

Måndagen den 18 november

Kl. 12.00

*Kompletteringsval till  
utskott***1 § Kompletteringsval till utskott****Anf. 1 TALMANNEN:**

Socialdemokratiska riksdagsgruppen har som suppleant i finansutskottet under Bo Söderstens ledighet anmält hans ersättare Leo Persson, som suppleant i utrikes- och försvarsutskotten under Åke Gustavssons ledighet anmält hans ersättare Sven-Erik Alkemark och som suppleant i bostadsutskottet under Monica Anderssons ledighet anmält hennes ersättare Berit Bölander.

Moderata samlingspartiets partigrupp har som suppleant i socialutskottet under Ann-Cathrine Haglunds ledighet anmält hennes ersättare Carl-Hugo Hamilton.

Centerpartiets partigrupp har som suppleant i finansutskottet under Nils G. Åslings ledighet anmält hans ersättare Stina Eliasson.

Talmannen förklarade valda till

*suppleanter i finansutskottet*

Leo Persson (s)

Stina Eliasson (c)

*suppleant i utrikesutskottet*

Sven-Erik Alkemark (s)

*suppleant i försvarsutskottet*

Sven-Erik Alkemark (s)

*suppleant i socialutskottet*

Carl-Hugo Hamilton (m)

*suppleant i bostadsutskottet*

Berit Bölander (s)

**2 § Justerades protokollet för den 8 innevarande månad.**

Prot. 1985/86:29  
18 november 1985

*Meddelande om interpellationer*

**3 §** Talmannen meddelade att Nils T Svensson och Karl-Erik Svartberg (båda s) den 16 november återtagit sina platser i riksdagen, varigenom Emmanuel Morfiadakis och Melker Strands uppdrag som ersättare för dessa ledamöter upphört.

**4 §** Föredrogs och hänvisades  
Motionerna  
1985/86:109 och 110 till justitieutskottet

**5 §** Föredrogs men bordlades åter  
Skatteutskottets betänkande 1985/86:4  
Lagutskottets betänkanden 1985/86:4, 5 och 7  
Försvarsutskottets betänkande 1985/86:1  
Kulturutskottets betänkanden 1985/86:1, 3 och 4  
Utbildningsutskottets betänkanden 1985/86:1-4  
Jordbruksutskottets betänkanden 1985/86:1-5  
Näringsutskottets betänkanden 1985/86:2 och 3

**6 §** Anmäldes och bordlades  
Konstitutionsutskottets betänkande  
1985/86:4 Ändring i lagen om kyrkomötet m. m. (prop. 1984/85:165 delvis)

Arbetsmarknadsutskottets betänkanden  
1985/86:1 Medbestämmandefrågor m. m.  
1985/86:3 Anställningsskydd

## **7 § Meddelande om interpellationer**

Meddelades att följande interpellationer framställdes

*den 15 november*

**1985/86:51** av *Gunhild Bolander* (c) till försvarsministern om de värnpliktigas resemöjligheter:

De värnpliktigas resemöjligheter har under de senaste tio åren utvecklats på ett bra sätt. Under 1970-talet fanns systemet vpl-10, och under 1980-talet infördes två fria hemresor i månaden.

1983 infördes ett system som skulle garantera att de värnpliktiga kunde besöka sin hemort varje helg om tjänsten så tillät. De värnpliktiga fick då rätt till en fri hemresa varje vecka. Värnpliktiga som är s. k. fjärrekryterade och som bor i södra Sverige och tjänstgör i norra Sverige eller på Gotland fick rätt att flyga hem två gånger i månaden. Detta skulle ge tillfälle till ökad fritid på hemorten.

Ett villkor för flygresor var att de hade minst 80 mil eller tio timmars färd mellan förband och hemort. De förbättrade resemöjligheterna var ett sätt att uppmuntra den värnpliktige och öka motivationen för dem som hade blivit placerade långt hemifrån.

