

Fredagen den 13 november
Kl. 10.00

*Kompletteringsval till
riksdagens krigsdele-
gation och utskott*

Återkallelse av motion

1 § Kompletteringsval till riksdagens krigsdelegation och utskott

Anf. 1 TALMANNEN:

Centerpartiets riksdagsgrupp har med anledning av Kjell A Mattssons avgång anmält Karl Erik Olsson som ny ledamot i krigsdelegationen.

Vidare har centerpartiets riksdagsgrupp som suppleant i finans- och arbetsmarknadsutskottet under Görel Thurdins ledighet anmält hennes ersättare Gunvor Norberg.

Talmannen förklarade valda till

ledamot i riksdagens krigsdelegation

Karl Erik Olsson (c)

suppleant i finansutskottet

Gunvor Norberg (c)

suppleant i arbetsmarknadsutskottet

Gunvor Norberg (c)

2 § Talmannen meddelade att till kammaren inkommit läkarintyg för Tommy Franzén, som var sjukskriven under tiden den 9 november–den 13 december.

Erforderlig ledighet beviljades.

Talmannen anmälde att Eva Zetterberg (vpk) fr. o. m. den 13 november skulle tjänstgöra som ersättare för Tommy Franzén.

3 § Återkallelse av motion

Anf. 2 TALMANNEN:

I skrivelse den 12 november 1987 har Hans Nyhage återkallat den av honom väckta motionen 1986/87:K712 om brevröstning för svenskar i utlandet.

Jag har därför avskrivit denna motion.

Skrivelsen lades till handlingarna.

*Om föräldraförsäk-
ringens kontaktdagar*

Anf. 3 Statsrådet BENGT GÖRANSSON:

Herr talman! Margareta Persson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att föräldraförsäkringens kontaktdagar i ökad omfattning används för kontakt med skolan, samt vilka åtgärder jag avser vidta för att erbjuda föräldrarna olika verksamheter under dessa dagar.

Rätt för föräldrarna att delta i skolans verksamhet med ersättning från försäkringskassan två dagar per år fram till dess barnet fyller tolv år har endast funnits sedan årsskiftet 1985–1986. Det är således en ny reform, och vetskapen om att denna möjlighet att besöka skolan finns, har ännu inte hunnit tränga ut ordentligt till allmänheten. Jag har inhämtat från riksförsäkringsverket att under 1986 endast 130 000 dagar hade tagits ut från försäkringskassan, vilket motsvarar mindre än 10 % av det möjliga antalet.

Informationen om de s. k. kontaktdagarna går ut via skolan, via de lokala försäkringskassorna och via Hem och skola-föreningarna. Riksförbundet Hem och skola och riksförsäkringsverket har nyligen inlett diskussioner om hur man gemensamt skall kunna förbättra informationen kring reformen.

Naturligtvis har skolan huvudansvaret när det gäller att få föräldrarna att ta del av skolans verksamhet. Läroplanen för grundskolan lägger en god grund vad gäller kontakterna mellan hem och skola. Särskilt vill jag påminna om att varje skola i sin lokala arbetsplan bör ha ett program för formerna och omfattningen av hem- och skolakontakterna. Jag anser att det är självklart att varje skola informerar föräldrarna om vilka möjligheter de har att delta i skolans verksamhet med ersättning för inkomstbortfall från försäkringskassan. Skolöverstyrelsen (SÖ) kommer, via de kanaler som står till buds, att kontinuerligt gå ut med information och påminnelser i mån av behov.

Jag delar Margareta Perssons åsikt att möjligheterna att lägga upp olika program under kontaktdagarna är stora. Det visar sig också att det finns många goda exempel på hur man kan lägga upp en sådan verksamhet. Riksförbundet Hem och skola får del av exempel på hur man kan arbeta och vidarebefordrar sedan dessa till de lokala Hem- och skola-föreningarna. Det finns ett omfattande material av handledningar, videofilmer och övrigt material från Hem och skola om hur man anordnar föräldraverksamhet. Dessutom har skolöverstyrelsen utarbetat ett särskilt kommentarmaterial kring samverkansformer mellan hem och skola. Det råder enligt min mening inte brist på material eller förslag på olika sätt att ordna bra kontaktverksamhet mellan föräldrarna och skolan. Jag menar att man bör kunna vara optimistisk om att kontaktdagarna i framtiden kommer att utnyttjas i större utsträckning. Jag avser dock att noggrant följa utvecklingen i frågan.

Anf. 4 MARGARETA PERSSON (s):

Herr talman! Bakgrunden till min interpellation är att jag upplever att många föräldrar känner sig osäkra i sin föräldraroll i dag. Vårt samhälle har utvecklats mycket snabbt. Gamla kunskaper gäller inte alltid. Inte minst är så fallet i fråga om barnuppfostran.

Barn växer upp i ett så annorlunda samhälle jämfört med tidigare

generationers barndom. Våra barn upplever saker som var okända när deras föräldrar och far- och morföräldrar var små. Gamla begrepp om barnuppfostran, som gick ut på att barnen skulle hålla tyst, gäller inte i vårt demokratiska samhälle. Men det sociala mönstret har också förändrats så mycket att många föräldrar blir vilsna.

Den vuxna generationens kollektiva erfarenheter och kunskaper räcker inte till i dag. Det finns så mycket utanför hemmet som påverkar våra barn. Ofta utsätter just det kommersiella samhället i alla dess varianter såväl barn, föräldrar och förskola som skola för en gigantisk påverkan av värderingar.

Barn utsätts alltmer för ett våldsbudskap genom olika medier och reklam. Det sociala nätverket runt det enskilda barnet är ofta inte tillräckligt starkt för att barnet skall kunna stå emot.

Barn har självfallet alltid påverkats av faktorer utanför föräldrahemmet. Men förr var oftast hemmet en integrerad del av det omgivande samhällets värderingar, på gott och ont. Så är det inte i dag.

I skolorna pågår en brutalisering i umgänget mellan barnen. Allt fler olyckor inträffar som är orsakade av våld mellan barnen.

Föräldrar måste få stöd och hjälp i dag för att bli bra föräldrar. Det bästa stöd de kan få är att de kan tala med andra föräldrar och skolans representanter och delge varandra funderingar och erfarenheter, och också få kunskap. Skolan har en viktig roll i barnens värld. Men också den har förändrats. Det är därför mycket angeläget att kontakterna mellan skola och föräldrar förstärks. Och här kommer föräldraförsäkringens kontaktdagar in. Det är en utmärkt förmån som funnits i knappt två år men som utnyttjats mycket dåligt. Endast 10 % av möjliga dagar utnyttjas.

