

1981/82:76

Tisdagen den 9 februari

Kl. 15.00

1 § Justerades protokollet för den 1 innevarande månad.

2 § Svar på fråga 1981/82:196 om åtgärder för att öka trafiksäkerheten på vägsträckan Norrköping-Norsholm

Anf. 1 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Christer Nilsson har frågat mig vilka åtgärder jag överväger för att öka trafiksäkerheten på vägsträckan Norrköping-Norsholm.

När det först gäller utbyggnaden av vägnätet finns en särskild planeringsordning som bygger på ett decentraliserat beslutsfattande. I planeringsarbetet tas särskild hänsyn till trafiksäkerhetskraven. Vid upprättandet av nu gällande flerårsplaner för perioden 1979-1988 ansåg länsstyrelsen i Östergötlands län att många andra vägutbyggnader borde komma före den aktuella sträckan av E 4. Därför finns inte sträckan med i gällande plan. Den har således inte "lyfts ut ur" någon plan, som Christer Nilsson påstår i frågan.

Arbetet med att revidera flerårsplanerna har börjat. Nya planer skall upprättas för åren 1984-1993. Det är således möjligt att i det sammanhanget ta med en ombyggnad av vägen i planerna.

När det sedan gäller det löpande trafiksäkerhetsarbetet vidtar väghållaren en rad olika åtgärder som var för sig kan förbättra trafiksäkerheten. Det kan gälla smärre vägombyggnader, förbättringar av korsningar, siktförbättringar, hastighetsregleringar m. m. De dagliga driftåtgärderna på vägnätet har också betydelse för trafiksäkerheten.

Jag är den förste att önska att alla förbättringar av vägnätet som behövs för trafiksäkerheten snabbt kunde genomföras. Tyvärr har det alltid funnits begränsningar i vad samhällsfinanserna tillåter i fråga om vägbyggande. Därför finns fortfarande "felande länkar" som väntar på en ombyggnad.

Det är tyvärr också så att många "felande länkar" kommer att finnas kvar under lång tid framöver. En ombyggnad av den aktuella sträckan till motorvägsstandard beräknades i 1979 års prisenivå kosta ca 125 milj. kr..

*Om åtgärder för
att öka trafiksä-
kerheten på väg-
sträckan Norrkö-
ping-Norsholm*

vilket motsvarar ca 190 milj. kr. i dagens priser. Det skall jämföras med byggandeanslaget, som totalt uppgår till 900 milj. kr.

Anf. 2 CHRISTER NILSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsminister Elmstedt för svaret på min fråga om trafiksäkerheten på E 4-an mellan Norrköping och Norsholm.

När frågan ställdes den 11 januari hade under en månad sex människor omkommit i trafiken på denna 2 mil långa del av E 4-an. Sedan frågan ställdes har vägen skördat ytterligare ett trafikoffer. Sedan 1976 har 20 människor omkommit på vägsträckan. Man räknar med att trafikolyckorna har kostat samhället 40 milj. kr. på fyra år. De mänskliga tragedier som olyckorna orsakat går naturligtvis inte att mäta.

Denna väg mellan Norrköping och Norsholm är smal, kurvig och backig, och där finns flera broar. Det är en väg med många dödsfallor, vilket olycksstatistiken vittnar om. Denna olycksdrabbade flaskhals på E 4-an måste så snart som möjligt byggas om till motorväg. Det bör nämnas att vägsträckan mellan Norsholm och Linköping är motorväg.

Det skulle kosta 150 milj. kr. – eller kanske 190, som kommunikationsministern säger – att bygga en motorväg mellan Norsholm och Norrköping. Men ett sådant bygge skulle snart löna sig samhällsekonomiskt. Olyckorna skulle minska. Näringslivets transportkostnader skulle sjunka. Arbetslösa byggnads- och anläggningsarbetare skulle få jobb.

Herr talman! Vägsträckan Norrköping-Norsholm är så fylld av trafikfarliga avsnitt att de punktsatser som kommunikationsministern antyder endast innebär marginella förbättringar. En motorväg är nödvändig, om vi på allvar vill höja trafiksäkerheten på denna olycksdrabbade väg.

Anf. 3 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag har i stort sett ingen annan uppfattning än Christer Nilsson. Jag sade också i mitt svar att jag beklagar att dessa fruktansvärda olyckor har hänt. Den beskrivning av vägen som Christer Nilsson gör är i och för sig riktig. Även om vägen håller relativt hygglig bredd är den krokig och backig.