Antalet värnpliktiga i grundutbildningen har ökat under de två senaste åren, och kostnaderna har sålunda också ökat för de minst 10 000 värnpliktiga som har rätt till två flygresor i månaden. Av den anledningen ansåg överbefälhavaren det vara nödvändigt att minska de värnpliktigas resande för att reducera försvarsmaktens kostnader.

En utredning från försvarets rationaliseringsinstitut har föreslagit att flygresorna Gotland-Stockholm och Umeå-Stockholm skall dras in och ersättas med båt- och bussresor när det gäller förbindelserna till och från Gotland och med ett chartrat tåg Stockholm-Umeå. Tåget från Umeå skulle innebära att de som stiger av i Gävle och Uppsala gör det vid en tid då inga allmänna kommunikationsmedel finns att tillgå. De skulle då vara hänvisade till taxi med de extra kostnader som detta innebär.

I utredningen har man räknat med att de värnpliktiga som åker båt till Gotland inte alltid får sovplats. Man har accepterat att ungefär 10 % får klara sig utan hyttplats på söndagsnatten. Enligt Sveriges centrala värnpliktsråd innehåller FRI:s utredning räkne- och sakfel som medför att utredningens besparingar om nära 8 miljoner egentligen endast uppgår till omkring 3 miljoner.

De föreliggande förslagen innebär kraftiga försämringar för de värnpliktiga som är fjärrrekryterade. Det skulle var olyckligt att genomföra åtgärder som, förutom att de värnpliktiga får kortare tid på hemorten, medverkar till negativa utbildningseffekter på grund av dålig kondition, brist på sömn etc. Det måste ligga i allas intresse att denna fråga får sin lösning på ett sätt som ger de bästa praktiska lösningarna och som är väl förankrat ute på förbanden. Ett ökat lokalt kostnadsansvar skulle innebära att det blir militärkommandochefen som slutligt avgör hur resorna skall ske. Ett lokalt förhandlingsutrymme skulle underlätta när det gäller att finna praktiska lösningar ur både ekonomisk och rationell synpunkt.

Med ledning av det anförda vill jag till försvarsministern ställa följande frågor:

Är försvarsministern beredd att verka för att de värnpliktigas resemöjligheter inte försämras?

Är försvarsministern beredd att verka för att eventuella förändringar i de värnpliktigas resemöjligheter får ske utifrån resp. militärkommandochefers bedömning?

**1985/86:52** av *Viola Claesson* (vpk) till statsrådet Ingvar Carlsson om försurningen av miljön:

Det är lätt att instämma i miljöministerns uttalande (DN den 10 november 1985): "Skogen är viktig för hela folkhushållningen." Vidare säger han att vi alltså måste "ta krafttag för att rädda de svenska skogarna".

De miljöproblem och luftföroreningar som drabbar skogen ger sig för övrigt alltmer till känna även när det gäller åkermarken. Försurningen som

drabbar marken lösgör tungmetaller, vilket inte bara riskerar att förgifta grödorna utan även på sikt hotar hela livsmedelsproduktionen. "Kemiska öknar" är en sådan följd av den ekologiska krisen, som förvärras så länge radikala ingrepp inte görs för att stoppa utsläppen.

Det beslut som togs av riksdagen i maj 1985 är i förhållande till de akuta miljöproblemen inte ens särskilt radikala eller långtgående. "Program mot luftföroreningar och försurning" visar på undfallenhet mot de starkaste grupperna i samhället – de med ekonomisk makt. Begränsade krav på katalytisk avgasrening som skall gälla först fr. o. m. 1989 är bl. a. en eftergift åt bilindustrins intressen. Riksdagsbeslutet hade dessutom föregåtts av regeringsinitiativ för motorvägsbyggen i Bohuslän, som är ett av de landskap som mest drabbats av skogsskador.

För att en motorväg skall byggas krävs vanligen att minst 15 000 fordon per dygn använder den vägsträcka som skall byggas om. Vid Uddevalla är siffran i dag 7 000. Detta tyder på att regeringen är beredd att tillåta att landsvägstrafiken ytterligare ökar i ett miljökänsligt område. Den katalytiska avgasreningen berör på intet sätt de tunga landsvägstransporterna, vilka står för de värsta utsläpp och föroreningar som påverkar människa och miljö.

