

Måndagen den 29 februari  
Kl. 12.00

*Om vägtransporterna  
av farligt gods*

1 § Justerades protokollet för den 19 innevarande månad.

2 § Talmannen meddelade att till kammaren inkommit läkarintyg för *Bengt Rosén*, som var sjukskriven ytterligare under tiden den 29 februari–den 13 mars 1988.

Erforderlig ledighet beviljades.

Talmannen anmälde att *Bengt A Klang* (fp) även under denna tid skulle tjänstgöra som ersättare för *Bengt Rosén*.

3 § Svar på interpellation 1987/88:172 om vägtransporterna av farligt gods

**Anf. 1** Försvarsminister ROINE CARLSSON:

Herr talman! Margareta Andrén har frågat kommunikationsministern dels vilka åtgärder regeringen avser vidta för att minimera såväl antalet transporter av farligt gods på våra vägar som riskerna vid dessa transporter, dels om regeringen är beredd att föreslå några särskilda åtgärder för att minska transporter inom Stockholms stad.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall besvara interpellationen.

En transport av farligt gods innebär att risken för skador ökar i förhållande till risken vid stationär hantering. Att vi trots detta tillåter transporter beror på att det moderna industrisamhället inte kan avvara det farliga godset och därmed inte heller avstå från att transportera det. Transporter av farligt gods är därför nödvändiga.

Huvudsyftet med reglerna om transporter av farligt gods är att skydda människor, miljö och egendom. Säkerhetssystemet måste vara effektivt, så att riskerna vid transporter blir så små som möjligt.

Normerna för transporter av farligt gods är i huvudsak internationella. För inhemska transporter finns vissa undantag eller tillägg till dessa normer. I det internationella samarbetet arbetar Sverige för att säkerheten bibehålls på en hög nivå och verkar för att de ambitioner i fråga om bl. a. arbetsmiljö och miljöskydd som kommit till uttryck i svensk lagstiftning gör sig gällande också internationellt.

Statens räddningsverk handlägger ärenden om landtransporter enligt

lagen om transport av farligt gods samt verkar för en samordning av säkerhetsföreskrifterna för land-, sjö- och lufttransporter. Vid verket finns en delegation för transporter av farligt gods med företrädare för berörda myndigheter och intressenter.

I årets budgetproposition framhålls under ett avsnitt om befolkningsskyddet att det, för att förhindra olyckor eller minska risken för skador vid olyckor med farligt gods, fordras fortsatta insatser från räddningsverkets sida för att utvärdera riskerna och samordna de berörda myndigheternas åtgärder. Detta gäller inte minst formerna för det praktiska genomförandet. I detta sammanhang bör enligt propositionen även frågor om industriers och andra anläggningars samt trafikleders lokalisering och utnyttjande behandlas. Det påpekas att regeringen har gett räddningsverket i uppdrag att tillsammans med andra berörda myndigheter utarbeta riktlinjer för vägvalsstyrning. Uppdraget skall vara genomfört senast den 31 mars 1988. Även i övrigt bör enligt propositionen arbetet med att minska riskerna vid transporter av farligt gods ges hög prioritet. Jag kan tillägga att räddningsverket också påbörjat ett arbete som syftar till en bättre efterlevnad av transportreglerna genom effektivare kontroll eller tillsyn.

Regeringen vidtar sålunda åtgärder för att förbättra säkerhetssystemet för transporter av farligt gods och därmed minska riskerna. När det gäller de frågor som sammanhänger med vägvalsstyrningen inom Stockholms stad, handlar det närmast om den praktiska tillämpningen på den regionala och lokala nivån. De lokala förhållandena måste vägas in i sammanhanget.

**Anf. 2 MARGARETA ANDRÉN (fp):**

Herr talman! Jag ber att få tacka försvarsministern för svaret på min interpellation angående transporter av farligt gods.

I svaret redogörs för vilka regler som gäller, men förslag till konkreta åtgärder för att minska riskerna vid dessa transporter är tämligen minimala.

I svaret sägs att det fordras fortsatta insatser från statens räddningsverks sida för att utvärdera riskerna och för att samordna de berörda myndigheternas åtgärder.

Beträffande transporterna inom Stockholm har försvarsministern ingen åsikt alls. Något konkret svar på mina frågor har jag inte fått. Tydligen har regeringen för närvarande inga konkreta förslag att komma med utan hänvisar endast till utredningar. Detta är naturligtvis inte tillfredsställande, eftersom problemen är akuta redan i dag.

I avvaktan på förslag från olika utredningar och i väntan på att dessa förslag leder till nya bestämmelser måste väl kontrollen och beredskapen skärpas. Det verkar som om regeringen har en något passiv inställning jämfört med den som tullverkets chef och räddningsverket ger uttryck för.

Vid en riksomfattande gränskontroll under två dagar i höstas visade det sig att 40 % av fordonslasterna med farligt gods hade brister i säkerheten. Tullverkets generaldirektör sade med anledning härav: "Jag är skrämmd över utvecklingen. Det krävs hårdare tag innan det är för sent."

Räddningsverket och tullverket är eniga om att situationen är ohållbar. Förutom förbättrad utbildning av personalen, som har ett mycket svårt arbete att identifiera och klassificera det farliga godset, vill man ha kraftiga straff direkt vid gränsen.

Många anmäler inte ens att de har farligt gods i lasten. En del har dessutom inte någon riktig godsdeklaration. Inte heller har förarna alltid nödvändiga säkerhetsföreskrifter med svensk text. Om det t. ex. utbryter brand vid transporten är det viktigt att räddningspersonalen vet vad för typ av bekämpningsmedel som måste användas.

