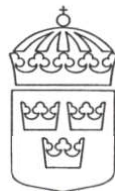


Riksdagens protokoll

1991/92:108

Fredagen den 8 maj

Kl. 9.00–10.20



Protokoll
1991/92:108

1 § Hänvisning av ärende till utskott

Föredrogs och hänvisades
Motion
1991/92:So30 till socialutskottet

Svar på interpellationer

2 § Svar på interpellation 1991/92:175 om omförhandling av den s.k. Dennisuppgörelsen

Anf. 1 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Fru talman! Pär Granstedt har frågat mig om jag är beredd att medverka till en skyndsam omförhandling av den s.k. Dennisuppgörelsen så att kollektivtrafiksatsningarna kan genomföras med förtur, medan Österleden och Västerleden tills vidare får anstå.

Först vill jag klargöra för Pär Granstedt att syftet med de s.k. storstadsförhandlingarna var att utarbeta överenskommelser som syftade till att genom åtgärder i det samlade trafiksystemet förbättra regionernas miljösituation, öka tillgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för regionernas utveckling. Förhandlarnas uppgift var att medverka till att långsiktiga överenskommelser om åtgärder och finansiering kunde träffas.

Vad gäller den s.k. Dennisöverenskommelsen för Stockholmsregionen har förhandlaren lyckats få parterna att sluta en långsiktig överenskommelse som omfattar åtgärder och finansiering. Vål medveten om att vissa delar av innehållet i uppgörelsen var kontroversiella sköt man fram tidpunkten för ett slutligt ställningstagande till Österleden och Västerleden till 1992.

På den regionala och lokala nivån förbereder man för närvarande ett slutgiltigt ställningstagande till dessa två trafikleder. Jag anser därför att ansvaret för att en slutlig uppgörelse om trafik och miljö i Stockholmsregionen kommer till stånd för närvarande helt ligger i händerna på de partier i Stockholms stad och län som slutit principöverenskommelsen. Jag står för den del av överenskommelsen som faller på staten och är beredd att slutföra avtalet. Eventuella förslag till förändringar av principöverenskommelsen bör enligt min uppfattning komma på initiativ från parterna i regionen.

Jag är således inte beredd att ta initiativ till en omförhandling av Dennisuppgörelsen så att kollektivtrafikinvesteringarna kan genomföras med för-

tur, medan Österleden och Västerleden tills vidare får anstå. Däremot är jag beredd att medverka i kompletterande diskussioner under den fortsatta förhandlingsprocessen om en principuppgörelse som innefattar förslag till avgiftssystem för finansiering av de nya trafiklederna och för minskning av biltrafiken i innerstaden.

Jag vill dock påminna om att det enligt riksdagens beslut är ett villkor för att statens bidrag till de tre storstadsregionerna skall utbetalas att syftet med uppgörelserna kan uppnås i sina huvuddrag. Någon utbetalning av bidraget till Stockholmsregionen kan inte ske förrän regeringen fått tillräckliga garantier för att uppgörelsens mål kan uppnås i sina huvuddrag.

Ur arbetsmarknadssynpunkt är det viktigt att snabbt få i gång utbyggnaden av de olika delarna av Dennispaketet. Det är min förhoppning att förhandlingarna i Stockholm snart kan slutföras. Enligt vad jag erfarit kan en slutgiltig uppgörelse kanske stå klar redan denna månad.

Då Pär Granstedt, som framställt interpellationen, anmält att han var förhindrad att närvara vid sammanträdet, medgav talmannen att Christina Linderholm fick delta i överläggningen i stället för interpellanten.

Anf.2 CHRISTINA LINDERHOLM (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka för svaret på Pär Granstedts interpellation, som jag tar emot i hans frånvaro. Svaret är klart och tydligt, om än inte tillfredsställande. Inget initiativ till omförhandling kommer att tas från kommunikationsministerns sida. Jag anser att statsrådets ställningstagande är av flera skäl djupt olyckligt för Stockholm och stockholmarna. Jag skall motivera varför.