Löftet om att minska kväveoxidutsläppen genom begränsade krav på katalytisk avgasrening bygger på en trafikprognos från början av 1980-talet, där biltrafikens tillväxt mellan 1980 och 2000 beräknades till 12 %. Sedan dess har tyvärr biltrafiken visat en tendens att öka betydligt snabbare. Den trafikökning med 12 % fram till år 2000 som den s. k. aktionsplanen mot försurningar bygger på har i stort sett redan inträffat. Om löftet om 30 % minskning av kväveoxidutsläppen skall kunna uppfyllas, skulle biltrafiken i så fall inte kunna tillåtas öka ytterligare under perioden 1985–2000, utan tvärtom minskas.

Enligt de prognoser som nu görs kan man påräkna en fortsatt kraftig ökning av biltrafiken. För Stockholms län räknar man med en trafikökning på 38 % fram till sekelskiftet. Vägverket räknar i olika sammanhang med ökning på 30–40 % under samma tid.

Sett i detta perspektiv måste nettoeffekten av stora trafikökningar, i kombination med blygsamma krav på utsläppsminskning, bli att försurning och skogsdöd ökar i ett accelererande tempo, dvs. en utveckling tvärt emot den som miljöministern säger sig stå för.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga miljöministern:

1. Är miljöministern, med tanke på den trafikökning som skett sedan början av 1980-talet, beredd att förordna en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken, begränsningar av privatbilism och tunga landsvägstransporter och en sänkning av fartgränserna?
2. Om inte, vilka krafttag ämnar miljöministern ta för att rädda skogen och åkermarken?

**1985/86:53** av *Oswald Söderqvist* (vpk) till statsrådet Ingvar Carlsson om EUREKA-projektet:

Sverige har inbjudits till och deltagit i diskussioner om det s. k. EUREKA-projektet. Från början var detta ett franskt förslag med den uttalade

målsättningen att samordna resurser och kunnande inom högteknologins område i Västeuropa för att vår del av världen inte skall "halka efter", främst USA, när det gäller denna sektor. I bakgrunden ligger Reaganadministrationens satsning på projektet Stjärnornas krig, eller Strategic Defence Initiative (SDI), som är den nu gängse benämningen.

Ett svenskt engagemang i ett projekt av det här slaget väcker flera frågeställningar. För det första har våra erfarenheter under efterkrigstiden visat att västeuropeiska samarbetsprojekt ganska snabbt övergår till vad som brukar betecknas "atlantiskt" samarbete, dvs. integreras med motsvarande fenomen i USA. Vad det gäller EUREKA och SDI kan vi redan iaktta en sådan förändring. För det andra är EUREKA presenterat som ett civilt projekt med militära "spin-off"-effekter, tvärt emot vad vi brukar förespeglas när det gäller högkvalificerad forskning. Den gamla vanliga och mera välkända tesen om civila "spin-off"-effekter från militära projekt möter vi däremot i argumentationen för SDI. Den sammansmältning av projekten som nu tycks var på gång måste bedömas som en ytterligare integrering av militärt samarbete mellan Västeuropa och USA.

Men det är inte mera militär forskning eller satsningar på rustningar, vare sig de betecknas som defensiva eller inte, som Europa behöver. Därför måste varje svenskt engagemang i projekt av typen EUREKA betraktas med misstro. Sveriges nationella självständighet kringskärs ständigt av bindningar inom ekonomins, handelns och forskningens område. Det gäller också rent militärindustriella åtaganden, där JAS-projektet är det senaste och mest flagranta exemplet på hur vår alliansfrihet urholkas och möjligheterna till neutralitet försämras. Det är oroväckande att stora svenska företag, som i JAS-projektet, inleder direkt samarbete med NATO. Det är ännu mer oroväckande att ledande industrimän, däribland Volvos Pehr Gyllenhammar, har uttalat sitt tydliga intresse för att delta i SDI-relaterade samarbetsprojekt. Vad kommer EUREKA-projektet att utvecklas till, och vad blir konsekvenserna för Sverige om vi genom ett sådant projekt dras in i SDI?