Jag vet inte hur länsstyrelsen kommer att göra i fråga om den här vägen i sin nästa plan – tyvärr var den ju inte med i den nu aktuella planen. Det är möjligt att man på länsstyrelsen gör omprioriteringar. De händelser som nu har timat på denna väg ger naturligtvis anledning att ta en extra funderare på problemet, och jag utgår från att man kommer att göra det.

Anf. 4 CHRISTER NILSSON (s):

Herr talman! Vad Sverige behöver i dag är investeringar som sätter fart på landets ekonomi. Därför har vi råd med investeringar i vägar och broar, som ökar trafiksäkerheten och som också ger industrin lägre kostnader. En bättre trafikekonomi är ett sätt att lösa landets ekonomiska bekymmer.

Trafikfarliga avsnitt och flaskhalsar på E 4-an har successivt byggts om till

motortrafikleder och motorvägar. Den olycksstatistik som jag redovisade i mitt förra inlägg visar att det är dags att bygga en motorväg på vägsträckan mellan Norrköping och Norsholm. Så sent som i lördags var en ny tragedi på väg att hända på denna vägsträcka. En långtradare fick sladd och kanade över på den motsatta vägsidan. Hade långtradaren mött ett antal personbilar, hade det blivit flera dödsoffer i denna besvärliga backe.

Delar kommunikationsministern min uppfattning, tycker jag att han skall utöva påtryckningar på myndigheterna för att få fram ett politiskt beslut i den här frågan.

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på frågorna 1981/82:216 och 232 om planerna på framdragning av tunnelbana till Täby

Anf. 5 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Åke Wictorsson har frågat mig om jag vill redogöra för regeringens planering när det gäller den av AB Storstockholms Lokaltrafik begärda koncessionen för framdragning av tunnelbana till Täby.

Stina Andersson har frågat mig om jag är beredd att bifalla koncessionsansökningen, trots Täby kommunfullmäktiges bestämda uttalande att ej planlägga för tunnelbana till Täby.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) ansökte den 6 februari 1981 om koncession för tunnelbana mellan Mörby Centrum och Täby Centrum.

Skrivelsen remissbehandlades före sommaren 1981. En av de direkt berörda remissinstanserna, nämligen Täby kommun, avstyrker SL:s anhållan om koncession.

Lagstiftning om koncessioner saknas, och regeringens prövning baseras därför på praxis. Förfarandet tillkom ursprungligen när järnvägsnätet i Sverige byggdes upp och har senare överförts även till tunnelbanebyggen. Syftet med koncessionsförfarandet var dels att reglera utbyggnaden av järnvägsnätet, dels att ålägga exploatörerna en trafikeringsplikt gentemot allmänheten.

Regeringen prövar bl. a. behövligheten och lämpligheten från allmänna kommunikationssynpunkter och ekonomiska synpunkter.

För tunnelbanan Mörby-Täby kan förutom koncession även krävas expropriationstillstånd. Inträngsfrågorna prövas i detalj i samband med regeringens behandling av landstingets framställning om expropriationstillstånd. Beträffande den sistnämnda framställningen, som endast avser delen Mörby Centrum till Täby kommun, avslutades remissomgången för två veckor sedan. Ärendet följer således normal handläggningsrutin.

En koncessionsansökan prövas normalt inte med avseende på om projektet kan komma till utförande. Däremot kan det vara olämpligt att ge koncession till ett projekt då man inte vet om det kan genomföras.

Nr 76

**Tisdagen den
9 februari 1982**

*Om planerna på
framdragning av
tunnelbana till
Täby*

*Om planerna på
framdragning av
tunnelbana till
Täby*

Regeringen avser att så snart som möjligt fatta beslut i koncessionsärendet.

Anf. 6 ÅKE WICTORSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga.

I Stockholms län är det en uppgift för landstinget att svara för kollektivtrafikförsörjningen genom Storstockholms lokaltrafik. I februari 1981 ansöktes om koncession för framdragande av tunnelbana Mörby-Täby. Avtal mellan Täby kommun och landstinget om framdragandet av den här tunnelbanan träffades. Bl. a. fattades ett beslut av Täby kommunfullmäktige den 17 september 1981.

Regeringen har inte tagit ställning, trots att det nu har gått ett år sedan den här framställningen gjordes. Obestriddligen föreligger det en rättighet för SL att söka och erhålla koncession för den här tunnelbanesträckningen. Trots det har kommunikationsdepartementet envisats med att inte bifalla framställningen. Av den skriftväxling som skett i ärendet framgår att orsaken till detta är att det föreligger oklarhet i stadsplanefrågan. Den centerpartistiske kommunikationsministern och hans statssekreterare tar med andra ord koncessionsfrågan till intäkt för att blanda sig i den lokala debatten i Täby om hur den framtida stadsplanen skall utformas, detta bortseende helt från det avtal som alldeles klart finns mellan Täby kommun och landstinget och trots landstingets beslut.

