

Motion till riksdagen

1989/90:A443

av Anders Castberger m.fl. (fp)

Utvecklingsstrategi för Älvsborgs län under 1990-talet

Utvecklingen i Älvsborgs län anses under de senaste åren ha varit förhållandevis gynnsam. Befolkningsutvecklingen har under 1980-talet emellertid enbart varit en tredjedel av den under 1960-talet. Länets framtid bör ses mot bakgrund av att en kommande konjunkturnedgång kan befaras få kraftiga effekter på såväl sysselsättning som flyttningsrörelser.

Vidare innebär industrins branschstruktur betydande långsiktiga risker. Därför anser vi det nödvändigt att uppmärksamma flera för Älvsborgs län under 90-talet viktiga frågor och här föreslå åtgärder som främjar länets utveckling.

Älvsborgs län består geografiskt av Dalsland och stora delar av Västergötland. Länet karakteriseras förutom av sin storlek också av sina starkt varierade bygder från Dalslands gränstrakter mot Norge, Vänerns stränder och vatten, Göta Älvdalen ner mot Göteborg, den bördiga mittendelen längs västra stambanan och E3:an till Sjuhäradsbygdens Knalleland och Tygrike. I dessa bygder finns goda möjligheter till utveckling. Förutsättningen är att infrastrukturen ges en kraftfull utbyggnad och att olika insatser för länet samordnas.

Trots den under 1989 positiva befolkningsutvecklingen kvarstår de långsiktiga regionalpolitiska problemen i framförallt Dalsland bl.a. orsakade av ett kraftigt födelseunderskott. Tillfälligt har uppgångar skett beroende på en aktiv mottagning av flyktingar, vars slutliga bosättning kan komma att bli utanför länet.

Basen för länets näringsliv är en mycket stor industrisektor. Andelen sysselsatta inom industrin är drygt 10 procentenheter högre andel än för riket som helhet. Länets utveckling är alltså mycket starkt beroende av konjunktursvängningar i ekonomin och av att industrins konkurrensförmåga utvecklas gynnsamt. De branscher som dominerar i länet är verkstadsindustrin, särskilt bilindustrin med dess underleverantörer, samt tekoindustrin.

Vidare finns betydande skogsbaserad produktion. Industrin är därför i hög grad exportberoende eller utsatt för kraftig importkonkurrens. Det senare gäller i särskilt hög grad för tekoindustrin. För länets utveckling är det således avgörande att konkurrenspåverkande frågor och Sveriges relationer till Norden och EG löses på ett för vår region gynnsamt sätt. Av utomordentlig betydelse för länet är att det sker en utbyggnad av kommunikationer, energitillförsel och utbildning.

Älvsborgs län har som konsekvens av bl.a. naturgeografiska förhållanden och sin omfattande industri haft betydande miljöproblem. Vissa av dem t.ex. utsläppen i Vänerns vatten och industrins stora stoftutsläpp i luften har kunnat reduceras så kraftigt att naturmiljön har återgått till normala förhållanden. I andra fall kvarstår betydande problem att lösa. Det gäller främst den kraftiga försurningen och kväveutsläppen som indirekt drabbar Västerhavet.

Ett sammanhållet län

Älvsborgs län ställer på grund av sin storlek och sin "timglas"-form särskilda krav på den regionala strukturen. För att inte länets utveckling skall missgynnas måste Älvsborgs läns särskilda förhållanden beaktas. Det innebär bl.a. att det vid fördelningen av resurser tas nödvändig hänsyn till att länet har två regionala centra.

För den södra delen utgör Borås den naturliga centralorten. I de norra delarna av länet liksom för en stor del av norra Bohuslän utgörs motsvarande funktion av Trestdsregionen, dvs. kommunerna Trollhättan och Vänersborg i Älvsborgs län samt Uddevalla i Göteborgs och Bohus län. Båda dessa centra utgör komplement till och samverkar med Göteborg. För utvecklingen i länet är det därför viktigt att infrastrukturen byggs upp parallellt i Borås och i Trestdsområdet och mellan var och en av dem och Göteborg, samt att kommunikationerna fungerar som en sammanhållande länk för hela länet.