Jag vill fråga statsrådet:

1. Hur bedömer regeringen EUREKA-projektet?
2. Till vilken grad och i vilken omfattning är regeringen beredd att medverka i projektet?
3. Vilka framtida kopplingar kan tänkas mellan EUREKA och SDI?
4. Vilka delar av svenskt näringsliv och vilket/vilka företag kan tänkas vara intresserade av EUREKA?
5. Vilka konkreta överenskommelser/åtaganden har regeringen hittills gjort när det gäller EUREKA?
6. Har regeringen kännedom om något motsvarande engagemang från det svenska näringslivets sida?

*den 18 november*

**1985/86:54** av Bertil Jonasson (c) till kommunikationsministern om tidigareläggning av vägobjekt i Värmlands län:

Värmlands näringsliv, inkl. skogs- och jordbruk, är i hög grad beroende av ett vägnät med godtagbar standard, bl. a. i bärighetsavseende. Detta gäller

inte minst i länets östra, västra och norra delar där järnvägsförbindelser i stort sett saknas. Den omstrukturering av industrin som skett under senare år ställer ökade krav på snabba och regelbundna transporter, bl. a. eftersom en effektivisering av företagens lagerfunktion och därmed mindre kapital bundet i lager är ett av ändamålen med omstruktureringen.

En avgörande del av väginvesteringarna under senare år har skett med s. k. extra medel för vägbyggande i sysselsättningsfrämjande syfte. Dessa medel beslutades av regeringen, i några fall speciellt för Värmlands län och i andra fall för landet som helhet. Under de fem åren 1979–1983 erhöll länet på detta sätt i genomsnitt 50 milj. kr./år som tillägg till det ordinarie vägbyggandet och till det vägbyggande som sker som beredskapsarbete med medel från arbetsmarknadsverket. Utöver de positiva konsekvenser som ett förbättrat vägnät skapar för befolkning och näringsliv i länet, har denna extra medelstildelning gett en betydande sysselsättningseffekt för byggnads- och anläggningssektorn i länet.

Under år 1984 uppgick de av regeringen separat beslutade medlen för vägbyggande i sysselsättningsfrämjande syfte i Värmlands län till endast 5 milj. kr. För år 1985 har inte något sådant beslut hittills tagits av regeringen. Till detta kommer att Värmlands län – enligt fastställda flerårsplaner för vägbyggandet – under de närmast kommande åren har en väsentligt mindre andel av det ordinarie vägbyggnadsanslaget än vad länet har haft under de senaste åren. Dessa förhållanden medför att man för vägbyggandet i länet under nästa år – år 1986 – beräknar disponera endast ca 45 milj. kr., vilket bara är en tredjedel av det belopp som anvisades för år 1983. Därmed kommer det reala byggandet att minska till mindre än en tredjedel med tanke på den förändring i prisnivån som skett mellan dessa två angivna år.

Värmland är alltjämt det efter Norrbotten av arbetslöshet hårdast drabbade länet. En prognos av länsarbetsnämnden visar att sysselsättningen hotar att minska betydligt under senare delen av fjärde kvartalet 1985. Arbetslösheten bland byggnadsarbetarna torde komma att ligga mellan 400 och 500 under första kvartalet 1986.

Det är i första hand inom bostadsbyggandet det sker en nedgång. 1984 års investeringar på 700 milj. kr. inom denna sektor, som kraftigt påverkat sysselsättningen under 1985, motsvaras av en beräknad investering på ca 400 milj. kr. i år. En ytterligare nedgång under 1986 bedöms därför som sannolik. Sysselsättningen för anläggningsarbetare har varit god under sommaren men även här sker en kraftig nedgång. Flera av branschföretagen räknar med att få säsongspmittera tidigare i år. Flera företag uppger att man saknar order för den kommande tiden.