Men ärendet är allvarligare än så, eftersom planärenden obestriddligen faller inom ett annat departements verksamhetsområde, nämligen bostadsdepartementets. Det här innebär alltså att kommunikationsdepartementet försöker göra sig till en överdomare i ett ärende som uppenbarligen inte ens formellt faller inom dess kompetensområde. De som blir lidande av den här centerpartistiska statskonsten är de tusentals människor som dagligen får uppleva en sämre kollektivtrafikförsörjning, därför att frågan om utbyggnad av tunnelbanan förhalas. För landstinget innebär det här att ett nödvändigt projekteringsarbete förhindras och att tunnelbanebyggandet skjuts ännu längre på framtiden.

Vi borde kunna vara överens om:

1. Det ankommer på landstinget och SL att ombesörja kollektivtrafiken i Stockholms län.
2. Beslut fattade av landstinget i dessa frågor har alltså fattats i demokratisk ordning och skall följaktligen respekteras.
3. En enskild kommun kan rimligtvis inte stoppa ett sådant beslut.
4. Regeringens ansvar för samhällsplanering och det övergripande inseendet över kommunernas detaljplanering ankommer på bostadsdepartementet och inte på kommunikationsdepartementet.

Med utgångspunkt i den sista meningen i kommunikationsministerns svar ber jag att få utvidga min fråga. I svaret står:

”Regeringen avser att så snart som möjligt fatta beslut i koncessionsärendet.”

Jag vill mot den bakgrunden fråga kommunikationsministern: När kommer detta beslut att fattas?

Nr 76

Tisdagen den
9 februari 1982

Anf. 7 STINA ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga. Fast egentligen hade statsrådet Elmstedt endast behövt svara ja eller nej på den fråga jag ställt. Men med hänsyn till att ärendet fortfarande bereds inom regeringen är min nästa fråga densamma som herr Wictorssons: Kan statsrådet närmare precisera när svaret beträffande koncessionsansökan för tunnelbana till Täby centrum är att vänta från regeringen? Ur min synvinkel måste svaret självfallet bli ett nej.

Med hänsyn till den sista remissomgången beträffande expropriation mellan Mörby centrum och till Täby kommun – den avslutades ju för endast två veckor sedan – är jag väl införstådd med att det tar en viss tid att sammanställa svar osv. När det gäller hela det här ärendet tycker jag det är helt korrekt att man har följt normal handläggningsrutin.

I svaret sägs att regeringen beträffande koncessioner prövar bl. a. behövligheten och lämpligheten från allmänna kommunikationssynpunkter och ekonomiska synpunkter. Här vill jag då, också för herr Wictorsson, hänvisa till den folkomröstning som ägt rum i det här sammanhanget, där 72 % i Täby och 94 % i Vallentuna kommun ville ha en bevarad och upprustad Roslagsbana. Människorna sade alltså nej till tunnelbanan. Man kan ju då fråga sig: Är tunnelbanan behövlig? På den frågan vill jag svara nej. Jag hänvisar dels till nämnda folkomröstning, till namnunderskrifter och regeringsuppvaktningar som visat var nordostkommunerna står, dels till den kommande proposition som utlovats under våren om bl. a. statsbidrag för lokaltåg. I det sammanhanget, herr Wictorsson, vill jag påpeka att också Norrtälje kommun i sina remissvar var enig om att säga ja till en bevarad och upprustad Roslagsbana.

Det har varit stora debatter, bl. a. här i riksdagen och i det andra stora huset, nämligen Landstingshuset, om det s. k. "pendeltågsländet". Den debatten skall vi inte ta här. Men jag vill peka på att Roslagsbanan har gått och att den går. Därtill kommer att vi kan rusta upp denna livsnerv i Stockholmsområdets nordostsektor. Roslagsbanan har varit och är fortfarande det naturligt fungerande trafikmedlet i nordostsektorn. Någon tunnelbana till Täby är sålunda inte behövlig eller lämplig.

Ser man på ekonomin finner man att det ter sig mer ekonomiskt fördelaktigt att rusta upp Roslagsbanan än att bygga en 6 km lång tunnelbana, vilket det är fråga om.

Jag vill också hänvisa till det uttalande som Täby kommunfullmäktige nyligen har tagit och som visar bl. a. att fullmäktige inte avser att låta upprätta eller behandla statsplan för tunnelbana. I tidningen Norrort står efter det sammanträde där detta uttalande antogs: "Ett rungande nej till tunnelbana". Detta beslut bör som jag ser det uppfattas som ett klart besked från Täby kommun till kommunikationsdepartementet om att inte bevilja landstingets koncessionsansökan för att få bygga tunnelbana.

