobb (netto) till Ludvika?
2. Avser regeringen att stoppa alla vidare utbetalningar till ABB av de 200 miljonerna till dess ABB uppfyller löftet om 500 nya jobb?

## 11 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 14 mars*

**1988/89:520** av *Bo Lundgren* (m) till statsrådet Margot Wallström om kostnaderna för lotteritillstånd:

På förslag av regeringen beslöt riksdagens majoritet i följd om en ändring av tillståndsprövning för lotterier fr.o.m. den 1 januari 1989. Tillståndsärendena har förts över från polismyndigheter till kommuner. Detta överförande har lett till en kraftig skärpning av kostnaden för tillstånden. För många föreningar har denna kostnad legat på ett par hundra kronor för ett lotteri med normal omfattning. Nu kan kostnaden t.o.m. vara mer än femdubblad.

För särskilt de mindre föreningarna har således förändringarna lett till en minskning av nettot av lotteriverksamheten. Till detta bör också läggas den generella minskningen när det gäller försäljningen av mindre lotterier, som de statliga lotteriernas expansion medfört.

Jag vill mot denna bakgrund fråga statsrådet vilka åtgärder regeringen avser vidta för att inte främst mindre föreningars behållning av lotteriverksamhet skall minska.

**1988/89:521** av *Britt Bohlin* (s) till statsrådet Bengt Lindqvist om planeringen av äldreomsorgen:

På förslag av äldreberedningen beslutade riksdagen att kommunerna har rätt att delta i landstingens planering av äldreomsorgen. Syftet är att underlätta en förändring av huvudmannaskapet. Tyvärr har den rådande osäkerheten om ekonomiska principer vid huvudmannaskapsförändringen skapat en avaktande attityd från i första hand kommunernas sida. På flera håll har effekten blivit ett totalstopp av äldreomsorgsutbyggnaden.

Är statsrådet beredd att vidta åtgärder så att ingen onödigt uppbromsning sker av utbyggnaden?

**1988/89:522** av *Karl-Gösta Svenson* (m) till försvarsministern om Karlskronavarvet:

Prot. 1988/89:80  
14 mars 1989

*Meddelande om frågor*

Celsiusledningen har presenterat en utredning som innebär att produktionen av nya fartyg på Karlskronavarvet skall avvecklas. Sysselsättningen för 600 av varvets anställda är därmed i fara. Det är ett dråpslag mot varvet och dess anställda och Karlskrona kommun.

Celsiusledningen har uttalat att bristen på order för marinens räkning har varit en bidragande orsak till ställningstagandet.

Vilka åtgärder avser regeringen att vidta för att klara krisen på Karlskronavarvet?

**1988/89:523** av *Barbro Sandberg* (fp) till statsrådet Maj-Lis Löow om handläggningen av vissa asylärenden:

I slutet av december 1988 meddelades en tillfällig ändring i asylpraxis, som innebär att alla som ansökt om asyl före den 1 januari 1988 skulle få stanna.

Detta har uppfattats som att alla som befann sig i landet vid denna tidpunkt skulle få stanna. Det finns ett antal gränsfall, personer som befann sig i landet, men som av olika anledningar ej lämnat in sin asylansökan före den 1 januari. Denna grupp har kommit i kläm. Man har dock levt i tron att man omfattats av den tillfälliga praxisförändringen.

Vad avser ministern göra för denna grupp?

**1988/89:524** av *Lars Sundin* (fp) till socialministern om Sveriges bidrag till FN-projekt för att stoppa narkotikan:

Sverige har tillsammans med tio andra länder planerat att genomföra ett projekt i FN:s regi med syfte att stoppa narkotikan. Den svenska regeringen utsåg f.d. länspolismästare Hans Holmér att representera Sverige i projektet. Holmér började sitt arbete den 1 februari 1988 vid FN:s organ för narkotikabekämpning i Wien. Förordnandet gällde till den 30 september 1988. Redan innan förordnandet gick ut och utvärdering med de övriga deltagarländerna kunnat ske beslöt regeringen att bidra med ytterligare 3 milj. kr. till projektet. Medlen lär redan ha utbetalats. Övriga länder har emellertid inte bidragit med ytterligare resurser till projektet, som därför ser ut att rinna ut i sanden.

Mot bakgrund av ovanstående vill jag fråga socialministern:

På vilka grunder fattade regeringen beslutet att bidra med ytterligare 3 milj. kr. till projektet?