I tullverkets petitaskrivelse sägs: "De riksomfattande gränskontroller av farligt gods som tullverket genomfört under de senaste åren har visat att ca 30 till 35 % av transporterna är behäftade med sådana fel som innebär förbud mot fortsatt färd. I volym räknat skulle det innebära ca 15 000–20 000 lastbilar per år. Det är enligt tullstyrelsens uppfattning direkt oacceptabelt att avstå från insatser mot en sådan volym farliga transporter.

Inom nuvarande resursram kan tullverket endast stickprovvis kontrollera farliga godstransporter. En förbättrad gränskontroll innebär dels större säkerhet på våra vägar dels förbättrad sjösäkerhet för de färjor som trafikerar Sverige."

Trots detta säger föredragande statsrådet i årets budgetproposition följande: "Jag är inte beredd att föreslå nya tjänster för kontroll av farligt gods." I stället föreslås förstärkta utbildningsinsatser för särskilt utvalda tulltjänstemän för 500 000 kr. Det är bra och nödvändigt, men otillräckligt. Någon minskning av farligt gods som kommer att transporteras genom landet är tydligen inte att räkna med inom den närmaste framtiden!

Under senare tid har, herr talman, i Stockholm inträffat bl. a. två olyckor med farligt gods, varav den ena en dödsolycka. En arbetsgrupp med representanter för kommunen, polisen och brandförsvaret har bl. a. föreslagit förbud mot alla transporter av farligt gods genom Stockholms innerstad. Det är naturligtvis ett drastiskt förslag, men vice brandchefen säger att arbetsgruppen därmed har velat visa på riskerna med de farliga transporterna i Stockholm.

Delar inte statsrådet vice brandchefens och många andras stora oro, eftersom försvarsministern inte har några synpunkter eller förslag när det gäller dessa farliga transporter i en tätort som Stockholm?

Är försvarsministern inte beredd att i vart fall temporärt göra något konkret för att minska de mest överhängande riskerna vid transporter av det farliga och ofta olagliga gods som rullar fram på alla våra vägar?

Är inte försvarsministern beredd att åtminstone något mer än i det skriftliga svaret kommentera tullverkets krav på förstärkta gränskontroller?

Eller vilken inställning har statsrådet till ett direkt beslag av farligt gods och ett rejält bötesstraff som utdöms direkt för chauffören? Det är ju principer som i dag gäller för spritsmugglare. Det kanske skulle innebära att åkarna tänkte sig för mer vid de här aktuella transporterna.

### **Anf. 3 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Herr talman! Det är riktigt, som Margareta Andrén säger, att problemen med transporter av farligt gods har ökat markant. Hon har också berört vikten av att ge tullverket större resurser och vikten av att bättre utbildning ges de chaufförer som kör dessa transporter.

Men jag tycker att en viktig aspekt har glömts bort. I varje fall talas det inte om den. Det gäller sjöfarten.

I centerpartiets kommittémotion om sjöfarten, avlämnad i årets motionsflod, säger vi: Vi föreslår att regeringen tar initiativ till förhandlingar med andra, främst europeiska länder, för att få till stånd överenskommelser om att farligt gods i största möjliga utsträckning skall gå med båt. Ett fartyg med 100 lastbilar är betydligt enklare att kontrollera än 100 lastbilar på vägarna. Att låta sjöfarten i mycket större utsträckning ta hand om farligt gods är att slippa denna last genom tätbebyggda samhällen.

Vi har möjlighet att ta farligt gods på kustfartyg, inte endast runt våra 270 mil kuster utan också till hamnarna i Mälaren och Vänern och i viss mån Vättern.

Jag tycker att detta behöver vägas in i den här frågan.

**Anf. 4** Försvarsminister ROINE CARLSSON:

Herr talman! Jag får ett intryck av att Margareta Andrén har utformat sitt anförande innan hon läste mitt svar.

Jag vill understryka att räddningsverket gör detta arbete tillsammans med tullverket och rikspolisstyrelsen. Jag vill också citera ur mitt svar: "Jag kan tillägga att räddningsverket också påbörjat ett arbete som syftar till en bättre efterlevnad av transportreglerna genom effektivare kontroll eller tillsyn."

En rad olyckor med allvarliga konsekvenser har inträffat. Det är detta som låg till grund för regeringens beslut att uppdra åt räddningsverket att utarbeta riktlinjer för vägvalsstyrning. Dessa riktlinjer utgör ett led i arbetet med att skydda samhället och minska sårbarheten vid transporter av farligt gods. Jag har inte hört i något av inläggen att man vill stoppa dessa transporter av farligt gods.

Till detta kan läggas att den s. k. katastrofkommissionen genomför en undersökning med anledning av de tankbilsolyckor, bl. a. olyckan i Räckstarondellen, som har inträffat i vårt land under senare tid. Kommissionens undersökning syftar till att klarlägga orsakerna till olyckorna och föreslå åtgärder som kan förhindra ett upprepande. Undersökningen inriktas i första hand på förarnas kunskaper och utbildning för uppgiften samt fordonens beskaffenhet. Vidare undersöks räddningstjänstens beredskap när det gäller tankbilsolyckor.

Förutom räddningsverkets löpande arbete, både nationellt och internationellt, i enlighet med den inriktning som riksdagen har fastlagt, genomförs således ett medvetet arbete för att så långt som möjligt förhindra tankbilsolyckor – och begränsa konsekvenserna om sådana olyckor likväl skulle inträffa.

Det kan också tilläggas att transportfrågorna för närvarande behandlas i försvarsutskottet.