*Om planerna på
framdragning av
tunnelbana till
Täby*

Tisdagen den
9 februari 1982

*Om planerna på
framdragning av
tunnelbana till
Täby*

Anf. 8 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag skall lämna Åke Wictorssons värdeomdömen om kommunikationsdepartementet och dess politik därhän. Det får stå för hans räkning, och det är tämligen ointressant i det här sammanhanget. När Åke Wictorsson säger att vi sätter oss till något slags överdomare vet jag inte riktigt vad han menar. Folkomröstningen i detta ärende har ju pekat i en klar och entydig riktning. Det kan man inte nonchalera.

Jag måste också säga att jag är tveksam inför att bara så där utan vidare ta ett beslut som får till följd att man sätter sig på en enskild kommun. Åke Wictorsson tycks ha lättare att klara den saken.

Både Åke Wictorsson och Stina Andersson har frågat när beslutet i koncessionsärendet kommer. Jag räknar med att ett sådant beslut skall komma inom loppet av en månad.

Anf. 9 ÅKE WICTORSSON (s):

Herr talman! Jag tackar för det senaste beskedet.

Orsaken till att värdeomdömena fällides är helt enkelt den uppenbara konstigheten i handläggningen av detta ärende inom kommunikationsdepartementet. Statssekreteraren har i en skriftväxling med landstinget uppenbarligen satt sig i den sitsen att han försöker fungera som en form av överdomare. När en minoritet i landstinget inte vinner gehör för sina intressen skulle det upphöjas till någon form av statskonst från regeringens sida.

När det gäller den ställföreträdande kommunikationsministern Stina Anderssons kommentar avstår jag från att föra den debatten. Däremot finner jag med anledning av hennes inlägg skäl att till kommunikationsministern ställa den kompletterande frågan: Delar kommunikationsministern den inställning som Stina Andersson gett uttryck för, nämligen att det för kollektivtrafiken i Stockholms län ansvariga organets, landstingets, beslut icke skall tillmätas någon som helst betydelse?

Anf. 10 STINA ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för det kompletterande svaret. Jag tycker att det är positivt när kommunikationsministern säger att man bör ta hänsyn till Täby kommun, som det här i första hand gäller, bl. a. på grund av folkomröstningen och andra opinionsuttryck som kommit från befolkningen i nordostkommunerna.

Jag var tidigare inne på frågan varför inte socialdemokraterna, bl. a. herr Wictorsson, som lär sitta på en stol i Norrtälje kommunfullmäktige, har reagerat när ärendet varit uppe i den församlingen. Det kan man fundera över.

Att jag ställt denna fråga till kommunikationsministern beror främst på att jag vill påvisa eller åtminstone försöka påvisa hur angeläget vi ser det från Täby kommuns sida att vi får en bevarad och upprustad Roslagsbana och att kommunikationsdepartementet verkligen tar hänsyn till – något som utlovats – den folkmening som kommit till uttryck i nordostsektorn.

Anf. 11 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag har fått två frågor, en av Åke Wictorsson och en av Stina Andersson. Dessa frågor har jag besvarat. Jag har därutöver av båda fått samma följdfråga. Den har jag också svarat på. Det är mitt besked, Åke Wictorsson, i de frågor som ställts till mig i den här debatten.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på fråga 1981/82:218 om ifrågasatt indragning av postställen i Niliivaara och Markitta

Anf. 12 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Eivor Marklund har frågat mig hur jag ser på den på aktualiserade indragningen av postställen i Niliivaara och Markitta.

Postkontoret i Kiruna har i januari i år beslutat inrätta en ny lantbrevbärlinje. Linjen berör förutom Niliivaara och Markitta även byarna Grenselet, Sakajärvi, Liikavaara, Purnuvaara och Granhult, där man nu har postväskservice. Beslutet har överklagats till postverkets centralförvaltning, som nu skall ta ställning i ärendet. Jag kan därför inte närmare kommentera Eivor Marklunds fråga. Min allmänna inställning är att postverket bör vara försiktigt med serviceförändringar. Samtidigt kan jag konstatera att en övergång till lantbrevbäring uppskattas i de flesta fall. Lantbrevbäraren tillhandahåller nämligen samma tjänster som ett postställe, men kommer hem till kunderna när de har ärenden att uträtta.

Anf. 13 EIVOR MARKLUND (vpk):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga, som rör platser med så krångliga namn.