De väginvesteringsmedel som nu beräknas stå till förfogande under 1986 torde inte kunna medföra tillräckliga stimuleringsåtgärder så att sysselsättningen inom byggnads- och anläggningssektorn skall kunna hållas på en någorlunda acceptabel nivå under den kommande vintern.

Med hänsyn till behovet av ytterligare vägförbättringar har vägförvaltningen i länet färdigställt arbetsplaner för vägprojekt som är angelägna att utföra från framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt och för att bl. a. minska skogsindustrins transportkostnader. Planerna omfattar:

Väg	Sträcka	Beräknad kostnad Mkr
62	Kvarntorp-Deje	35
235	Värnäs-Ljusnåstorp	11
240	Molkom-Hagfors, delen vid Acksjöviken	12
502	Bro som ersätter färja vid V Fågelvik	10
61	Förbifart vid Åmotfors	13
931	Bro över Halgån vid Brattfallet	6
174	Sulvik-Jössefors	10
63	Molkom-Filipstad, Bålhyttesjön-Kalhyttan	10
544	Säfte-Knöstad, delen Säfte (statskommunal väg)	23
Summa		130

Dessa projekt kan påbörjas under slutet av 1985 eller i början av 1986 om medel ställs till förfogande. Objekten som ingår i av vägverket och länsstyrelsen fastställda flerårsplaner för vägbyggandet under perioden 1984-1993 har utvalts i samråd med länsarbetsnämnden.

Mot denna bakgrund vill jag fråga kommunikationsministern om han är beredd att ställa särskilda medel till förfogande för tidigareläggning av vägobjekt i Värmlands län.

## 8 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 14 november*

**1985/86:199** av *Pär Granstedt* (c) till statsrådet Lena Hjelm-Wallén om ökat bistånd till Sydafrikas grannländer:

Sydafrika har enligt pressuppgifter påbörjat en massutvisning av gästarbetsare från grannländerna. Detta motiveras med de sanktioner som ett antal stater vidtagit eller överväger gentemot Sydafrika. Det är mot den bakgrunden viktigt att de drabbade länderna får ett kraftfullt stöd för att lindra de problem som kommer att uppstå.

Är den svenska regeringen beredd att dels utöka det svenska biståndet till länder som drabbas av Sydafrikas utvisningspolitik, dels försöka förmå andra industriländer att göra detsamma?

**1985/86:200** av *Pär Granstedt* (c) till finansministern om den tvångsmässiga indragningen av kommunala medel:

Den indragning av likviditet som regeringen tagit initiativ till drabbar också kommuner som ingen likviditet har utan tvingas finansiera löpande utgifter med kortfristig upplåning.

Prot. 1985/86:29  
18 november 1985

*Meddelande om frågor*

Är det i enlighet med regeringens avsikter att kommuner med svag ekonomi skall tvingas öka sin kortfristiga upplåning för att göra tvångsmässiga insättningar i riksbanken?

*den 18 november*

**1985/86:201** av *Margitta Edgren* (fp) till utbildningsministern om åtgärder mot lärarbristen vid de tekniska högskolorna:

Lärarbristen ökar vid landets tekniska högskolor. Enligt en enkätundersökning som teknologerna i Lund genomfört svarar studenterna själva för hälften av undervisningen vid Lunds tekniska högskola. Det betyder att andraårsstudenter undervisar förstaårs, tredjeårs undervisar andraårs osv. Att årskurserna stödjer varandra vid enstaka planerade tillfällen kan vara en pedagogisk finess. Men här handlar det om utarmning av de högre tekniska utbildningarnas innehåll och kvalitet. Dagens studenter på de tekniska högskolorna är de som i framtiden skall leda och driva på den tekniska utvecklingen i Sverige. Och därför är det nödvändigt att de får en grundutbildning av högsta kvalitet.

Ämnar utbildningsministern skyndsamt medverka till att problemen med lärarbristen löses, så att god utbildningskvalitet för studenterna vid de tekniska högskolorna kan garanteras?

9 § Kammaren åtskildes kl. 12.02.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Gunborg Apelgren*