Här missar både skolan och föräldrarna chansen att lära mer av varandra. Än mer anmärkningsvärt är hur kontaktdagarna används. Statistik finns ännu bara för det första halvåret 1986, men då visade det sig att de föräldrar till skolbarn som över huvud taget tog ut kontaktdagar gjorde det i juni. Men juni är en kort skolmånad. Det betyder att de flesta använde kontaktdagarna till att gå på skolavslutningen. Det kan ju vara trevligt, men någon inblick i skolans vardagsliv ger det inte. Det ger inte heller skolan möjlighet att utnyttja denna förmån för systematisk information och diskussion med föräldrarna.

Jag tycker därför att Bengt Göranssons svar är alltför passivt. Hitintills har inte mycket gjorts från skolmyndigheter och ansvarigt politiskt håll för att systematiskt lägga upp en plan för dessa kontaktdagar. Även om det finns fint material, som statsrådet säger, talar statistiken sitt tydliga språk.

Kontaktdagarna används nästan inte alls. Än mindre används de så som de var avsedda att användas – och detta i en situation då föräldrar sannerligen behöver få mer kunskap om sitt barns vardag och villkor.

Jag noterar att statsrådet noggrant skall följa utvecklingen. Men min fråga kvarstår: Vilka åtgärder avser statsrådet vidta?

Anf. 5 Statsrådet BENGT GÖRANSSON:

Herr talman! Den fråga som Margareta Persson tar upp är utomordentligt viktig. I sitt inlägg belyste hon denna fråga i hela dess vidd. Det är jag glad över. Det hon nu diskuterar är inte bara hur man skall få föräldrar att utnyttja

vissa möjligheter till kontaktdagar. Hon beskriver faktiskt i sitt inlägg att en stor del av dem som utnyttjar möjligheten utnyttjar den för att gå på skolavslutningen. Det var i och för sig inte tänkt så. Man hade hoppats att föräldrarna med hjälp av denna möjlighet skulle föras in i skolans dagliga arbete.

Då tvingas vi – det vill jag inte dölja – fundera över om felet kanske är att vi har för litet material. Vi måste kanske även fundera över andra former för att få föräldrarna informerade om skolan, så att de även därutöver är intresserade av att besöka skolan och utnyttja den möjlighet som kontaktdagarna ger.

Låt mig ge ett konkret exempel.

Jag har under hösten haft anledning att vid upprepade tillfällen offentligt föra resonemang som jag under de gångna fem åren har tagit upp i mina skolanföranden, i regel i sammanhang där de inte vunnit offentlig uppmärksamhet. Det gäller lärobokens roll.

Jag har sagt att vi behöver ha läroböcker i våra skolor. Då säger många: Läroboken är ju styrande – vi behöver inte ha den. Och så upptäcker jag en ledande skolman i en kommun som säger: Läroboken är inte särskilt viktig i dag – läroböcker vill bara föräldrarna ha, för att de skall veta vad barnen gör i skolan. Då slår det mig att detta faktiskt kan vara ett starkt skäl för att ha läroböcker i skolan. Det är ett sätt att informera föräldrarna om vad som sker i skolan. Det är ett sätt att skapa intresse kring skolan.

Vi behöver ha en hel serie av åtgärder och insatser med vilkas hjälp vi informerar föräldrarna. Vi har anledning att konstatera att det inte räcker med att ge dem ytterligare konferenstillfällen, att ha formaliserade besök och samråd. Vi måste se till att föräldrarna får en kontinuerlig information om vad man sysslar med i skolan. Att då satsa på läroböcker åt barnen är ett viktigt inslag som kan öka den kunskapen.

Jag har i dag på förmiddagen träffat företrädare för Utbildningsradion. Vi har diskuterat vad Utbildningsradion kan göra för att sprida kunskap om skolan. Den kan naturligtvis i olika program beskriva hur skolan arbetar, berätta om arbetsformerna. Men den kan naturligtvis också ge föräldrarna sådan kunskap som barnen i dag får i skolan – ha kurser där föräldrarna har möjlighet att få del av det som skolan i dag lär barn och ungdom i geografi och historia och om hur man räknar. Alla vuxna är inte så bra på att räkna som vi tycker att våra barn borde vara.

Det finns alltså anledning att här anlägga ett brett perspektiv, och det vill jag gärna föra in i det här sammanhanget. Att jag i mitt svar säger att jag noggrant skall följa frågan men inte redovisar ytterligare åtgärder och material beror på just detta.

Möjligheterna till ersättning för förlorad arbetsförtjänst under kontaktdagarna är det hjälpmedel som vi skall ha för att föräldrarna skall kunna ta vara på sitt intresse av att besöka skolan. De som haft förhoppningen att denna åtgärd i sig skulle väcka intresse för skolan har anledning att vara besvikna – så fungerar det inte. Kontaktdagarna är till för att möjliggöra för dem för vilka intresset har väckts att ta vara på det intresset. I det stycket är jag beredd att på mycket bred front söka medverka till att vi förstärker föräldrarnas intresse för det man sysslar med i skolan.

Anf. 6 MARGARETA PERSSON (s):

Herr talman! Jag tackar för det senaste inlägget.

Jag finner det ändå synnerligen angeläget att initiativ tas nu för att lägga upp en planerad verksamhet för de här kontaktdagarna. Riksdagen har redan beslutat om reformen. Nu är det myndigheterna som skall se till att beslutet får avsedd effekt.

Skolmyndigheterna måste aktivt erbjuda föräldrarna någonting för de här kontaktdagarna. Jag tror inte att det räcker med den information runt omkring som Bengt Göransson talar om, utan skolan måste direkt erbjuda föräldrarna någonting när det gäller dessa kontaktdagar.

I dessa dagar är det budgetstrider mellan departementen. Den här reformen finansieras via föräldraförsäkringen och belastar alltså inte Bengt Göranssons budget. Men vinsterna kan skördas genom ett bättre klimat i skolorna och förhoppningsvis tryggare föräldrar.

Jag vill också erinra om att Bengt Lindqvist i en interpellationsdebatt den 9 februari i år lovade att ta kontakt med skolministern för att diskutera ett samlat initiativ i fråga om användandet av kontaktdagarna. Har Bengt Lindqvist och Bengt Göransson tagit kontakt med varandra för att få ett samlat grepp på denna fråga?