Jag fäster mig förstas först vid formuleringen att kommunikationsministern har en allmän inställning att postverket bör vara försiktigt med serviceförändringar. Jag menar också att det kan vara riktigt att lantbrevbäring uppskattas där den fungerar. Men i de av mig aktualiserade byarna har man tagit upp de här frågorna mycket brett.

Det gäller inte mer än 425–500 människor, och det är naturligtvis ett litet antal i förhållande till vad vi brukar röra oss med här i riksdagen. Men människorna uppfattar ett postställe som någonting som också har social betydelse, och posttjänstemannen har ett slags servicefunktion i en sådan här by.

Jag tycker att det utmanande i förslaget om indragning uttrycks ganska bra av den fråga som man ställer i byarna, nämligen: Skall postverkets goda ekonomi användas så att landsbygden utarmas samtidigt som det byggs pråliga posthus och bankpalats i tätorterna? Det kanske är en fråga som ett centerpartistiskt statsråd bör fundera över.

Jag noterar självfallet också att frågan inte är avgjord men att man skall pröva den. Då är det min förhoppning att man vid den prövningen verkligen

Nr 76

**Tisdagen den
9 februari 1982**

*Om ifrågasatt
indragning av
postställen i Nili-
vaara och Mar-
kitta*

***Om åtgärder mot
viltolyckor***

tar hänsyn till de uppfattningar som människorna i de här byarna har redovisat. Det gäller t. ex. detta att Nilivaara har högstadium, Konsum, Folkets hus, kyrkoherde med egen folkbokföring, busstation och kiosk – och man tycker kanske också att detta med att det finns en mycket livaktig organisationsverksamhet har betydelse. Man ser ett postställe som en viktig funktion för byn och för det 50-tal familjer som vistas där på helgerna och utträttat postärenden under den tiden och på det sättet kanske avlastar postkontoren i Gällivare och Malmberget till stor del.

Jag hoppas som sagt att man vid det fortsatta övervägandet tar hänsyn till dessa förhållanden och också till den opinion som uttryckts i en som jag tycker väl genomförd namninsamling för kravet på att postställena skall vara kvar.

Anf. 14 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag vill bara återigen fästa uppmärksamheten på att ärendet ännu inte har kommit till regeringen utan ligger hos postens centralförvaltning. Vad man där kommer att ha för uppfattning återstår att se.

Det som Eivor Marklund här erinrade om – vad som finns i en by som kan vara aktuell för postindragning och hur man där ser på den servicefunktion som ett postkontor utgör – överensstämmer med de bevekelsegrunder jag har när jag har sagt att man skall försiktig med serviceförändringar. Också jag vet vad ett postställe betyder och hur folk i bygderna reagerar, hur de tycker och tänker.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på fråga 1981/82:231 om åtgärder mot viltolyckor

Anf. 15 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Tredje vice talmannen Karl Erik Eriksson har frågat mig vilka åtgärder regeringen avser att vidta med anledning av den skrämmande utvecklingen av viltolyckorna.

Med proposition nr 1981/82:81 den 19 november 1981 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m. m. har regeringen berett riksdagen tillfälle att ta del av en redogörelse för viltolycksläget och en redovisning av de åtgärder som regeringen nyligen vidtagit och förbereder för att motverka viltolyckorna. Enligt vad jag erfarit bereds propositionen f. n. i riksdagens trafikutskott. Dessutom kan nämnas att frågan om älgjaktens organisation i framtiden just nu behandlas i jordbruksdepartementet med sikte på en proposition under våren 1982. Också i det sammanhanget torde problemet med viltolyckorna komma att beröras.

Anf. 16 Tredje vice talmannen KARL ERIK ERIKSSON (fp):

Herr talman! Skälet till min fråga är den statistik som redovisats från statens vägverk beträffande olyckor under 1981. Den statistiken visade ju att

1980 års väldigt höga siffror när det gäller viltolyckor har överträffats 1981.

Viltolyckorna har, som framgår av det diagram som nu syns på bildskärmen, haft en skrämmande utveckling under hela 1970-talet, och utvecklingen tycks fortsätta också under 1980-talet. 1970 inträffade knappt 2 000 viltolyckor i vårt land – 1 827 nog räknat. 1981 var siffran uppe i nära 11 500 – en enorm ökning alltså. Bland länen är mitt hemlän, Värmland, värst drabbat. Det är faktiskt så att av det totala antalet polisanmälda olyckor är inte mindre än 63 % viltolyckor.