Som jag framhöll är säkerhetssystemet i Stockholm närmast en regional och lokal fråga. Länsstyrelserna är beslutsmyndigheter, men samverkan sker med kommunerna. De berörda organen i Stockholms stad har arbetat med ett förslag till lokala trafikföreskrifter som underlag för länsstyrelsens beslut.

En avvägning måste göras. Det fordras en helhetssyn på de problem som transporter av farligt gods medför. I det sammanhanget kommer räddningsverkets riktlinjer att spela en betydelsefull roll.

**Anf. 5 MARGARETA ANDRÉN (fp):**

Herr talman! Nej, försvarsministern, jag hade inte utarbetat mitt inlägg innan jag fick statsrådets skriftliga svar. Men jag måste säga att det hade varit bra om de ytterligare kommentarer som försvarsministern nu gjorde hade funnits med redan i det skriftliga svaret.

Jag är väl medveten om att man i regel inte skall föregripa utredningar som arbetar med speciella uppdrag. Men ofta är det så, att man inte bara kan sitta med armarna i kors och vänta på förslag. Jag anser att den här frågan om riskerna vid transport av farligt gods, både i tätorter och på alla andra vägar, är så akut att åtminstone tillfälliga förbättringar eller skärpningar måste ske omgående. Vi har ingen tid att förlora. Detta är en säkerhetsfråga för oss alla, en arbetsmiljöfråga för förare och alla andra som arbetar med dessa transporter, och inte minst en miljöfråga.

Anna Wohlin-Andersson nämner sjöfarten. Jag tänkte också på den när jag fick svaret, och även när jag skrev min interpellation. Men såvitt jag vet har den frågan aktualiserats litet tidigare här i kammaren, varför jag inte speciellt gick in på den – mer än att jag nämnde en synpunkt i förbigående.

Transporterna genom Stockholm är naturligtvis i första hand, som försvarsministern sade, en fråga för den här regionen. Men om nu representanter för Stockholms kommun, för polisen och för brandförsvaret nästan känner panik när det gäller hur man skall kunna lösa problemet med transporter av farligt gods, då tycker jag att det är viktigt att regeringen verkligen ger uttryck också för sitt stora ansvar. Stockholm är ju inte ointressant ur rikspolitisk synpunkt.

Här skulle vi naturligtvis ha kunnat ta upp en debatt om fördelningen av väganslag när det gäller Stockholmsregionen, framför allt om det hade varit kommunikationsministern som svarat; jag hade ju ställt interpellationen till honom. Om det blev en generösare medelsanvisning för byggande av kringfartsleder, så kunde i alla fall de transporter som inte skall till Stockholms innerstad ledas förbi de allra mest tätbebyggda områdena. Men vi skall inte ta den diskussionen nu, och den löser inte heller det totala problemet. Det är ju en skärpning av kontrollen som måste ske, bl. a. redan vid gränsen.

**Anf. 6 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Herr talman! I Sverige har vi alltför ofta vattentäta skott mellan olika samhällsverksamheter. Därför vill jag fråga försvarsministern om jag kan tolka hans tystnad när det gäller sjöfarten som ett exempel på att det finns en sådan vägg mellan försvarsdepartementet och kommunikationsdepartementet. Just nu är ju avståndet inte större än två meter, såvitt jag kan se.

Har försvarsministern någonting att säga om möjligheterna att föra över en del – kanske en hel del – av transporter av farligt gods på sjöfart?

**Anf. 7 Försvarsminister ROINE CARLSSON:**

Herr talman! Med anledning av Margareta Andréns påstående vill jag säga att det är väldigt många människor som är involverade i det arbete som pågår i myndigheterna, mellan myndigheterna och även i regeringskansliet. Det är ingen som sitter med armarna i kors i det avseendet. Att påstå att man skulle

göra det tycker jag är närmast en skymf mot alla inblandade tjänstemän som bearbetar dessa frågor på ett mycket seriöst sätt.

**Anf. 8 MARGARETA ANDRÉN (fp):**

Herr talman! Vad jag i mina inlägg är kritisk till är just graden av eller kanske möjligen bristen på engagemang från regeringens sida. Avsaknaden av förslag till konkreta lösningar åtminstone på kort sikt framgår framför allt av det skriftliga svaret, kanske i något mindre grad av försvarsministerns muntliga kommentarer.

Beslut om de mer långsiktiga förändringarna bör väl fattas efter det att utredningens förslag har lagts fram och behandlats i vanlig ordning. Men i väntan på detta kan vi inte låta bli att göra allt det som måste göras.

Jag vill verkligen uttrycka min respekt för dem som på olika sätt är involverade i de här frågorna och som nu arbetar med dessa problem. Jag förutsätter att man i de utredningar som pågår och de arbetsgrupper som är i verksamhet kommer att ytterligare intensifiera sitt arbete, så att förslag till nya långsiktiga förbättringar snarast kommer att läggas fram.

Överläggningen var härmed avslutad.

**4 § Svar på interpellation 1987/88:177 om organisationen inom SJ**

**Anf. 9 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:**

Herr talman! Anna Wohlin-Andersson har med anledning av SJ:s omorganisation ställt följande frågor till mig.

1. Vill statsrådet redovisa SJ:s befogenhet att självständigt fatta beslut när besluten har långtgående regionalpolitiska konsekvenser?

2. Kommer planerna på att flytta folk och beslut från Norrköping, Örebro, Luleå och delvis Sundsvall till de redan stora orterna Stockholm, Malmö, Göteborg och Gävle att föranleda någon åtgärd från regeringens sida mot bakgrund av att planerna inte synes överensstämma med regeringens uttalade regionalpolitiska, decentralistiska strävanden?

3. Vill statsrådet medverka till en organisation som bättre än den föreslagna främjar de av SJ själv uppsatta målen om effektivitet, arbetsglädje och personligt ansvar?