Anf. 7 Statsrådet BENGT GÖRANSSON:

Herr talman! Vi har inom regeringen haft många diskussioner både om denna och om andra frågor som rör föräldramedverkan i skolan.

Jag vill ändå återknyta till att frågan om föräldrars medverkan inte uteslutande går att klara genom att öka informationen om möjligheten att delta i kontaktdagar. Det har berättats för mig att försäkringskassan i Älvsborgs län har gjort försök med information om dessa kontaktdagar. Till vissa delar av länet har det funnits information tryckt på mjölkpaketen om rätten att få ersättning om man deltar vid kontaktdagar i skolan. Under förutsättning att man i alla delar av Älvsborgs län dricker mjölk i ungefär samma utsträckning, och det har jag anledning att tro, visar det sig att det inte är någon skillnad i uttag mellan delar av länet där man har haft en ökad informationsinsats och delar där man inte har haft det.

Det är nog, Margareta Persson, snarare fråga om att på bred front påverka föräldrars attityder. Vad jag understryker är att jag i detta stycke är beredd att mycket energiskt verka för att föräldrar får ökad kunskap om det som man sysslar med i skolan, så att föräldrarna på grundval av ett brett intresse skall fås att utnyttja den möjlighet som här erbjuds.

Jag är alltså skeptisk till föreställningen att rätten i sig skulle vara det som åstadkommer att föräldrar besöker skolan. Efter de två år som har gått sedan reformen infördes vågar man kanske säga att det inte är fullt så enkelt. Men det underlättar med denna rätt, och den skall vi utnyttja. Vi skall alltså se till att föräldrar har kunskap om den. Och jag skall på min kant medverka till att förstärka och utveckla föräldrars intresse och skolans intresse för att föräldrarna skall ta del av dess arbete – det är ju fråga om ett ömsesidigt intresse. På båda dessa områden är vi beredda att göra mycket energiska insatser.

Prot. 1987/88:23
13 november 1987

Om Öresundsdelegationens förslag och luftföreningarna i södra Sverige

Anf. 8 MARGARETA PERSSON (s):

Herr talman! Jag tackar för löftet om att Bengt Göransson på sin kant skall göra vad som ankommer på honom.

Men jag tror att det här inte är en fråga för framför allt försäkringskassan eller handlar om information på mjölkpaket. Det är nog inte informationen om att denna möjlighet finns som det är viktigast att nå ut med till föräldrarna. Som förälder till skolbarn vet jag att det inte alltid är så lätt att till barn som går i fjärde eller femte klass säga att man i morgon tänker sitta i barnets klassrum. Det är inte säkert att man som förälder alltid blir så där våldsamt positivt välkomnad av sitt barn. Jag tror att det är många föräldrar som upplever det så. Därför måste skolan tala om för föräldrarna vad de kan göra om de vill besöka skolan. Det räcker inte med kunskapen om att det går att besöka skolan, utan man måste få reda på vad man i praktiken kan göra om man kommer till sitt barns skola. Föräldrarna måste veta om de kan få träffa lärarna, diskutera med andra föräldrar, kanske få information och kunskap och naturligtvis också om de får göra besök i barnets klassrum.

Det handlar om att lägga upp ett program. Det räcker inte med försäkringskassans insatser. Jag tror att skolans insatser är betydligt viktigare i detta sammanhang.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellationerna 1987/88:40 och 65 om Öresundsdelegationens förslag och luftföreningarna i södra Sverige

Anf. 9 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Viola Claesson har ställt tre frågor till mig.

1. Kommer jag att syna Öresundsdelegationens utredning närmare bl. a. mot bakgrund av kritik från en herr Améen?
2. Vilka lokala och regionala åtgärder rekommenderar jag för att minska föreningarna från trafiken i Malmöregionen?
3. Har regeringen planer på att t. ex. förorda en sänkning av hastighetsgränserna i de värst drabbade områdena redan nu?

Hans Pettersson i Helsingborg har frågat mig vad jag har för kommentarer till de många frågorna som Öresundsdelegationens förslag ger upphov till.

Jag besvarar interpellationerna i ett sammanhang.

De båda rapporter om fasta Öresundsförbindelser som avlämnades i mitten av augusti är för närvarande ute på remiss. I Öresundsdelegationens utredning anges bl. a. att kraftfulla åtgärder krävs för att komma till rätta med försurningen i Sydsverige. Situationen i området kräver enligt utredningen inte bara nationella och internationella åtgärder utan också att en regional strategi utarbetas – och detta oberoende av om en Öresundsförbindelse byggs eller inte.

Jag räknar med att flera remissinstanser kommer att behandla och ge sina synpunkter på bl. a. de frågor som berörs i de båda interpellationerna. Enligt vad jag erfarit har Öresundsdelegationen för övrigt tillbakavisat de påståenden som Viola Claesson åberopar.

Alla remissvar skall ha inkommit i mitten av december. Därefter är det regeringens sak att värdera och sammanställa svaren och ta ställning till frågans fortsatta hantering. Jag anser det inte lämpligt att nu föregripa vare sig remissinstansernas granskning och yttranden över rapporterna eller regeringens senare behandling av frågan genom att mera konkret gå in på Viola Claessons frågor eller ge kommentarer av det slag Hans Pettersson önskar.

Rent allmänt vill jag dock säga att miljöproblemen enligt min mening i första hand bör angripas vid källan. Ett första viktigt steg mot skärpta avgasbestämmelser har riksdagen redan fattat beslut om. Detta innebär att personbilar fr. o. m. 1989 års bilmodell skall vara utrustade med effektiv (katalytisk) avgasrening.

De lokala och regionala organen kan i dag besluta om frågor som rör t. ex. kollektivtrafikens omfattning och inriktning, parkeringsfrågor, kringfartsleder för att leda trafiken runt tätorterna m. m. Enligt vägtrafikkungörelsen får vidare länsstyrelsen i fråga om vägar som är avsedda för genomfartstrafik och kommunen i fråga om övriga vägar meddela lokala trafikföreskrifter om sänkning eller höjning av hastighetsbegränsningar inom tätbebyggt område resp. sänkning rörande övriga hastighetsbegränsningar. Vid dessa beslut är trafiksäkerhetsaspekten normalt avgörande för hastigheten på en viss vägsträcka. Även andra aspekter kan beaktas. Någon generell hastighets-sänkning i riket är jag emellertid inte beredd att medverka till.