I svaret hänvisar kommunikationsministern till propositionen angående trafiksäkerhetsarbetet, den proposition som lades fram den 19 november 1981. Jag tackar för svaret, men jag vill säga att det är ganska tunt med förslag i propositionen när det gäller åtgärder mot viltolyckorna. Till statsrådets heder noterar jag att han inte heller säger att det skulle vara många konkreta förslag. Statsrådet säger i stället att i det ekonomiska läget vi befinner oss i har vi inte råd med eljest välbehövliga åtgärder såsom siktröjning och viltstängsel. Jag har respekt för detta.

Men jag vill starkt betona att viltolyckor också kostar pengar. Enligt beräkningar som gjorts kostade fjolårets viltolyckor närmare en halv miljard kronor, plus det som inte kan mätas i pengar: 13 dödade och 500 skadade i dessa olyckor. Jag vill göra denna reflexion: Kan man inte i större utsträckning i form av beredskapsarbeten vidta åtgärder i förebyggande syfte, t. ex. siktröjning och uppsättning av viltstängsel? Man har gjort detta punktvis i landet, med mycket god framgång. I Skaraborgs län t. ex. har man byggt upp viltstängsel med beredskapsmedel längs 16 mil väg. I Värmland har man ett projekt klart, efter vad jag har fått besked om, avseende den nya motorvägen mellan Karlstad och Kristinehamn, där man med landstingsmedel och AMS-medel kommer att sätta upp viltstängsel.

Jag vill fråga statsrådet: Kommer kommunikationsministern, med hänsyn till de här färska, dystra siffrorna som syns på staplarna, att genom meddelande till trafiksäkerhetsverket och vägmyndigheterna peka på möjligheterna att i större utsträckning använda beredskapsarbeten för åtgärder i förebyggande syfte?

Anf. 17 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Beträffande de frågor som Karl Erik Eriksson tog upp vill jag framhålla att vägmyndigheterna, tillsammans med dem som känner till viltet när det gäller att röra sig, ju kommit fram till att det går att förenkla tillvägagångssättet vid uppsättande av viltstängsel. Det går att sätta upp stängsel både snabbare och billigare, samtidigt som effektiviteten blir ungefär densamma som förut. Systemet tillämpas redan på en del håll.

Beredskapspengar används redan för det här ändamålet. Jag tror också att utvecklingen när det gäller viltolyckorna bör kunna medföra ett större tryck på dem som har ansvaret, så att de med hänsyn till arbetsmarknaden håller sig framme vid tilldelningen av pengar. Det rör sig här om en utomordentligt angelägen uppgift, och jag delar helt tredje vice talmannens uppfattning att

*Om förbud mot
användning av
vissa byggmaterial*

det behöver göras insatser. Det görs redan insatser, men jag tycker att det borde kunna göras ännu större sådana. Detta kräver naturligtvis att de som engagerat sig verkligen håller sig framme, så att det här området prioriteras. Det är som bekant också en hård konkurrens om pengarna.

Anf. 18 Tredje vice talmannen KARL ERIK ERIKSSON (fp):

Herr talman! Jag konstaterar att det inte råder några delade meningar mellan kommunikationsministern och mig om betydelsen av förebyggande åtgärder, och jag håller med om att kommuner och lokala myndigheter kan göra en insats genom att, som kommunikationsministern uttryckte sig, hålla sig framme. Jag vill bara tillägga att jag tycker att detta skulle vara mycket klokt i nuvarande läge, eftersom det finns så många friställda i skogsområdena som skulle kunna få en meningsfull sysselsättning och samtidigt kunna göra en god insats. Jag vet att man i t. ex. Sunne kommun med hjälp av beredskapspengar har siktröjt i mycket stor utsträckning. Där har man också genom att förbättra sikten i hög grad lyckats nedbringa antalet olyckor.

Vi är överens, och jag hoppas att den här debatten skall bidra till att väcka kommunerna till initiativ, så att de utnyttjar de möjligheter som finns. Det står mycket stora värden på spel, om kurvan fortsätter att stiga. Alla vi politiker har en uppgift när det gäller att stoppa den här utvecklingen.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på fråga 1981/82:219 om förbud mot användning av vissa byggmaterial

Anf. 19 Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBÖ:

Herr talman! Karl-Erik Häll har frågat mig om jag vill medverka till att användningen av vissa sorters golvspackel stoppas till dess full klarhet vunnits om dess eventuellt skadliga verkningar.

Jag vill inledningsvis understryka att jag ser allvarligt på de larmrapporter om byggmaterial som kan medföra obehag och hälsorisker för dem som arbetar med materialet och för dem som använder byggnaderna. Förutom de direkta hälsoriskerna uppkommer också problem att i efterhand åtgärda eller byta ut olämpliga material. Detta kan ta stora samhällsresurser i anspråk.