Näringsliv och arbetsmarknad

Den sedan flera decennier fortgående och tidvis mycket hårda omstrukturen av tekoindustrin liksom den nu aktuella dramatiska utvecklingen kring SAAB:s personbiltillverkning pekar på de betydande svårigheter som finns i länet på grund av koncentrationer till några dominerande branscher och företag. Även geografiskt förekommer starka koncentrationer i länet. Stallbacka industriområde i Trollhättan rymmer t.ex. på några kvadratkilometer inte mindre än 25 procent av länets alla industriarbeten. Vår region är Sveriges tunga verkstad. Praktiskt taget hela landets bilindustri, en stor del av dess underleverantörer, betydande delar av motor- och flygdelsindustrin samt legeringsverk och massatillverkning finns här. Vi vill varna för detta ensidiga beroende, vilket bör ges regeringen till känna. Länet – och i särskilt hög utsträckning Sjuhäradsbygden – har dessutom en mycket låg andel ofentliganställda. Riksdagen har beslutat ge prioritet åt denna fråga. Regeringen tycks inte ha uppmärksammat det.

Därför bör riksdagen åter uttala vikten av balans ifråga om offentliganställda och ge detta regeringen till känna.

God internationell konjunktur, ägarförändringar för SAAB:s personbiltillverkning och tidigare beslutade ersättningsprojekt för Uddevallavarvet – som dock också är bilindustri – ger ett tidsmässigt utrymme för förändring. En mer varierad industristruktur bör lockas till långsiktig etablering. Det kan enbart ske genom en med framförhållning genomförd utbyggnad av infrastrukturen.

Utvecklingsfondens verksamhet bör utsträckas till företag även inom tjänstesektorn och ges vidgade befogenheter för att ge bättre möjligheter att stimulera nyföretagande.

Dalslands ovan beskrivna situation som glesbygd med svag befolkningstillväxt och födelseunderskott är starka skäl som talar för att ett regionalpolitiskt stöd även i framtiden skall utgå till de norra delarna av Dalsland. Den regionalpolitiska utredningens förslag beträffande Dalsland bör regeringen alltså inte lägga till grund för förslag till riksdagen. Detta bör ges regeringen till känna.

Fram till sekelskiftet kommer arbetskraften att öka men det sker en markant förskjutning av dess åldersfördelning. Skattereformen är positiv för länet och kan väntas leda till övergång från deltid- till heltidsarbete, vilket i sin tur innebär utjämnad förvärvsintensitet mellan könen.

Andelen unga högtbildade som tillförs arbetsmarknaden kommer emellertid att minska. Ökade krav på kunskap och kompetens i arbetslivet samt en fortgående strukturomvandling medför därför att stora behov uppstår av fort- och vidareutbildning för många äldre i arbetskraften.

Utbildning

Yrkesutbildningen i länet behöver bättre och snabbare anpassas till arbetsmarknadens behov. Samtidigt är det angeläget att den generella utbildningsnivån stärks för att öka flexibiliteten inför förändrade behov. Den treåriga gymnasieskolan behöver därför snabbt kunna byggas ut i länet.

De båda högskolorna i Älvsborgs län behöver ges ökad bredd. För att kunna attrahera i första hand lärare men också elever behöver undervisningen kompletteras med tillämpad forskning och utveckling. Vidare behöver sambanden stärkas med de omgivande regionernas näringsliv och förvaltning.

Högskolan i Borås är viktig för den södra länsdelen. Tillsammans med PROTEKO – produktionstekniskt centrum för tekoindustrin – och övrig yrkesinriktad tekoutbildning bör den utvecklas till ett nationellt centrum inom textil och konfektion. För budgetåret 1990/91 anser vi att anslaget B 10 i bil. 14 bör uppgå till 5 milj. kr. som vi förutsätter används för utbildningsinsatser vid PROTECO i Borås. I detta sammanhang är det viktigt påpeka att den tillämpade forskning som sker vid TEFO – textilforskningsinstitutet – får goda möjligheter att utveckla sin filialverksamhet i Borås.

Högskolans resurser inom kultur- och informationssektorn bör breddas utöver biblioteksområdet. Det är vidare angeläget att den tidigare forskolläraryrkesutbildningen kan återupptas med Borås högskolas huvudmannaskap. Den nu "utlokaliserade" ordningen måste vara att anse som ett provisorium och kan inte accepteras. Det är en misshushållning med lärare och andra utbildningsresurser som finns kvar i Borås. Detta bör ges regeringen till känna. Efterfrågan på utbildad barnomsorgspersonal anges vara ett av hindren för att uppnå riksdagens beslut om utbyggd barnomsorg i enlighet med de löften regeringen utfärdat.