Anf. 10 TALMANNEN:

Då Viola Claesson inte har möjlighet att ta emot svaret medger jag att Jan Jennehag får ta emot det.

Anf. 11 JAN JENNEHAG (vpk):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för att han har ställt upp här i kammaren.

Viola Claessons första fråga, om kommunikationsministern kommer att syna Öresundsdelegationens utredning närmare bl. a. mot bakgrund av kritiken från Mats Améen, besvaras med nej.

Den andra frågan, som gäller vilka lokala och regionala åtgärder kommunikationsministern rekommenderar för att minska föroreningarna från trafiken i Malmöregionen, besvaras med att kommunikationsministern inte rekommenderar något.

Den tredje frågan, om regeringen har några planer på att förorda en sänkning av hastighetsgränserna i de värst drabbade områdena redan nu, besvaras med att regeringen inte har några sådana planer.

Ingen kan säga något annat än att detta är klara besked, men som inlägg i en omfattande trafik- och miljöpolitisk debatt är det knappast utvecklande. Jag utgår från att det rådslag som socialdemokraterna skall ha i dessa frågor kommer att hanteras på ett annat sätt av kommunikationsministern.

Anf. 12 HANS PETTERSSON i Helsingborg (s):

Herr talman! Det är ju brukligt att man säger tack så mycket för svaret. Jag har inte fått något svar, så jag vet inte riktigt hur jag skall ställa mig. Min

uppföstran förbjuder mig emellertid att inte bjuda på den artighet som är bruklig, så jag tackar kommunikationsministern för att han har satt till tid för att ta den här debatten.

Jag har inte framställt min interpellation på grundval av de följder som det förslag kan leda till som nu har skickats ut på remiss, utan jag har frågat hur kommunikationsministern ser på de direkta felaktigheter som finns i utredningsmaterialet. Jag trodde att man skulle kunna få en synpunkt från kommunikationsministern, om vilken uppfattning han har om detta. Det är ju väldigt viktigt nu, när materialet är ute på remiss.

I den broschyr som har skickats med till remissinstanserna skriver man: "Med en förbindelse över Öresund och en tågbro över Stora Bält minskas transporttiden för tåg gods från Sverige till kontinenten med närmare 50 %." I bildmaterialet har man en gammal färja som skrotades för många år sedan och likaså en färjeklaff i Malmö som inte har varit använd på många år. Detta skulle illustrera påståendet att man sparar 50 % av tiden för transporterna! Jag frågar kommunikationsministern: Varför presenterar man materialet på ett sådant sätt?

Man säger inte ett ord om att vi har två nya färjor som går på Dan Link-leden mellan Köpenhamn och Helsingborg, där man rangerar i Helsingborg och har en timma och tio minuter för att köra över hela tågsättet till Köpenhamn. Vi vet att tågsätten också i fortsättningen kommer att rangeras i Helsingborg. Sedan skall de köras 7 mil till Lernacken i Limhamn, och därefter 2 mil tillbaka upp mot Köpenhamn. Och då skulle man spara 50 % av transporttiden! Jag tycker det är orimligt att man i en så viktig utredning presenterar så stora felaktigheter.

Jag har ställt flera frågor, bl. a. om vattengenomströmningen i Öresund. Det påstås att huvuddelen av det friskvatten som skall hålla Östersjön vid liv går genom Drogden. Alla som vet hur sjökortet i Öresund ser ut vet att Drogden är ungefär 1 nautisk mil bred, medan Flintrännen och Trindelrännan har 3 sjömil vatten och dessutom är djupare. Alla vi som umgås med de här farvattnen vet att de starka strömmarna går i Drogden, naturligtvis, men också i Trindelrännan och Flintrännen. Här skulle man alltså bygga en högbro, med bropelare och påseglingsskydd. Jag är säker på att om man gör detta ingrepp kommer om några år den sandflykt som finns i Öresund att valla in stora områden och hindra vattenföringen.

Sedan talas det om att man skall muddra i Drogden. Vi som har jobbat litet med muddringsarbete och vet hur det ser ut där nere förstår att det är en omöjlighet. Det är nämligen kalkstensgrund där, och den muddrar man inte. I så fall skulle man behöva spränga. Det är kanske inte kommunikationsministerns bord, men tänk efter vad som skulle kunna hända om man började spränga i Drogden. På Disken och söder om Saltholm har vi Europas bästa reproduktionsplatser för många fiskarter.

I bildmaterialet har man också tagit in en bild från Helsingborg som visar bilköer vid färjeläget. Man kan räkna till 35 bilar på bilden, och det ligger en färja inne som håller på att lasta. Den färjan tar närmare 100 bilar. Det här är alltså missvisande beskrivningar av förhållandena.

Detta material, herr talman, är nu på remiss i kommunstyrelser, länsstyrelser och organisationer, som alltså skall ta ställning till ett material som är i grunden direkt felaktigt.

Jag vill gärna fråga kommunikationsministern, och jag tycker jag borde kunna få ett svar i dag: Kommer regeringen vid den senare behandling som kommunikationsministern talar om i sitt svar att noggrant undersöka varför delegationerna försöker vilseleda allmänheten i en så viktig fråga som detta mastodontbygge? Och kommer underlaget för ett rådslag att rensas från de felaktiga påståenden som finns i materialet?

Anf. 13 Tredje vice talman BERTIL FISKESJÖ (c):

Herr talman! Jag kan instämma i det allra mesta som Hans Pettersson i Helsingborg här har sagt. Han är utomordentligt sakkunnig i detta ärende.

Ingen behöver sväva i tvivelsmål om vilken som har varit centerns linje i brofrågan under den långa resans gång. Vi har från början varnat för de allvarliga miljökonsekvenser som skulle följa i en bilbros spår. Våra argument på den punkten har inte blivit sämre eller blivit motbevisade av verkligheten allteftersom tiden har gått – tvärtom. Det har blivit en allt större medvetenhet i den här frågan.

Man har också rent allmänt i mycket större utsträckning än tidigare uppmärksammat miljöproblemen i storstäderna. Det är dessa problem det i rätt hög grad gäller. Vi får se den ena larmartikeln efter den andra om miljöproblemen och trafikproblemen här i Stockholm. Det gäller också Göteborg.