Bakgrunden till Anna Wohlin-Anderssons frågor är det omorganisationsarbete som pågår inom SJ. Under förutsättning att riksdagen godkänner regeringens proposition om trafikpolitiken inför 1990-talet, kommer SJ att delas i ett banverk med ansvar för infrastrukturen samt i ett affärsverk för tågtrafiken. I den nya modellen skall trafikdelen av SJ bedrivas helt affärsmässigt, vilket bl. a. får till följd att effektivitetskraven skärps. De ändrade förutsättningarna för verksamheten kräver givetvis en anpassning av organisationen.

Enligt SJ innebär omorganisationen i korthet att nuvarande åtta marknadsregioner ersätts av affärsområden – fyra för persontrafik resp. fem för godstrafik. Affärsområdena avses få en självständig ställning genom en långtgående decentralisering av ansvar och befogenheter.

Indelningen i affärsområden utgår ifrån marknaden och innebär en anpassning till trafikströmmar och kundunderlag. Detta medför att en del tjänster kommer att försvinna på några orter, samtidigt som nya inrättas på andra håll för att passa in i den nya organisationen. I vissa fall överensstämmer inte huvudorterna för affärsområdena med de tidigare huvudorterna för marknadsregionerna.

SJ har som målsättning att personalen skall drabbas så litet som möjligt. Detta måste dock vägas mot ambitionen att utforma en så effektiv organisation som möjligt. De personer som direkt berörs av omorganisationen hoppas man kunna erbjuda nya, stimulerande arbetsuppgifter. Vidare är det SJ:s förhoppning att de anställda, genom att de får större befogenheter och ökat ansvar, skall känna en större delaktighet i arbetet och därmed en större arbetsglädje.

Den ansvarsfördelning som riksdagen fastslog i 1985 års järnvägspolitiska beslut, innebär att SJ har befogenhet att besluta om den egna organisationen. Detta gäller även för den regionala verksamheten.

Mot denna bakgrund finner jag inte anledning att för närvarande ta något initiativ i denna fråga.

**Anf. 10 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret, som egentligen bara är ett svar på min första fråga, nämligen om SJ har rätt att fatta även regionalpolitiskt långtgående beslut.

Det är onekligen en mycket egendomlig beslutsordning vi har fått här. Regeringen har under ett helt år talat sig varm för att hela landet skall leva. Om regeringen menar något med denna slogan och om detta skall bli verklighet så måste man satsa på fler städer och tätorter än Malmö, Stockholm och Göteborg.

Här har under de senaste 15 åren med regeringens hjälp byggts upp en motvikt mot dessa tre städer genom samarbetet mellan Linköping och Norrköping, en tvåstadsregion som både från regeringen och oppositionens sida har setts som ett alternativ till de tre stora städerna. Detta alternativ har fått ta emot en hel del statlig verksamhet, vilket har varit till stor fördel för Östergötland.

Sedan tillsätter regeringen en helt opolitisk styrelse för affärs-SJ bestående av personer som säkert är duktiga i och för sig och har många kvalifikationer. Men de är, såvitt jag förstår, inte politiskt ansvariga inför något politiskt valt forum. Eller kan man säga att de är politiskt ansvariga inför den politiskt tillsatte kommunikationsministern? Detta är en fråga till Sven Hulterström.

Denna styrelse har tydligen rätt att flytta folk, beslut och ansvar hur den vill, med en mycket bristfällig PM som underlag och utan något remissförfarande till berörda anställda.

Kommunikationsministern talar i sitt svar om effektivitet, arbetsglädje, långtgående decentralisering av ansvar och befogenheter. Om man med långtgående menar att man flyttar besluten angående en region 50 mil bort så skulle väl det vara det enda som stämmer. Tror verkligen Sven Hulterström att kontakterna med godskunderna i Östergötland och norra Småland blir tätare, smidigare och bättre om de skall skötas från Malmö? Östergötland är

ett stort, viktigt industrilän med Stal, Asea, Saab, Luxor, Holmen, Philips etc. Anser inte kommunikationsministern att det vore lättare att bygga upp en bra kombitrafik med de kundkontakter och den kännedom om läget som redan finns vid godsavdelningen i Norrköping?

Grundtanken bakom SJ:s nya affärsorganisation är att decentralisera ansvaret för att därigenom komma nära marknaden. De föreslagna förändringarna för Östgötaregionen ligger absolut inte i linje med denna grundtanke, eftersom ansvaret för persontrafiken centraliseras till Stockholm och ansvaret för godstrafiken flyttas till Malmö.

För att säkert hinna ställa mina frågor till kommunikationsministern innan min taletid utgår, ställer jag dem nu.

Statsrådet slutar sitt svar med orden: "Mot denna bakgrund finner jag inte anledning att för närvarande ta något initiativ i denna fråga."

Låt mig med anledning av detta ställa några konkreta frågor:

1. Vad menas med "för närvarande"?
2. Överensstämmer de beslut SJ:s nya styrelse har fattat med regeringens regionalpolitiska strävanden och strävan att inte flytta ytterligare arbetstillfällen till Stockholm?
3. Om svaret är nej, ämnar då statsrådet ta något initiativ i frågan?
4. Kan SJ-styrelsens beslut överklagas? Kan riksdagen fatta avgörande beslut i sådana här viktiga regionalpolitiska frågor?

Det måste vara helt olämpligt att lägga huvudansvaret för marknadskontakter i Östgötaregionen i Stockholm, eftersom Stockholmsregionen i sig själv redan är så stor och kommer att få fullt med jobb med de nya utbyggnadsplanerna. I en sådan organisation kommer de regionala intressena i Östgötaregionen att få svårt att hävda sig. Erfarenheterna från det privata näringslivet visar också att man i regionindelningar sällan hänför Östergötland till Stockholm.