Den nya högskolan Trollhättan/Uddevalla inklusive Vänersborg, dvs. Trestad, tillkom genom beslut i riksdagen som gick emot regeringens förslag

i budgetpropositionen för innevarande budgetår. Högskolan måste konsolideras och ges goda utvecklingsmöjligheter. Med sin närhet till glesbygden i Dalsland och norra Bohuslän ges här möjlighet för elever att vara kvar i sin annars befolkningssvaga hembygd och ändå få tillgång till högskoleutbildning. De administrativa resurserna är för närvarande små och kommunerna i regionen tvingas bära jämfört med andra högskoleorter oproportionerligt höga kostnader. Det speciella förhållandet att detta centrum är flerkärntigt och spänner över en länsgräns, får inte begränsa möjligheterna till utbyggnad alltefter behovet. Den regionalpolitiska utredningens förslag att sätta Högskolan Trollhättan/Uddevalla i negativ särställning kan inte accepteras och får inte komma att ligga till grund för ett regeringens förslag till riksdagen. Det bör ges regeringen till känna. För att kunna sprida kunskaper från och om den nya högskolan till breda kretsar i samhället och tillgodose behoven av högskoleutbildning behövs kontaktsekreterare.

Kommunikationer

För att utveckla näringslivets konkurrenskraft och stärka hela Älvsborgs län som bostads- och lokaliseringsregion behövs lättillgängliga, säkra och effektiva kommunikationer. Länets utsatta miljöläge är ett starkt motiv för att främja kollektiva transporter. En så bred valfrihet som möjligt för individen att välja mellan olika transportalternativ och servicenivåer skall eftersträvas. Kostnader för miljöpåverkan skall belasta priset för transporterna.

Ansvaret för samhällets infrastruktur bör åvila staten. Samtliga transportsätt är förenade med stora infrastrukturkostnader. En större flexibilitet ifråga om finansiering är nödvändig. Det är inte alltid möjligt eller ens önskvärt att via skatteintäkter finansiera i och för sig nödvändiga investeringar i infrastrukturen.

Olika alternativa former bör kunna prövas, t. ex. att företag och konsortier som finansierar och bygger tidigare än planerat skall kunna leasa projekt under ett antal år. Även i fråga om drift och underhåll bör nya lösningar prövas: ett större mått av entreprenadförfarande och att staten sedan skall kunna bidra till konkurrens och ökad effektivitet. Metoden förutsätter att de statliga verken bereder utrymme för leasingkostnaden inom sina anslag. De förslag till olika finansieringsformer för vägsektorn som vägverket presenterat i vägavgiftsutredningen pekar på flera möjligheter och bör prövas förutsättningslöst. Detta bör ges regeringens till känna.

Vi anser att det nyligen presenterade förslaget till privat finansiering av en nödvändig utbyggnad av R40 till motorvägsstandard är ett bra exempel på de nya former vi förespråkar. Det bör prövas positivt.

Vägar

Älvsborgs län har en mycket hög andel grusvägar som skapar avsevärda problem för såväl person- som godstrafiken, särskilt i tjällossningstider. Bland icke Norrlandslän ligger Älvsborg främst när det gäller längden på grusvägarna. En stor del av virkesuttaget i glesbygden med välbehövliga arbetstillfällen ligger nere under långa tider på året på grund av tjällossning och undermåliga vägar. Det är en mycket dålig resursanvändning. Detta tillsam-

mans med hög olycksbelastning och eftersatt underhåll motiverar att vägan-
slagen till Älvsborgs län för upprustning och underhåll av grusvägar räknas
upp mer än på andra håll.

Flera mycket angelägna vägbyggnadsobjekt i Älvsborgs län utgör förut-
sättning för en omstrukturering av näringslivet och är samtidigt en del av de
riksövergripande vägsystemens välbehövliga upprustning. Här ingår fortsatt
ombyggnad av R41 mot Varberg och R45 genom Dalsland samt upprustning
av den för länets sammanbindning så viktiga R42 mellan Trollhättan/Väners-
borg och Borås som särskilt betydelsefulla. R45 genom Göta Älvdalen har
nått kapacitetstaket, och även med en betydande överföring av pendeltrafi-
ken till järnväg behövs en snabb ny- eller ombyggnad. Dessutom bör R45
samordnas i projekt E45/E88.