**1988/89:525** av *Elving Andersson* (c) till miljö- och energiministern om kväveoxidutsläppen: .

Riksdagen har fastställt klara och entydiga mål för miljöarbetet. Syftet med dessa mål är givetvis att de skall vara vägledande för de politiska insatserna inom en rad olika områden. Särskilt viktigt är bl.a. trafikområdet. Kväveoxidutsläppen skall minska med 30 % från 1980 till 1995. Svavelutsläp-

pen skall minska med 65 %. För att klara dessa målsättningar måste trafiken utvecklas med hänsyn till miljömålen. Kollektivtrafiken och järnvägen måste utvecklas, vilket riksdagen också fastslagit. Det är svårt att se hur SJ:s nu presenterade planer kan stå i överensstämmelse med de av riksdagen preciserade miljömålen.

Jag vill därför fråga miljöministern:

På vilket sätt avser miljöministern att hävda riksdagsbesluten om minskning av kväveoxidutsläppen inför den utveckling på trafikområdet som nu aktualiseras?

**1988/89:526** av *Sigge Godin* (fp) till miljö- och energiministern om skydd av Smedjemorasjön och Härjeån:

Värnet av Smedjemorasjön och Härjeån är hela Härjedalens angelägenhet. Vid två tillfällen 1974 och 1980 har kommunfullmäktige i Härjedalens kommun enhälligt motsatt sig en utbyggnad. Den 26 oktober 1988 vädjade kommunfullmäktige till sökanden att avbryta projektet. Kommunfullmäktige anförde bl.a. följande:

”Som grund för kommunens vädjan ligger en massiv folkopinion i området, där befolkningen befarar att förändringar i landskap, natur och vattenkvalitet kommer att förstöra nuvarande livsbetingelser och förutsättningar för att utveckla näringsliv och livskvalitet till glädje för fastboende och turister i Lillhärjedalsområdet.”

Med hänvisning till ovanstående vill jag ställa följande fråga till miljö- och energiministern:

Hur ämnar regeringen handlägga frågan för att tillmötesgå den enhälliga folkopinionen i Härjedalen?

**1988/89:527** av *Anders Castberger* (fp) till miljö- och energiministern om avgasbestämmelserna för personbilar:

Folkpartiet föreslog på ett tidigt stadium att obligatorisk katalytisk avgasrening för personbilar skulle införas redan 1987. Socialdemokratiska regeringen motsatte sig aktivt detta och drev igenom ett obligatorium först från 1989 års modeller. I tidskriften *Affärsvärlden* säger miljöministerns närmaste medarbetare statssekreterare Rolf Annerberg: ”Vi hade kunnat gå fram snabbare på avgasområdet. Det vet vi nu.”

Är miljöministern mot bakgrund av dessa vunna erfarenheter beredd förorda ytterligare skärpta avgasbestämmelser på personbilar från 1995 års modeller såsom folkpartiet föreslagit?

**1988/89:528** av *Eva Goës* (mp) till socialministern om det ökade antalet dödsfall i december 1988:

Enligt SCB var antalet dödsfall exceptionellt högt i december 1988 – 10 500 döda jämfört med normalt 7 000–8 000 döda per månad.

Har socialdepartementet utfört någon analys av denna höga siffra och vad har denna i så fall visat?

1988/89:529 av Marianne Andersson (c) till försvarsministern om användningen inom försvaret av skilda enhetsbegrepp för radioaktiv strålning:

Prot. 1988/89:80  
14 mars 1989

*Meddelande om frågor*

Med erfarenhet av bl.a. kärnkraftsolyckan i Tjernobyl känner vi till betydelsen av att informationen till allmänheten i krislägen är så klar, enhetlig och distinkt som möjligt. Enhetliga begrepp för samma företeelse inom totalförsvaret borde då vara självklara. Ändå har försvarsmakten beslutat sig för att använda begreppet "Gray" för stråldos inom A-området, medan man på civilsidan, SSI – och därmed bl.a. länsstyrelser och kommuner som har kärnkraftverk – använder "Sievert".

Förutom rent praktiska och ekonomiska problem med olika beteckningar för mätinstrument och dylikt är detta synnerligen olyckligt och leder till onödiga missförstånd inom totalförsvaret. Det allvarligaste är dock den förvirring allmänheten riskerar att utsättas för vid en olycka.

Vilka åtgärder är försvarsministern beredd att vidta för att komma till rätta med denna begreppsförvirring?

12 § Kammaren åtskildes kl. 17.33.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

*/Gunborg Apelgren*