Både regeringen, oppositionen och den nya styrelsen vill att SJ skall bli ett lönande och servicemässigt bättre företag. Hur kan man då börja med att slå sönder något som redan fungerar?

Sven Hultström talar mycket om effektivitet. Jag delar uppfattningen att effektivitetskraven måste skärpas. Det har dock gång på gång, i alla typer av samhällsverksamheter, visat sig att effektiviteten blir bäst i mindre enheter. Det bästa sättet att försäkra effektiviteten är att slå ihop och bilda bara några få enheter som dessutom ligger långt från varandra.

Ja, herr statsråd, jag vore alltså väldigt tacksam om jag kunde få svar på några av mina frågor.

**Anf. 11** Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Låt mig först erinra Anna Wohlin-Andersson om två ganska grundläggande beslut, vilka påverkar det fortsatta arbetet med SJ:s omorganisation. Det första är det beslut som rör ansvarsfördelningen mellan regeringen och SJ när det gäller organisationsfrågor. Det framgick alltså av mitt svar att ansvarsfördelningen genom beslut redan 1985 skulle förändras så att SJ ensamt fick ansvaret att besluta om sin egen organisation, inkl. den regionala organisationen.

Därmed har jag alltså svarat på Anna Wohlin-Anderssons frågor huruvida regeringen kommer att gå in och styra i denna typ av ärenden. Så länge riksdagsbeslutet från 1985 beträffande ansvarsfördelningen kvarstår oförändrat, vore det självfallet ett helt oriktigt förfarande, vilket skulle kunna kritiseras, om regeringen gick in och gav SJ detaljanvisningar i strid mot riksdagens beslut rörande SJ:s egen organisation.

Beträffande den andra frågan har riksdagen senare i vår att behandla en trafikpolitisk proposition, som anger en stor organisationsförändring i och med att SJ delas upp i ett banverk och ett "trafikverk" – skall vi kalla detta trafik-SJ – som skall sköta den affärsdrivande verksamheten. Det är klart att det är en stor förändring för SJ:s del, men jag vill påminna om att den förändringen i alla sina huvuddrag har en bakgrund i en överenskommelse där alla de stora partier som är representerade i riksdagen har deltagit i överläggningarna och också ställt sig bakom förändringen i alla dess väsentligaste delar. Också mot den bakgrunden vore det fel om regeringen nu, när en organisationsförändring skall genomföras, direkt och innan utredningsarbetet ens har påbörjats, skulle gå in och ge SJ detaljanvisningar om hur dess organisation skall se ut eller om hur banverkets organisation skall se ut. Det finns ett utredningsuppdrag när det gäller banverkets organisation, och SJ har alltså som grund för sitt arbete fått denna breda flerpartiöverenskommelse. Det tycker jag är en styrka.

Regeringen bör alltså avhålla sig från att gå in med pekpinnar om detaljorganisationen. Detta är ytterligare ett skäl, utöver det som jag påpekade nyss, att riksdagsbeslutet 1985 innebär att det är SJ självt som skall hantera den här typen av frågor. Jag tycker det är viktigt att vi håller på det.

Detta innebär inte att vi inte kan utnyttja möjligheter till decentralisering. Den trafikpolitiska propositionen innebär i väsentliga avseenden beslut – om riksdagen tar dem – som går i decentraliserande riktning, även när det gäller SJ:s organisation.

Detta innebär inte att vi behöver avstå från möjligheter att påverka detta ur regionalpolitisk synpunkt. Förslaget om att banverket skall förläggas till Borlänge är ju ett förslag i den riktningen, där man har tagit hänsyn till regionalpolitiska skäl.

Sedan kan man naturligtvis i Norrköping och Linköping ha lokala synpunkter när det gäller att bevaka sina möjligheter att behålla de arbetstillfällena som finns där, men detta kan ju inte vara vägledande för SJ:s organisationsarbete, hur stor respekt man än har för denna lokala bevakning.

Nu tror emellertid inte jag att Norrköping-Linköping-regionen skulle stå sig så förfärligt stark i en diskussion här i riksdagen om fördelningen av sådana arbetstillfällena, åtminstone inte på kommunikationsdepartementets verksamhetsområde. De beslut som tidigare har fattats innebär ju att ett stort antal av de verk och myndigheter som finns inom kommunikationsområdet har förlagts just till Norrköping-Linköping-regionen, och flera av dem har en mycket expansiv verksamhet, t. ex. luftfartsverket. Det innebär nog att man inte rent allmänt kan säga att Norrköping-Linköping-regionen har missgynnats när det gäller utlokaliseringen av statliga arbetstillfällena – i varje fall inte på kommunikationsområdet.

**Anf. 12 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Herr talman! Det är flera av de punkter som Sven Hulterström här berör som jag skulle vilja försöka hinna med.

Först och främst kan jag inte dela uppfattningen att det är fråga om detaljer när man ändrar åtta regioner till fem och flyttar person- och godstrafikansvaret till Malmö och Stockholm från Norrköping. Det kan jag omöjligt inse. Detta har inte främst att göra med att jag vill slå vakt om vissa arbetsplatser just i Norrköping. Visst har vi fått vår del av de statliga företagen. Nej, det har att göra med att jag inte tror att den organisationen kommer att fungera. Man flyttar besluten för långt bort från de ställen som berörs. Man förstärker organisationen, sägs det, genom att göra den större på varje ort och dra in verksamheten på några orter. Jag har emellertid den erfarenheten att ju mindre organisationsenheter man kan arbeta med, desto effektivare kan de bli och ju närmare kommer det personliga ansvaret.