Vi har precis samma problem i området kring Lund och Malmö. Trafiksituationen är där redan mycket besvärlig på grund av den svällande bilismen. Enligt alla mätningar är luftföroreningarna totalt sett svårare och mera besvärande än i andra delar av landet. Det finns t. o. m. statistik som visar att cancerfrekvensen är mycket högre i det området än någon annanstans i Sverige. Det är således ett område som redan är mycket hårt belastat ur trafik- och miljösynpunkt.

Det är klart att om man bygger en bilbro som drar till sig ytterligare fordon, så blir ju inte dessa problem mindre – de måste bli större. Siffran 3 miljoner bilar per år har nämnts i materialet – jag vill dock inte gå i god för den uppgiften.

Kommunikationsministern hänvisar till att man skall lösa miljöproblemen vid källan. Det är naturligtvis riktigt, och det är den långsiktiga målsättningen vi måste ha. Det är glädjande att det så småningom blev ett beslut om rening av avgaserna från bilar. Vi får emellertid inte glömma bort att denna avgasrening är ofullständig. Det finns de som på grundval av seriösa utredningar och överväganden menar att genom att biltrafiken ökar så kraftigt, så åter denna ökning upp de vinster som man annars skulle få av en förbättrad avgasrening. Det innebär således att den totala trafikvolymen blir så stor att de totala miljöskadliga utsläppen snarare ökar än minskar, trots de reningsåtgärder vi sätter in.

Med det perspektivet tycker jag att vi måste försöka se litet grand bakom knuten och inte bara fatta beslut på grundval av föreställningar som man tyckte var relevanta för tio år sedan. Vi måste ta tag i dagens situation, och vi måste framför allt försöka att se framåt i tiden. Hur kommer trafiksituationen i området där nere i Skåne, och för all del även i Köpenhamn, att bli om detta projekt genomförs?

Vi har också alla de speciella miljöeffekterna av själva brobygget som Hans Pettersson var inne på. Det är många vattenvårdare och biologer som har varnat för dessa effekter. Det finns problem med själva byggnationen. För ungefär ett halvår sedan hade vi mycket bråk här i riksdagen om sandsugningen vid Falsterbo. Varifrån skall man t. ex. ta sanden till detta gigantiska brobygge?

Det finns många andra frågor som man skulle kunna ta upp i detta sammanhang. Det viktigaste tycker jag dock är att man inte fattar för framtiden mycket viktiga beslut på grundval av förlegade föreställningar. Inom socialdemokratin har man nu tydligen blivit mera tveksam – det gäller inte kommunikationsministern – och det skall göras något slags intern utredning. Jag skulle gärna vilja fråga kommunikationsministern vad det blir för slags utredning och varför den skall göras internt inom socialdemokratin. Det har kommit fram så många nya synpunkter och fakta att det sannerligen vore befogat med en mera allmän utredning.

Kommer i det utredningsarbete som socialdemokraterna skall initiera de som är kritiska till den föreslagna lösningen att få någon chans att göra sin röst hörd? Kommer tunnelalternativet, som vi inom centerpartiet anser är ett mycket bättre alternativ än broalternativet, verkligen att bli ordentligt belyst? Detta alternativ stöds bl. a. av socialdemokraterna i Danmark under den nye partiledaren Svend Auken, och jag tror att intresset för det växer.

Jag skulle vara mycket tacksam om kommunikationsministern kunde ge några svar på de frågor jag här har ställt.

Anf. 14 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Öresundsdelegationens senaste utredningsrapport kom i mitten av augusti månad. Den sändes ut på remiss, som brukligt är i sådana sammanhang, och remissvaren skall ha kommit in i mitten av december, som jag sade i interpellationssvaret. Under remisstiden har frågan om Öresundsförbindelserna tagits upp fyra eller fem gånger i riksdagen den senaste månaden. Jag ifrågasätter naturligtvis inte riksdagens rätt att diskutera vilka frågor som helst när som helst, men jag konstaterar att det är svårt att tillföra diskussionen något nytt när denna fråga är uppe till behandling med så korta mellanrum. Jag skall ändå försöka svara på de frågor som har ställts.

Jag vill först påminna om att anledningen till att regeringen kom överens med den danska regeringen om att ge Öresundsdelegationen i uppdrag att göra ytterligare utredningar var just att vi ville belysa miljökonsekvenserna hela denna frågeställning – hur förbindelserna påverkar miljön, luftföroreningarna, vattenföringen etc – som var bakgrunden till att vi gav detta tilläggsuppdrag för över ett år sedan. Det har belysts i utredningsrapporten. Utredningen har använt tillgänglig expertis på de olika sakområdena, och vi får se vilket ytterligare material remisserna kan tillföra.

Hans Pettersson i Helsingborg säger att Öresundsdelegationens rapport innehåller stora felaktigheter. Jag kan inte kommentera allt som Hans Pettersson anför i det sammanhanget, men om materialet irriterar Hans Pettersson i hans egenskap av helsingborgare, därför att det inte ger en riktig bild av hur det ser ut just i dag i Helsingborg, har jag en viss förståelse för det. Regeringen redigerar inte sammanställningarna av denna typ av utrednings-

rapporter. Det Hans Pettersson talar om är något slags populärbilaga av utredningsrapporten, och jag hoppas att han inte bara tar del av den utan också av grundmaterialet. Det är tydligen någon layoutman som inte har haft tillgång till riktigt färska bilder som har utarbetat bilagan, och det kan man beklaga, men jag vill understryka att det inte ingår i regeringens ansvar att granska sådant.

Alla de sakfrågor som är viktiga i detta sammanhang förutsätter jag att remissinstanserna kommer att belysa. Hans Pettersson frågar om regeringen kommer att vidta åtgärder för att eliminera det som han uppfattar som vilsedande uppgifter i rapporten, och om det skulle finnas några sådana – jag är inte bérédd att skriva under på det i dag – är jag fullständigt övertygad om att det kommenteras i samband med remissen.

Jag kan tillägga, eftersom Hans Pettersson är ganska kritisk i detta avseende, att jag hoppas att de sakinstanser som står för materialet passar på tillfället att också kommentera Hans Petterssons uppgifter. Jag hoppas alltså att de sakinstanser som har varit inblandade i det här arbetet, och som Hans Pettersson nu sveper undan med en gest, reagerar mot den sortens behandling. Jag tycker inte att den debatten verkar vara särskilt ingående. Den kan därför inte ligga till grund för ett beslut. Men det får vi väl se. Det blir antagligen en diskussion även om detta.