Järnvägar

Järnvägen skall användas som ett offensivt miljöpolitiskt instrument. Skall
tåget bli ett slagkraftigt alternativ måste det få en chans att utvecklas där de
stora trafikmängderna finns att hämta. Om fler skall förmås att välja tåget
förutsätter det att tåget kan ta emot såväl ett ökat antal resande som en
större godsmängd utan att kvaliteten eftersätts. Den investeringsram som
den socialdemokratiska regeringen inte vill höja är mot denna bakgrund
otillräcklig. Varken Västkustbanan, Vänerlänken eller Norgelänken eller en
upprustning av viktiga pendelsträckor i Älvsborg rymmer. SJ har bedömt att
inte ens en satsning i storleksordningen 40 miljarder kronor under 10 år rym-
mer samtliga de angelägna objekten. Därför bör enligt vår mening inrikt-
ningen vara att den nuvarande investeringsramen flerdubblas. En så stor ex-
pansion går inte att förverkliga inom ramen för statsbudgeten. Därför bör
nya alternativa finansieringsformer öppnas för Banverket.

Med hänsyn till vad vi här framhållit är det angeläget att Trestad och Borås
ges möjligheter till snabbare och tätare tågförbindelser med Stockholm, Gö-
teborg, Malmö, Karlstad och Oslo. Förutsättningarna bör vara goda. Rege-
ringen bör få i uppdrag att till riksdagen lägga förslag till alternativa och
kompletterande finansieringsformer.

Trestad (Uddevallda/Trollhättan/Vänersborg)–Herrljunga–Borås

Linjen ger matartrafik från båda håll till Herrljunga; knutpunkt och järn-
vägscentrum på västra stambanan. Linjen är också järnvägen mellan västra
och sydöstra delen av länet. Standarden är undermålig. Upprustning av
spårstandard och kurvradier är nödvändig.

Norge/Vänerlänken

Linjen från Göteborg upp till Trollhättan har acceptabel spårstandard, men
är enkelspårig. Sträckan norrut genom Dalsland mot Oslo är helt undermå-
lig. Vänerlänken med fortsättningen upp mot Karlstad är en alternativ
sträckning mot Stockholm och ingår i SJ:s planerade godstågsflöde från
norra Sverige till Göteborg. Dubbelspår på sträckan upp till Dalsland i första
hand, och utbyggnad till snabbtågskapacitet på övriga delar. På sträckan
Trollhättan – Göteborg är det väsentligt att den nya pendeltågsstationen
Älvängen i den expansiva Göta Ävdalen öppnas.

Går från Göteborg genom Älvsborg via Borås till Kalmar. Står inför omedelbart upprustningsbehov.

Västkustbanan

Kapacitet och standard genom Halland ger som bekant inte en konkurrenskraftig bana. Det påverkar transportvalet för älvsborgare till Malmö och kontinentdestinationer.

Med en utveckling och förnyelse av de banor som går genom länet kan snabbtåget på västra stambanan bli ett alternativ också för älvsborgare och ger överhuvudtaget en ökad konkurrenskraft för järnvägen. Dessa möjligheter bör ges regeringen till känna.

Hur utvecklingen av Herrljunga som järnvägsknutpunkt kan ske utvecklas av undertecknade i en särskild motion.

Vänernsjöfart

Goda transportlösningar för bulk gods kan åstadkommas genom sjötrafiken i Trollhätte Kanal och på Vänern. Nya typer av fartyg kan öka konkurrenskraften och effektiviteten i kanaltrafiken. Den nyligen införda skytteltrafiken är exempel på detta. Säkerhets- och miljömässigt ger det betydande fördelar att sådana transporter avlastas landtrafiken. Staten bör främja övergången till fartygstransporter även för egna verksamheter i Vänerområdet. Här vill vi särskilt peka på flygbränsletransporterna till flygflottiljen Såtenäs. Betydelsen av Vänernsjöfarten och statens eget ansvar att föregå med gott exempel bör ges regeringen till känna.

Flyg

Flyget har stor betydelse för näringslivets utveckling och särskilt för utvecklingen av kunskapssektorn inom såväl privat som offentlig verksamhet. Snabba in- och utrikes persontransporter blir allt viktigare förutsättningar vid lokalisering av nya verksamheter.