Banverkets lokalisering till Borlänge skall diskuteras här i riksdagen – det är riktigt, det skall vi göra. Men är då inte också detta med affärsregionernas lokalisering en så pass stor fråga att riksdagen har rätt att säga sitt?

Skillnaden mellan 1985, ett årtal som Sven Hulterström åberopar, och nu – kommunikationsministern får gärna säga emot mig om jag har fel på den punkten – är ju att vi 1985 hade en politiskt vald SJ-styrelse, medan vi i dag har en fackmannamässigt vald SJ-styrelse, som inte behöver stå till svars inför någon politisk instans. Om jag har fel på den punkten, vill jag fråga: Inför vilken politisk instans får man då stå till svars?

Jag skulle också gärna vilja ha ett klarläggande svar på följande fråga: Kan ett sådant här beslut överklagas – om nu styrelsen håller fast vid sin uppfattning och ett beslut fattas i riksdagen i en fråga som inte har med riksdagen att göra? Jag upprepar: Kan ett sådant beslut överklagas? Är det kommunikationsministern som i så fall får ta sig an detta? Det är en sak som jag också funderar över.

**Anf. 13 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:**

Herr talman! Uttalandet om att man tidigare, dvs. år 1985 då beslut fattades, hade en politiskt vald SJ-styrelse är väl ändå en sanning med modifikation. Visserligen fanns det i dåvarande SJ-styrelsen ett parlamentariskt inslag – precis som i flera av affärsverksstyrelserna. I och med den nya organisationen sker den förändringen att detta inslag återfinns i banverkets styrelse, som skall ha att göra de samhällsekonomiska övervägandena om var i landet vi skall investera i järnvägar. Däremot får SJ-styrelsen när det gäller affärsverksamheten och den trafikdel som blir kvar en mera utpräglad näringslivsinriktad sammansättning.

Men det innebär inte att den tidigare SJ-styrelsen var politiskt sammansatt i sin helhet, utan den hade – som så ofta är fallet i dessa sammanhang – en styrelse med blandad representation. Därvidlag tycker jag inte att det föreligger någon avgörande skillnad vad gäller möjligheterna att diskutera dessa frågor.

Jag kan inte ge något direkt svar på frågan om hur det kommer att bli med möjligheterna att överklaga. För de statliga affärsverkens del har vi ju inte inskränkt de möjligheterna rent generellt. Det brukar finnas möjligheter att

vända sig till regeringen eller att ta initiativ här i riksdagen, om man har synpunkter på hur de här verksamheterna fungerar. För övrigt är det ju ytterst riksdagen som bestämmer vilka regler som skall gälla i dessa sammanhang. Jag tycker inte att det har särskilt stor betydelse för den här debatten. Grundprincipen måste ändå vara att vi inte kan dra upp på regeringsnivå alla organisationsförändringar som sker i sådana här stora statliga affärsverk. Riksdagen har ju för länge sedan uttalat att en sådan arbetsordning inte stämmer överens med dagens uppfattning om hur sådana här företag skall fungera. Genom beslut efter beslut har man tagit bort myndighetsrollen från dessa affärsverk och i stället gett dem mera företagsmässiga arbetsformer. Jag tror att det i stort sett är en riktig utveckling.

Jag tycker att det väsentliga i detta sammanhang är vilken ambition trafik-SJ har i fråga om den nya organisationen. Jag hyser inga tvivel på den punkten. Uppenbarligen är ambitionen att man skall minska verksamheterna i Stockholm och i stället åstadkomma en decentralisering när det gäller personal, ansvar och befogenheter. Det tycker jag alltså är det väsentliga i detta sammanhang.

Sedan pågår det ju nu diskussioner. Personalorganisationerna skall ha möjlighet att framföra sina synpunkter. Det skall vara sedvanliga MBL-förhandlingar osv.

Det gör att det för dagen inte går att ge besked om var man hamnar när det gäller detaljorganisationen, hur många personer som kommer att beröras osv. Men ambitionen och inriktningen är utan tvivel att minska verksamheten i Stockholm och att i stället förstärka verksamheten i olika delar av landet.

**Anf. 14 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Herr talman! Jag måste säga att åtgärderna står i dålig samklang med den ambition som Sven Hulterström här anger, nämligen att antalet arbetstillfällen kommer att minska i Stockholm. Men samtidigt flyttas ansvaret för persontrafiken från Norrköping till Stockholm. Enligt vad jag har hört läggs även ansvaret för kombitrafiken – som alla är eniga om att det skall göras satsningar på – i Stockholm.

SJ skiljer sig från vissa andra verk på det sättet att det väl är meningen att SJ även i fortsättningen skall vara hela Sveriges, hela folkets järnväg. Då har naturligtvis affärsverksamheten en väl så stor betydelse som banverksamheten. Det är nog bra med spår, och spår som håller ihop, men det är lika viktigt att det går tåg på spåren och när de går.

Därför är det oerhört väsentligt att det finns en politisk styrning även på detta område, men styrning som inte går in på detaljer. Jag vill upprepa att regionindelningen, som berör ca 400 personer, icke är en detalj. Det är en så pass stor sak att den borde diskuteras i samband med de trafikpolitiska besluten här i riksdagen, och den borde inte beslutas av SJ:s opolitiska styrelse, bakom ryggen på riksdagen.

Det har inte skett något remissförfarande i detta fall. Folket i Norrköping har icke fått yttra sig i form av ett remissvar, utan det har skett en sedvanlig MBL-förhandling, som Sven Hulterström säger. Genom ett remissförfaran-

de hade man kunnat få veta hur folk ser på sin arbetssituation och hur de anser att saker skulle kunna göras bättre.