Kunskapen om eventuellt skadliga verkningar av de golvspackel som Karl-Erik Häll här tar upp är f. n. mycket bristfällig. Därför gäller det nu att mycket snart få klarhet i om vissa golvspackel är olämpliga.

Statens planverk och byggforskningsrådet kommer enligt vad jag har erfarit att skyndsamt studera denna fråga. Myndigheterna räknar med att inom ett halvår ha tagit fram underlag som skall göra det möjligt att ta ställning till om användningen av vissa golvspackel bör begränsas.

Anf. 20 KARL-ERIK HÄLL (s):

Herr talman! Jag vill förstås tacka för det svar jag har fått, men jag måste också skynda mig att säga att jag är litet besviken på innehållet.

Den golvmassa som jag har omnämnt och som man använt vid uppförandet av vår förvaltningsbyggnad uppe i Gällivare – och som nu alla berörda och inkopplade experter bedömer med mycket stor sannolikhet vara orsaken till de skadeverkningar och sjukdomsfall som vi har fått i släptåg sedan byggnaden togs i bruk – används nu i allt fler byggen och har använts i många byggen, där liknande svårigheter har uppstått.

Jag har fått reda på att man utreder sådana här fall på andra ställen, i Enskededalen utanför Stockholm, i Gävle och i Malmö. Alla ser ut att stå lika frågande som vi till vad besvären egentligen beror på. Ännu har ingen av alla anlitade experter och forskare kunnat ge oss besked om vad vi skall göra åt det här eländet.

Statsrådet kan inte göra vad jag bad om, nämligen att stoppa användningen av golvmassan till dess man har fått klarhet om vilka skadeverkningar den har. Jag förstår att det kan vara svårt att göra det. Nu är det i alla fall på det sättet att man, medan undersökningarna pågår, bygger vidare och lägger allt fler golv med den här typen av golvmassa. I Skellefteå bygger man exempelvis en förvaltningsbyggnad som är mångdubbelt större än den vi har byggt i Gällivare, och där används samma material. Jag måste beklaga att inte byggföretagen är litet försiktigare med användningen av den här typen av golvmassa till dess utredningen – förhoppningsvis – ger klarhet i vad som är orsaken till besvären. Jag skulle gärna vilja höra om departementet har haft någon kontakt med byggföretagen om den här historien, eftersom svaret ger besked om att man är oroad över utvecklingen.

Låt mig också säga att vår förvaltningsbyggnad i Gällivare börjar likna en vetenskaplig institution mer än en förvaltningsbyggnad. Där trängs nu forskare från FOA och Kungl. tekniska högskolan i Stockholm. De tar fler och fler prover, som skall utvärderas. Allt detta tar lång tid. Under tiden stiger kostnaderna för kommunen till miljonbelopp, och ännu vet vi inte ett dugg om vad för slags åtgärder vi till slut måste vidta och inte heller vilka kostnader vi slutgiltigt stannar vid. Därför vill jag fråga om inte statsrådet har någon kommentar vad gäller de kommunala kostnader som kan uppstå i sammanhanget.

Jag vill till sist fråga: Om det slutgiltigt blir klart att det är den berörda undergolvmassan som är orsak till bekymren, vad kan då statsrådet ställa för åtgärder i utsikt för att förhindra ett återupprepande?

Anf. 21 Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBO:

Herr talman! Jag tycker att Karl-Erik Häll i sin fråga tar upp en problematik som är svår och som innebär en konflikt. Han säger att vi har experter, som tror att orsaken till olägenheterna är detta byggnadsmaterial. Det är däri hela frågeställningen egentligen ligger. Å ena sidan är det naturligtvis ett problem, om det visar sig att farhågorna är befogade – att det här byggmaterialet medför någon form av sanitär olägenhet för de människor

Nr 76

Tisdagen den
9 februari 1982

*Om förbud mot
användning av
vissa byggmaterial*

*Om förbud mot
användning av
vissa byggmaterial*

som jobbar där och för byggnaden i framtiden. Å andra sidan kommer det givetvis att medföra problem, om man utan ordentligt sakunderlag förbjuder materialet, med de återverkningar det har på sysselsättningen och för de företag som gör produkterna. Det är just det som är den stora konflikten.

Därför är det, som jag ser det, synnerligen viktigt att vi får underlag för ställningstagande för att fastställa gränsvärden eller andra regler, som vi inte alls är främmande för att fastställa – om olägenheter konstateras.