Jag tror, Jan Jennehag, att vi i samband med det rådslag som skall genomföras efter remissomgången, och när vi eventuellt har fått göra vissa kompletterande utredningar, kommer att få ett mycket bra underlag för ett ställningstagande i sak.

Jag kan också anknyta till Bertil Fiskesjös fråga. Det är inte meningen att detta material skall vara något speciellt för det socialdemokratiska partiet. Vi skall naturligtvis ha vår partibehandling, såsom nu är bestämt, av Öresundsförbindelserna. Men grundmaterialet som olika offentliga utredningar tar fram är givetvis tillgängligt för alla partier och även för alla övriga som är intresserade av den här frågan. Det är alltså inte något speciellt socialdemokratiskt material i det avseendet. De kompletterande utredningar som skall göras skall naturligtvis finnas tillgängliga för alla som vill ta del av dem.

Låt mig till sist, apropå diskussionen om luftföreningarna, säga att det naturligtvis finns anledning att ta mycket allvarligt på det problemet. Men jag tycker att det är litet underligt att man så intensivt och engagerat diskuterar det som möjligen handlar om procentandelar, och kanske inte ens det, av den totala luftföreningssituationen i Sydsverige och så litet diskuterar de 80 000 ton som vi vet kommer från andra föreningskällor. Jag skulle vilja fråga de övriga debattörerna: *Vore det inte skäl att vi fick andra proportioner på den debatten? Även om vi inte bygger några Öresundsförbindelser alls kvarstår den svåra luftföreningssituationen. Att göra någonting åt den måste vara vår huvuduppgift.*

Anf. 15 HANS PETTERSSON i Helsingborg (s):

Herr talman! Det är inte första gången jag blir beskylld för att se detta som ett Helsingborgsintresse. Jag vill erinra om att när Axel Strands utredning om fasta förbindelser mellan Helsingborg och Helsingör kom 1962 kämpade jag också emot, av precis samma skäl som jag gör i dag.

Prot. 1987/88:23
13 november 1987

Om Öresundsdelegationens förslag och luftföroreningarna i södra Sverige

Sedermera blev jag ordförande i hälsovårdsnämnden i Helsingborg och tillhörde då Öresundsrådets miljöutskott. Vid det tillfället, i början av 70-talet, krävde jag att man, innan några ingrepp i Öresunds vattengenomsättning genom fasta förbindelser görs, måste bygga upp en autentisk modell för att se hur det kalla salta vattnet påverkas av ett sådant ingrepp. Jag har alltså hela tiden sagt nej. Även om man bygger en bro vid Helsingborg säger jag nej. Så det argumentet kan vi avföra från debatten, Sven Hulterström.

Jag har läst hela materialet, inte bara den glättade broschyren. Men många människor använde den i debatten om fasta förbindelser, för den är lättläst och illustrativ. Därför missleder man människor i grunden när man presenterar materialet på detta sätt. Delegationerna har sammanfattat hela luftföroreningssituationen genom att säga att bilarnas påverkan är minimal eller marginell. Det är ju sanning. Men så kan man inte räkna. I dag åker man 4,5 mil från en punkt väster om Köpenhamn upp till Helsingör och tar färjan över till Helsingborg. Brobyggarnas material visar att man skall åka från samma punkt över till Lernacken i Limhamn. Det blir ca 3 mil. Sedan skall man åka från Limhamn upp genom den hårt drabbade skånska skogen för att komma till Helsingborg, och det blir nära 7 mil.

Om prognoserna i materialet slår in, dvs. att man från dagens 260 000 tunga lastbilar räknar med att 800 000 tunga lastbilar skall gå på bron, då kan man inte tala om marginell påverkan på miljön. Det är just den biten jag vill att man skall undersöka litet närmare och inte blanda in utsläpp från Ruhr eller från de danska kolkraftverken. Renodla vad denna tunga biltrafik kommer att tillföra de miljöstörande elementen!

Sedan blir det också arbetsmarknadspolitiska konsekvenser. Jag har försökt hitta något om dem också, men det finns ingenting om den saken i detta material.

Anf. 16 Tredje vice talman BERTIL FISKEJÖ (c):

Herr talman! När det gäller miljökonsekvenserna av en starkt ökad bilism i ett område som redan har det besvärligt kan jag instämma i vad Hans Pettersson i Helsingborg sade. Det är klart att situationen kommer att förvärras genom brobygget, inte minst genom att man drar ned tung lastbilstrafik genom det mest tätbefolkade området i södra Sverige.

Det är också alldeles irrelevant att ta upp de relationstal som kommunikationsministern nämnde. Det är precis som om man skulle säga att rökning är så farligt så att för den skull gör vi ingenting åt freonutsläppen. Det får inte vara så, men det förekommer dess värre ideligen att man försvarar miljöföroreningar inom ett område därför att det är lika illa eller ännu värre inom andra områden. Det är ju inget försvar.

Problemen i miljön gäller inte bara utsläppen utan hela trafiksituationen, trängseln på vägar och gator i detta område, bullret, bekymret med att över huvud taget hitta sträckningar för nya vägar. Vi måste såvitt jag kan förstå bygga en ny motorväg mellan Malmö och Lund. Den nuvarande är redan tilltäppt vissa tider på dagen. Får vi en bro måste vi också bygga en ny motorväg. Var skall den ligga och vilka kostnader blir det?

Nu kommer det larmrapporter om trafiksituationen, särskilt i Stockholm.

Man är mycket bekymrad och vet inte vad man skall göra. Här i Stockholm finns ändå ett ganska väl fungerande tunnelbanesystem. Men nere i vårt område skall trafiken gå ovan mark, även denna tillkommande trafik. Inte minst ur denna aspekt är ett tåg tunnelalternativ mycket intressant. Då skulle vi dels få bort viss biltrafik, dels få något av den totala trafiken under jord, i varje fall på en ordentlig sträcka.

Det verkar inte som om kommunikationsministern är överdrivet intresserad av tunnelalternativet, och jag vill gärna ställa den kompletterande frågan: Kommer vi att få en ordentlig genomlysning av möjligheterna att bygga en tåg tunnel under Öresund?

Avslutningsvis vill jag säga att vi från centerpartiet är intresserade av goda trafikförbindelser med Danmark. Vi är inga isolationister. Men frågan gäller hur dessa förbindelser skall ordnas.