*Om åtgärder för att minska utsläppen av koldioxid*

Överläggningen var härmed avslutad.

### **5 § Svar på interpellation 1987/88:179 om åtgärder för att minska utsläppen av koldioxid**

**Anf. 15** Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Per-Richard Molén har ställt vissa frågor som rör förbränning av fossila bränslen och koldioxidproblemet.

Åtgärder för att minska utsläppen av koldioxid bör inriktas på att begränsa förbränningen av ej förnybara bränslen. Detta kan ske dels genom energihushållning, dels genom ökat utnyttjande av förnybara energikällor. Dessa frågor hänger intimt samman med den fortsatta utvecklingen av Sveriges energisystem.

Regeringen avser inom kort att förelägga riksdagen både en energipolitisk och en miljöpolitisk proposition. Regeringen kommer därmed att redovisa sina ställningstaganden i dessa frågor. Jag kan därför inte redan i dag diskutera vilka åtgärder som bör vidtas för att minska utsläppen av koldioxid.

**Anf. 16** PER-RICHARD MOLÉN (m):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret på min interpellation. Tyvärr måste jag, precis som de tidigare två interpellanterna, konstatera att statsrådet mycket rapsodiskt har svarat på mina tre frågor.

I min interpellation har jag konstaterat att 1987 enligt många forskare var det varmaste året man har kunskap om på planeten jorden. Atmosfärens sammansättning har varit konstant under mycket lång tid, men sedan mitten av 1800-talet har situationen förändrats i samband med att industrialiseringen tog fart. Då började koldioxidhalten i atmosfären att öka, och i dag är den 25 % högre än för bara 135 år sedan.

Koldioxiden och andra växthusgaser leder till att jordatmosfärens medeltemperatur stiger. Effekterna blir förändrade livsbetingelser, bl. a. en ökenutbredning och en stigande havsnivå. Havsnivån kan stiga med mellan 20 cm och 1.4 m fram till år 2030. Hittills under 1900-talet har nivån höjts med ca 1 dm.

Detta med koldioxid är ett mycket allvarligt problem, som ännu inte i tillräcklig utsträckning har uppmärksammats i den svenska energidebatten. Om det nu, herr talman, beror på att just detta problem i Sverige rimmar illa med de ambitioner som vissa partier har att snabbavveckla kärnkraften eller inte vill jag just nu lämna därhän, men det ligger nära till att tro det.

Utomlands har man däremot tagit till sig problemet. I många länder känner man sig mycket oroad över vad som kommer att hända under de närmaste decennierna. I USA har frågorna debatterats på allvar i kongressen. FN:s miljöorgan har bl. a. uppdragit åt holländska staten att utforma ett globalt program för studium av hur havets förutsedda höjning på omkring en meter kommer att påverka samhällena. Beskrivningen i den rapporten är

skrämmande. Stora jordbruksområden, stora städer med tiotals miljoner människor kommer att sättas under vatten. Den höga temperaturen kommer också att göra i dag bördiga områden till öknar. Den norska statsministern Gro Harlem Brundtland har som ordförande i FN:s miljögrupp i sin rapport förra året uttryckt stark oro för koldioxidfaran.

Det är därför jag i min interpellation har frågat statsrådet vilka initiativ som tas från svensk sida för att nedbringa mängden koldioxid. Detta skall enligt statsrådet ske genom att förbränning av ej förnybara bränslen begränsas.

Herr talman! På sex år, under statsrådets chefskap över energipolitiken, har kolkonsumtionen ökat fem gånger. Satsningen på torv har också varit massiv. Inte heller har man varit direkt passiv när det gäller att driva på utvecklingen mot mer naturgas. Skall jag därför tolka statsrådets svar på frågan så, att regeringen framöver kommer att se till att inga mer fossila bränslen som kol, torv och naturgas kommer att tillföras det svenska energisystemet?

Min tredje fråga löd: Befrämjar en snabb avveckling av kärnkraften en minskning av förbränningen av fossilt bränsle? Den har inte föranlett någon som helst kommentar i interpellationssvaret. Detta är enligt min mening förvånande, eftersom en avveckling av vår svenska kärnkraft kommer att leda till att vi får ett tillskott på 12 miljoner ton koldioxid per år, med andra ord drygt ett ton per person och år. Tänk om det redan i mitten av 1990-talet ställs internationella krav på oss att koldioxiden skall nedbringas. Hur skall vi då ställa oss till de elproduktionsanläggningar, baserade på fossilt bränsle, som vi då har börjat bygga eller har byggt färdigt för att kunna stänga av kärnkraften på 1990-talet.

Varför har det inte gjorts någon ordentlig utredning om riskerna vad gäller både människornas hälsa och deras miljö? Vilka risker innebär kärnkraften och vilka risker innebär alternativen med fossilt bränsle? Detta är frågor som inte minst statens energiverk ställer sig. Därför, herr talman, vill jag gärna upprepa två frågor som jag har ställt i min interpellation:

Vilka åtgärder är statsrådet beredd att vidta för att nedbringa förbränningen av olja, gas, kol och torv i Sverige? Befrämjar en snabb avveckling av kärnkraften en minskning av förbränningen av fossilt bränsle? Jag kan inte tänka mig att den proposition som statsrådet nämner i interpellationssvaret skall undandra henne möjligheten att rent principiellt diskutera koldioxidproblemet i Sverige.

**Anf. 17 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:**

Herr talman! Mitt svar till Per-Richard Molén är en uppmaning till honom att noggrant studera de två propositioner om miljöpolitiken resp. energipolitiken som regeringen inom kort kommer att förelägga riksdagen. Där kommer frågorna att besvaras.