Vi har självfallet haft kontakt både med byggföretag och med experter av olika slag. Vi har inte hittat experter som i dag säger sig vara så klara i sitt ståndpunktstagande att de anser att vi omedelbart bör stoppa produkten. Å andra sidan har också byggföretagen lovat att se på problemet. Det är ju klart att det finns en möjlighet att under tiden använda andra material, även om det i vissa fall ställer sig dyrare.

Anf. 22 KARL-ERIK HÄLL (s):

Herr talman! Jag vill gärna tacka för det beskedet. Jag har anledning att tro att statsrådet ganska snart får infria sitt löfte om att stoppa användningen av golvspackel.

Jag är också medveten om att det är stor skillnad mellan att tro och att veta, men så långt har man ändå kommit vid de undersökningar man gjort uppe i Gällivare att man samstämmt konstaterat att den golvmassa som där används och som används på många andra ställen innehåller bakterier som förorsakar sjukdomssymtom. Det räcker för att konstatera att man måste sätta stopp för användningen av den typen av massa.

Jag ser nu att vi inte kan klara det omedelbart. Det som oroar mig är att det kommer att ta uppskattningsvis ett halvår. Jag utgår ifrån att också det är en något optimistisk uppskattning. Det skulle som värst kunna innebära att det i Gällivare står en förvaltningsbyggnad för i runt tal 20 milj. kr. som inte kan användas. Ett stort antal anställda har fått lämna byggnaden för att de blir sjuka av att vistas där, och vi kan inte inom ett halvår få någon hjälp och vägledning när det gäller att avgöra hur man skall åtgärda detta. Det var därför jag frågade om statsrådet måhända hade någon liten kommentar till den kommunalekonomiskt ytterst besvärliga situation som kan uppstå i Gällivare och kanske också på andra ställen.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Föredrogs och hänvisades

Förslag

1981/82:8 till näringsutskottet

8 § Anmälades och bordlades

Proposition

1981/82:94 Transport av farligt gods

9 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställts

den 8 februari

1981/82:253 av *Jörgen Ullenhag* (fp) till kommunikationsministern om tågtrafiken mellan Uppsala och Stockholm:

Tågtrafiken mellan Uppsala och Stockholm är utsatt för svåra störningar. Förseningarna är besvärande, och antalet sittplatser räcker ofta inte till. Dessutom är informationen i samband med tågförseningarna ofta obefintlig eller otillräcklig.

Mot den bakgrunden vill jag fråga kommunikationsministern:

Vilka kortsiktiga och långsiktiga åtgärder kommer att vidtas för att förbättra situationen för tågpendlarna mellan Uppsala och Stockholm?

den 9 februari

1981/82:254 av *Lilly Hansson* (s) till industriministern om avvecklingen av NCB:s verksamhet i Hörnefors:

Företrädare för alla partier har sagt, att om en avveckling av ett företag måste ske, så skall det ske i socialt acceptabla former. I NCB i Hörnefors sker nu en nedläggning av cellulos- och pappersfabrikerna. Arbete för de friställda finns inte på orten, och de allra sämst ställda är den äldre arbetskraften. NCB vägrar att ta hänsyn till de äldre och deras försörjning till dess att de når pensionsåldern genom t. ex. ett avgångsvederlag eller lön under några år.

Jag vill mot bakgrund av vad som sagts och av att staten är största aktieägare fråga industriministern:

Vill industriministern medverka till att avvecklingen av NCB:s verksamhet i Hörnefors sker i socialt acceptabla former och vidta sådana åtgärder att de äldsta arbetstagarna blir ekonomiskt skyddade fram till pensionsåldern?

1981/82:255 av *Grethe Lundblad* (s) till jordbruksministern om skärpta regler för avgasrening:

Trafiken är i dag den största källan till luftföroreningar i Sverige. Statens naturvårdsverk – vår främsta miljövårdande myndighet – meddelade i maj 1981 föreskrifter om avgasrening för bensindrivna bilar. Bilindustrin besvarade sig till regeringen över förslaget till föreskrifter och enligt tidningsuppgifter har nu regeringen fattat beslut om ändring i naturvårdsverkets förslag. Beslutet skulle innebära att, om biltillverkare begär det, skärpt avgasrening inte behöver verkställas förrän 1985.

Nr 76

Tisdagen den
9 februari 1982

*Meddelande om
frågor*

Nr 76

Tisdagen den
9 februari 1982

*Meddelande om
frågor*

Med hänvisning till det anförda ställs till jordbruksministern följande fråga:

Vill jordbruksministern redogöra för orsaken till att skärpta regler för bilarnas avgaser skall fördröjas ytterligare två år?

10 § Kammaren åtskildes kl. 15.42.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Solveig Gemert