För den södra länsdelen medger Landvetter och Axamo goda inrikes och utrikes förbindelser. Fler direkta utrikes avgångar bör tillåtas. Landvetters flygplats bör utvecklas till ett andra nationellt flygnav för inrikesflyget. Möjligheterna och förutsättningarna för detta och den därmed förbundna förändringen av flygets nuvarande koncessionssystem utvecklas närmare i folkpartiets motion om trafikpolitik och miljö.

Flygtrafiken för norra länsdelen belägen i "skuggan" av Vänern gentemot övriga landet och med sämst utvecklade alternativ sker idag på den provisoriska flygplatsen Malöga som drivs i ett konsortium av kommunerna Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla och Lysekil av Fyrstads Flygplats AB. Därmed knyts även glesbygden i Dalsland och norra Bohuslän till acceptabla förbindelser med resten av landet. Den enormt snabba trafiktillväxten visar på flygplatsens betydelse för regionen och den starka och alltjämt ökade efterfrågan. Tillväxten som är bland de kraftigaste bland landets samtliga flygplatser medför behov av större flygplan. Det är inte möjligt med de restriktioner

tioner som finns för nuvarande flygplats, och som medvetet fastställdes när flygplatsen byggdes.

Taket har nåtts för trafikutvecklingen på Malöga. Ett läge för en tilltänkt ny flygplats har tagits fram gemensamt av de fyra kommunerna. För att säkerställa en fullständig miljöprövning som lagen föreskriver har koncessionsansökan inlämnats. Det är mycket angeläget att flygplatsfrågan kan lösas, eftersom regionens läge väster om Väneren alltid medför långa transporttider till de flesta orter i landet i övrigt. Bättre miljömässiga förhållanden än vid nuvarande flygplats kan skapas vid en nyanlagd flygplats som kan placeras centralt inom Trestadsområdet och betjäna ett större upptagningsområde. Flygplatsfrågan måste med framtidsinriktning lösas trafikmässigt och miljömässigt. Detta bör ges regeringen till känna.

Energi

En stor del av industrin i Älvsborg är energiintensiv. Det gäller för skogsindustrin i Dalsland och Göta Älvdalen, för kemisk och metallurgisk industri för tung verkstadsindustri i Göta Ävsdalsbäckenet från Trollhättan/Vänersborg mot Göteborg samt för glasbruk och färgerier i Sjuhäradsbygden. Särskilt i den elintensiva industrin som av historiska skäl, dvs. den tidiga vattenkraftsutbyggnaden, är starkt koncentrerad till Göta Älvdalen har regeringens energipolitik skapat stor oro när det gäller möjligheterna att i framtiden bibehålla företagens konkurrensförmåga och lösa energiförsörjningen. Betydande investeringar i dessa företag har skjutits på framtiden, medan andra nu kommer att lokaliseras utomlands.

Vi motsätter oss med all kraft regeringens politik med en förtida oansvarig avveckling av kärnkraften med dels uppenbara risker för energibrist, dels av smutsig ersättningsenergi till mycket stora investeringskostnader. Om inte klarhet i energipolitiken skapas sätts över 7 000 arbetstillfällen på spel inom energiintensiv industri i Älvsborg. Detta kan inte accepteras. Energipolitiken måste föras så att den elintensiva industrins framtid i Älvsborgs län kan säkras. Det bör ges regeringen till känna.

Miljö

Miljöhänsyn måste tas i alla verksamheter. Den rika naturmiljön i Älvsborg är en stor tillgång som måste skyddas och förvaltas.

Bland de allvarigaste miljöproblemen i Älvsborg är den luftburna intransporten av föroreningar från utländska källor. Detta leder tillsammans med inhemska källor till försurning av mark och vatten i kalkfattiga delar av länet. Skogsskador och utarmning av fiskbestånden blir resultatet. Hittills insatta kalkningsåtgärder är otillräckliga.

Kraftfulla åtgärder på såväl miljöområdet som naturvården måste vidtas. Vi lämnar här två förslag som regeringen bör få i uppdrag att snarast förverkliga.

A. Ett miljöskyddsområde bör inrättas. Miljöskyddsområdet skall avse Göta Älvdalsbäckenet och angränsande områden i Göteborgs och Bohus län. Särskilda restriktioner för att minska miljöpåverkan bör införas för ett sådant miljöskyddsområde.