När jag tillträdde som energiminister var den dåvarande borgerliga regeringens planering för kolanvändningen sådan att hade den fått fortsätta skulle kolanvändningen ha varit dubbelt så hög som den nu är. Bland det första vi gjorde var att skärpa kraven i samband med utsläpp för koleldade anläggningar och att införa en särskild prövning av anläggningar för fast

bränsle för att få ner kolanvändningen till den minsta möjliga. Det har varit en framgångsrik politik, som jag själv tog initiativ till, för att stoppa den kolexpansion som den borgerliga regeringen förberedde.

Dessutom, och det har jag sagt många gånger i debatter med Per-Richard Molén, är det ingen lösning på koldioxidproblemet att ersätta kol, olja och gas med kärnkraft. Det skulle leda till en så massiv kärnkraftsanvändning i världen att riskerna och avfallsproblemen skulle bli ohanterliga.

**Anf. 18 PER-RICHARD MOLÉN (m):**

Herr talman! När det gäller kärnkraftsavvecklingen kan det vara värt att omnämna, att om vi bara skulle plana av vår efterfrågan från dagens 4 % till 1 % och sedan ha ambitionen att spara in en tredjedel av vår elkonsument fram till år 2010, är det en mycket hög ambitionsgrad som man har all anledning att ställa frågetecken kring. Det skulle innebära ett nybyggnadsbehov av ett stort kolkondensblock på 600 MW varje år mellan år 1997 och år 2010. Vi har i dag, herr talman, inga som helst alternativ till kärnkraften annat än hårda ransoneringar och besparingar, och det kan jag knappast tänka mig kan vara ens en socialdemokratisk politik.

Min bestämda uppfattning är att allmänheten av olika skäl är alldeles för dåligt informerad i den viktiga frågan om fossil förbränning. Det skulle vara värdefullt att få svar på frågan: Är statsrådet beredd att ställa upp med en bredare information när det gäller nackdelar med fossilbränsle och när det gäller koldioxidproblemet? Nog skulle det väl vara möjligt för statsrådet att ändock – trots att propositionen kommer om en och en halv vecka – redogöra något för sin principiella inställning till koldioxidproblemet.

Överläggningen var härmed avslutad.

**6 § Föredrogs men bordlades åter**

Finansutskottets betänkande 1987/88:20

Skatteutskottets betänkande 1987/88:20

Lagutskottets betänkande 1987/88:14

Försvarsutskottets betänkanden 1987/88:5 och 6

Trafikutskottets betänkande 1987/88:10

Jordbruksutskottets betänkande 1987/88:16

**7 § Meddelande om interpellation**

Meddelades att följande interpellation framställdes

*den 26 februari*

**1987/88:198** av Pär Granstedt (c) till bostadsministern om säkerställande av Kymlingeområdet i Sundbyberg som grönområde:

Tillgång till väl tilltagna grönområden är en viktig livskvalitetsfråga för människorna i Stockholmsregionen. Med det exploateringsstryck som för

närvarande finns i Storstockholm är befintliga centralt belägna grönområden utsatta för ett ständigt hot. Det är därför viktigt med politiska åtgärder för att säkerställa att de stora värden ur miljö- och rekreationssynpunkt som de utgör inte äventyras.

Kymlinge är ursprungligen en del av Järvafältet som är belägen inom Sundbybergs kommun. Området är i allt väsentligt fortfarande oexploaterat och spelar en mycket stor roll för det rörliga friluftslivet i såväl Sundbyberg som grannkommuner. Med hänsyn till att detta är en av de hårdast exploaterade delarna av Stockholmsområdet är det naturligtvis ytterligt angeläget att Kymlinge kan bevaras som grönområde för framtiden.

Planerna på att bebygga Kymlinge har för närvarande lagts åt sidan, men en bebyggelse förutsätts i landstingets regionplan och principskisser för bebyggelse finns framtagna. Staten är fortfarande ägare till Kymlinge och har därmed ett huvudansvar för områdets framtid. Det har förutsatts att staten skall avyttra området till Sundbybergs kommun på samma sätt som andra delar av Järvafältet sålts till berörda kommuner. En utgångspunkt har därvid varit att kommunen skulle inköpa området för exploatering. Det är nu viktigt att ta vara på det intresse som ändå finns att bevara området som grönområde.

Ett bevarande av Kymlinge som grönområde skulle kunna säkerställas genom att staten försålde området till Sundbybergs kommun till ett markpris som inte förutsätter exploatering. Det skulle också kunna ingå i köpeavtalet att området inte skall bebyggas i framtiden.

Med hänvisning till vad som anförts vill jag ställa följande fråga till bostadsministern:

Är regeringen beredd att medverka till att Kymlingeområdet kan säkerställas för framtiden som grönområde genom ett köpeavtal med Sundbybergs kommun utformat med detta syfte?

## 8 § Meddelande om fråga

Meddelades att följande fråga framställdes

den 26 februari

1987/88:379 av *Stina Eliasson* (c) till civilministern om domkapitlens och stiftsnämndernas arkiv:

Inom civildepartementet finns en planeringsgrupp för reformer på stifts- och lokalplanet i svenska kyrkan. Från denna planeringsgrupp har till stiftens organisationskommittéer sänts ut en tidsplan för genomförandet av den nya organisationen. I denna tidsplan anges att domkapitlens och stiftsnämndernas arkiv skall avslutas i juni 1989.

Av vilken orsak skall de avslutas?

Vad skall ske med arkiven sedan?

Prot. 1987/88:78 9 § Kammaren åtskildes kl. 12.53.  
29 februari 1988

---

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Olof Marcusson*