Anf. 17 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Med anledning av vad Hans Pettersson i Helsingborg sade i sitt senaste inlägg vill jag gärna framhålla att jag inte tror att han engagerar sig i denna debatt enbart från utgångspunkten att han är helsingborgare. Jag uppfattade det så att när Hans Pettersson var irriterad över vissa bilder som har använts i populärupplagan av Öresundsrapporten, så var han det i egenskap av helsingborgare, därför att han ansåg att dessa bilder inte är helt aktuella. Det var bara i den lilla delen som jag uttryckte förståelse för att Hans Pettersson som bosatt i Helsingborg kunde tycka att man borde ha använt ett mera aktuellt material.

Så till diskussionen om huruvida man missleder eller inte missleder. Vi vet ju genom det material som har tagits fram att de totala utsläppen av kväveoxider i Skåne och på Själland för ett par år sedan uppgick till över 80 000 ton. De mängder man talar om i samband med Öresundsförbindelsen – det handlar då om skillnaden mellan färjor och en fast förbindelse – är av storleksordningen 280 ton. 280 ton har i förhållande till 80 000 ton en marginell effekt – det måste man konstatera.

Det är ju inte okunniga organ som har studerat det här materialet; det är bl. a. institutet för vatten- och luftvård, men man har använt också annan expertis. Men även om dessa utredningsinstitut skulle ha fel till 100 %, så att skillnaden blir dubbelt så stor, alltså av storleksordningen 500 ton, är det fortfarande fråga om procent eller kanske t. o. m. delar av procent.

Jag menar att det finns en större risk att folk blir missledda i den allmänna debatten än vid diskussionen om Öresundsförbindelserna, om de tror att de verkliga föroreningssituationerna i Sydsverige beror på om man har fasta förbindelser eller inte över Öresund. Den faktiska situationen är ju att dessa stora och svåra miljöproblem måste lösas med helt andra insatser än de som har samband med frågan om fasta förbindelser över Öresund.

Alla som är motståndare till Öresundsförbindelser över huvud taget eller till en bilbro utgår tydligen i sina kalkyler från att det inte kommer att bli några trafikökningar över huvud taget under de närmaste 20–30 åren. Men det är väl inte särskilt sannolikt. De trafikproblem vi har, som bidrar till föroreningssituationen och som vi därför måste göra någonting åt, kommer att öka om vi inte lyckas med att bl. a. angräpa föroreningarna vid källan

genom att skapa bilar och trafiksystem som inte har sådana effekter på miljön.

I det trafikpolitiska utvecklingsarbete som nu pågår inom kommunikationsdepartementet och som vi räknar med att redovisa i en proposition till riksdagen under vintern har miljöfrågorna en mycket framskjuten plats. Vi hoppas kunna lägga fram ett antal förslag som innebär att vi får en miljövänligare trafik i framtiden.

Bertil Fiskesjö frågade om vi har något intresse av att utreda tunnelalternativet. Det finns ett beslut om det, och vi skall naturligtvis följa det. Vi diskuterar för närvarande med den danska regeringen huruvida detta kan bli en svensk utredning eller om det kan bli en gemensam utredning, som görs inom ramen för den gemensamma Öresundsdelegationens arbete. Vi har till danskarna sagt att vi, eftersom detta i så hög grad blivit en svensk debatt, inte kan begära att man från dansk sida deltar i det utredningsarbetet, men är det så att man från dansk sida önskar göra det tycker vi att det är bäst att det blir en gemensam utredning. Det innebär att vi får ett ytterligare underlag för att ta ställning till vilket slags förbindelse vi skall ha över Öresund.

Förut handlade debatten i hög grad om huruvida vi över huvud taget skulle ha fasta förbindelser över Öresund. Nu tycks nästan alla vara överens om att vi skall ha något slags fast förbindelse över Öresund, och det betraktar jag som ett framsteg i den här debatten. De fortsatta utredningarna får väl visa av vilket slag den förbindelsen skall vara – om det skall vara enbart en järnvägsförbindelse, om det i så fall skall vara en tunnel eller en bro och om det även skall bli en bilförbindelse.

Anf. 18 HANS PETTERSSON i Helsingborg (s):

Herr talman! Det var inte bilden som sådan, Sven Hulterström, som jag reagerade emot, utan påståendet att man kan minska transporttiden med 50 % genom att bygga fasta förbindelser. För att illustrera detta tar man som exempel den gamla färjan Malmöhus som skrotades för många år sedan och fotograferar en färjeklaff som inte har varit i drift på flera år. Detta är att vilseleda dem som skall besluta i dessa frågor vid en eventuell remiss. Man säger inte ett dugg om Dan Link som på ett snabbare sätt redan i dag kör över hela tåg till Köpenhamn än om det skulle gå över lermarken vid Limhamn. Jag tycker att det är ohederligt att inte tala om sanningen. Det är den som jag vill ha fram.

Jag vill varmt hålla med Sven Hulterström när han säger att vi behöver ta ett samlat grepp på miljöproblemen. Jag var i Köpenhamn i går och blev där tilldelad ett miljöpris av den danska miljörelsen. Vi förde en lång och ingående debatt om hur vi gemensamt skulle kunna lösa dessa problem. Danskarna har verkligen ett bra underlag.

Vi har i Helsingborgsregionen anlitat Kjessler & Mannerstråle till att gå igenom det material som delegationen har presenterat. Kommunikationsministern sade att just färjorna släpper ut väldigt mycket föroreningar. Det gör de naturligtvis. Den jämförelse som i Öresundsdelegationens material görs mellan de bilar som skall gå på bron och de färjor som i dag går över Öresund är emellertid felaktig. På denna punkt har Kjessler & Mannerstråle konstaterat att Öresundsdelegationen har räknat med utsläpp från bilar med

avgasrening, medan man har använt de gamla färjorna som används i dag för att beräkna utsläpp från färjorna i framtiden. Men om det inte byggs några fasta förbindelser har Scandinavian Ferry Line beslut klara på beställningsorder avseende nya färjor, vilka reducerar utsläppen från färjetrafiken med 80 %. Det finns sådan reningsteknik i dag.