B. *Nationalpark Tresticklan* i Dalsland bör bildas. Tresticklan utgörs av en sjö och ett stort ödemarksområde – den största väglösa och obebyggda vildmarken i södra Sverige och är 30 kvadratkilometer stort. Regeringen bör få i uppdrag att forcera naturvårdsverkets nationalparksplan och ge naturvården ett fullgott skydd i Älvsborg.

Mot. 1989/90
A443

Kultur

Kulturminnesvården har fått ökad betydelse allteftersom intresset för historiska miljöer och byggnader ökat. Detta har också ökat betydelsen för turism och rekreation. När regeringen inte längre vill tillåta att arbetsmarknadspolitiska medel vid sysselsättningssvårigheter skall få användas till upprustnings- och bevarandeinsatser hindras en aktiv kulturminnesvård. Goda exempel finns på samfinansieringslösningar mellan staten och andra intressenter, varför detta inte borde vara främmande för staten att pröva också framgent. Vi vill peka på två sådana projekt som särskilt väl lämpar sig och planerats för sådant samarbete. Det gäller dels Dalslands Kanal med 29 handkraftdrivna slussar av stort kulturellt intresse, dels Lödöse medeltidsmuseum för stadsarkeologiska fynd från föregångaren till Göteborg. Dessa båda projekt bör i första hand komma ifråga vid samfinansierade lösningar där staten medverkar. Det bör ges regeringen till känna.

Laxfond Vänern

För att främja näringsliv, sysselsättning och rekreativt liv i Vänerlänen pågår sedan några år ett omfattande arbete för att bevara och utveckla bestånden av Vänerns unika stammar av lax och öring. Genom stiftelsen Laxfond Vänern har förutsättningar skapats för en betydande utveckling. Staten har ett betydande ansvar för fiskevården i allmänt vatten.

Regeringen bör därför få i uppdrag att vidta lämpliga åtgärder för att stödja Laxfond Vänern. I syfte att på lämpligt sätt förbereda sådana åtgärder bör enligt vår uppfattning regeringen ställa en särskild förhandlare till förfogande, på sätt som skett i liknande fall. Denne kan ha till uppgift att genomföra förhandlingar med näringsliv samt kommuner och landsting i Vänerområdet i syfte att samordna arbetet med de olika förslagen och parterna. I en särskild motion har vi närmare utvecklat förutsättningarna och möjligheterna för Laxfond Vänern.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om betydelsen av en kraftfull utbyggnad av infrastrukturen för goda möjligheter till utveckling i Älvsborgs län,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om betydelsen för Älvsborgs län av att Sveriges relationer till Norden och EG löses på ett gynnsamt sätt,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om faran med det ensidiga beroendet av tung verkstadsindustri.

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att prioritera frågan om den låga andelen offentliganställda i Sjuhäradsbygden,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att ett regionalpolitiskt stöd även i framtiden skall utgå i de norra delarna av Dalsland,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att den återupptagna förskollärarytbildningen sker med Borås högskolas huvudmannaskap.^{1]}

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den regionalpolitiska utredningens förslag att sätta högskolan Trollhättan/Uddevalla i negativ särställning inte kan accepteras,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en förutsättningslös prövning av alternativa former för finansiering av väginvesteringar, driftskostnader och vägunderhåll för Älvsborgs län,^{2]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en annan fördelning av anslagen till upprustning och underhåll av grusvägar,^{2]}

[att riksdagen hos regeringen begär förslag om alternativa och kompletterande finansieringsformer för järnvägsbanor av betydelse för Älvsborgs län i enlighet med vad i motionen anförts.^{2]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att flygplatsfrågan för Fyrstad (Uddevalla, Trollhättan, Vänersborg, Lysekil) måste lösas såväl trafikmässigt som miljömässigt.^{2]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av en energipolitik som säkrar den elintensiva industrins framtid i Älvsborgs län.^{3]}

[att riksdagen hos regeringen begär förslag om inrättande av miljöskyddsområde för Göta Älvdalsbäckenet,^{4]}

[att riksdagen hos regeringen begär förslag om bildandet av Nationalpark Tresticklan i Dalsland,^{4]}

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om samfinansierade lösningar för turist- och kulturprojekten Dalsland Kanal och Lödöse medeltidsmuseum.^{5]}

Stockholm den 25 januari 1990

Anders Castberger (fp)

Elver Jonsson (fp)

Lars Sundin (fp)

¹ 1989/90:Ub709

² 1989/90:T344

³ 1989/90:N448

⁴ 1989/90:Jo823

⁵ 1989/90:Kr336