Vi har ett problem som aktualiserats i Danmark de senaste veckorna, och det är frågan om vad man skall göra vid Stora Bält. Hur skall man göra där? Skall man lägga en sänktunnel, skall man bygga en bro eller skall man borra en tunnel under Stora Bält? Nu har den danska miljörörelsen krävt att man skall borra en tunnel under Stora Bält, som nämligen också är en av de stora försörjarna av vatten till Östersjön. Denna debatt är inte avslutad ännu, och jag tror att den kommer att ta litet tid. Vi skall inte springa andan ur halsen på oss nu, utan vi skall ta det lugnt. Men det skulle vara roligt om vi kunde sätta oss ned med de experter som har framlagt förslagen, som bygger på att allt inströmmande vatten går genom Drogden beroende på jordens rotation. Jag tycker det skulle vara mycket roligt att sitta ned och tala med dem. Jag står till förfogande, Sven Hulterström. Jag skall ge all den hjälp jag kan för att vi skall få en bättre lösning på dessa problem.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Föredrogs och hänvisades
Proposition
1987/88:47 till utrikesutskottet

7 § Anmäldes och bordlades
Propositionerna
1987/88:32 om ändringar i regeringsformen och tryckfrihetsförordningen
1987/88:57 om grundlagsfäst integritetsskydd

8 § Anmäldes och bordlades
Lagutskottets betänkande
1987/88:10 om ändring i lagen om handelsbolag och enkla bolag (prop.
1987/88:27)

Utrikesutskottets betänkande
1987/88:4 om mänskliga rättigheter och rätten till självbestämmande

Jordbruksutskottets betänkanden
1987/88:5 om naturvård
1987/88:6 om kemikaliekontroll m. m.
1987/88:7 om hästaveln m. m.
1987/88:9 om fiskkonsumtionen efter Tjernobylolyckan och cesiumhalten i livsmedel

Meddelades att följande interpellation framställdes

den 13 november

1987/88:105 av *Gunhild Bolander* (c) till försvarsministern om situationen inom civilförsvaret:

Samhällets strukturförändringar med koncentration av befolkning och verksamhet till vissa områden och avfolkning av andra, ökar i många avseenden sårbarhet och känslighet. Ofta innebär förändringarna att viktig verksamhet koncentreras till ett fåtal anläggningar och platser i landet. Även teknikutvecklingen och de tekniska systemens inbördes beroende i det industrialiserade samhället medför ökad sårbarhet och känslighet för störningar. Samhället har fått en struktur, där varje enskild anläggning är av stor betydelse för helheten och där varje funktion är starkt beroende av den andra. Störningar, även enstaka sådana, kan därigenom få allvarliga konsekvenser för hela samhället.

Sårbarhetsproblemen i samhället har det gemensamt med miljöfrågorna att de är lättare att bemästra om man tar hänsyn till dem från början. I dag muras sårbarheten in i samhällets byggelement i stället för att flexibilitet och hållbarhet skapas.

Närmare hälften av Sveriges befolkning bor i de tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö. En rad livsviktiga funktioner för hela landet finns samlade där. Storstäderna är naturligt nog i hög grad beroende av livsmedel. Samtidigt är en stor del av Sveriges samlade resurser för distribution, lagring och beredning av livsmedel koncentrerade dit. Livsmedelsförsörjning och kommunikationssystem är därför mycket känsliga för störningar.

El- och datasystem skapar nya former av sårbarhet. Datorsystemen är utsatta för hot i kris- och krigssituationer. En utslagning av delar av systemet innebär också att datasystemen upphör att fungera.

Det är angeläget att uppmärksamma sårbarhetsproblemen, inte minst i storstadsområdena. Men en bristande regionalpolitik, en kraftig storstadsexpansion och nedskärningar av det civila försvaret utgör hot mot ett fungerande totalförsvaret. Denna samhällsutveckling har ökat samhällets känslighet för framtida störningar. Den kan också öka sårbarheten vid kriser och i krig.

I Sverige finns drygt 60 000 skyddsrum med plats för 6,3 miljoner människor. I försvarsbeslutet konstaterade socialdemokraterna och folkpartiet att bristen på bra skydd i högriskområdena är så stor att den med nuvarande produktion inte kommer att kunna täckas inom överskådlig framtid. Samma majoritet halverade nära nog de ekonomiska ramarna för skyddsrumbyggnad. De allvarligaste bristerna i dag finns i de större städerna. Det skulle behövas ca 325 milj. kr./år för att bygga skyddsrum i takt med behovet i de utsatta orterna. Tilldelningen är 285 milj. kr./år. Att täcka bristerna på skydd i de större städernas centrala delar samt i tätorter i vissa

utsatta landsdelar kommer att bli dyrbart. I regel måste skydden byggas in i redan befintliga byggnader. Detta är 2–3 gånger så dyrt som vid nyproduktion. Som ett resultat av 1987 års försvarsbeslut upphör skyddsrumproduktionen helt under de närmaste åren i flera kommuner.

Stockholms län, som snabbt expanderar, är civilförsvarets största huvudverk när det gäller skyddsrumplatser. Anmälda behov uppgår till 91,5 milj. kr. Tilldelningen för att påbörja nya skyddsrumbyggen är 44,7 milj. kr. I kommuner som Danderyd, Huddinge, Sollentuna och Täby finns inte pengar att starta ett enda bygge.

I Älvsborgs län kommer elva av länets tretton kommuner inte att få en enda ny plats. Länets försvarsdirektör har karakteriserat de nya tongångarna om skydd som "att statens spel med befolkningen numera till fullo har antagit karaktären av en rysk roulett".

Sammantaget konstaterar statens räddningsverk i sin programplan för åren 1987–1992 att stora inskränkningar kommer att göras. Nya byggnader kommer att uppföras utan skyddsrum, trots att behov finns. Bristtäckning kommer att ske i begränsad omfattning och enbart i särskilt utsatta regioner. Behovet av modernisering är stort men måste till stor del skjutas på framtiden. Många äldre skyddsrum saknar godtagbara skydd mot kemiska vapen. Besiktning- och underhållsverksamheten kan inte bedrivas i önskvärd takt. "Detta kan undergräva tilltron till skyddsrumssystemet", skriver statens räddningsverk i programplanen.

Jag vill mot denna bakgrund fråga försvarsministern:

Vilken är regeringens samlade politik för att minska sårbarheten i samhället?

Vilka åtgärder avser regeringen vidta för att minska sårbarheten i storstadsområdena?

Vilka åtgärder avser regeringen vidta för att tillgodose nybyggnadsbehovet av skyddsrum?

Vilka åtgärder avser regeringen vidta för att stärka befolkningens tillit till skyddsrumssystemet?

10 § Kammaren åtskildes kl. 10.59.

In fidem

BENGT TÖRNELL

/Olof Marcusson