För det första är miljön den största förloraren och därmed Stockholmsregionens invånare som är beroende av denna miljö. Jag kan inte förstå annat än att förslaget bygger på en kraftig ökning av biltrafiken, för annars går den tänkta finansieringen av Öster- och Västerleden inte ihop. Visserligen säger Stockholmsleder AB att det i huvudsak handlar om en omfördelning, från innerstaden till ringen. Men samtidigt finns planer på kraftiga utbyggnader av arbetsplatser framför allt i sydostregionen.

Trafikökningen är en negativ miljöfaktor för en redan utsatt region. I stället skulle en totalt kraftig minskning behövas.

Om det extrema tunnelalternativet vad gäller Österleden skulle bli verklighet, måste avgaserna från tunnlarna ta vägen någonstans. Tunnel under Saltsjön är en annan allvarlig miljöfara, eftersom bottensedimentet är mycket förorenat och knappast tål att röras i. Ett alternativ som föreslagits är ett betongrör genom vattnet, något som dessutom kraftigt skulle försämra genomströmningen mellan Mälaren och Saltsjön.

Västerledens hot mot Mälaröarnas miljö är väl känt. Där finns dessutom ett enigt kommunalt nej till trafikled. Hur tänker regeringen behandla det? Miljön hotas även längre norrut, vid Täby Kyrkby, där en arkeologiskt värdefull kulturmiljö skulle förstöras.

Med anledning av de här beskrivna förödande ingreppen i miljön – det finns förvisso fler exempel än dessa – vill jag fråga statsrådet om den miljö-

konsekvensanalys som enligt lag skall göras på något sätt är på gång. Hur ser statsrådet på ledernas tillkomst från den synpunkten?

För resten kan man fråga hur det går att göra en miljökonsekvensbeskrivning av Österleden, för det projektet är ju unikt. Det finns inget liknande att jämföra med. Aldrig har det byggts en så lång tunnel i den sortens miljö, med trafikplatser under jord och med transporter av farligt gods. Visst låter det som om det skulle vara bäst att avstå, eller hur, statsrådet? Det tycker flera av de politiska partierna i Stockholm och Stockholmsregionen, däribland Centern. Och ännu viktigare: det finns en bred opinion för ett nej hos dem som bor i de berörda områdena.

Vi har redan ett exempel på en nymodighet i Österledsområdet, kolkraftverket vid Värtan. Det blev ju inte så lyckat från miljösynpunkt och dess värre inte heller från ekonomisk synpunkt.

För det andra kan man fråga sig om det faktiskt inte finns möjlighet för regeringen, om viljan finns, att ta ett eget initiativ i en fråga som ärvt från en tidigare regering. De partier som undertecknat principöverenskommelsen – m, fp och s – tycks endast delvis vara överens, däribland om de delar som berör satsning på kollektivtrafiken.

Moderaterna säger nej till avgifter på redan befintliga vägar, vilket skulle omöjliggöra avgifter i innerstaden och därmed minskning av biltrafiken. Det är en av de två frågor där statsrådet enligt svaret är beredd att medverka till en lösning. Hur skall det gå till?

Folkpartiet liberalerna säger nej till Västerleden och har därmed backat ett steg från överenskommelsen, där man bara ville avvakta.

Inom socialdemokratin finns oenighet om Österleden.

Vad finns då kvar av paketet? Jo, just det som Pär Granstedt har tagit upp i interpellationen, nämligen kollektivtrafikdelen.

För det tredje verkar det något obetänkt att ta ansvar för garantier i mångmiljardklassen utan några indikationer på att lederna verkligen kommer att finansiera sig själva på det sätt som jag uppfattade var ett av villkoren för att staten skulle medverka i projektet. Kostnaderna har ju stigit avsevärt, med minst 50 %, kanske upp mot 100 %, sedan principöverenskommelsen undertecknades. Det kan inte vara god ekonomi att binda upp sig för nya garantiåtaganden i den storleksordningen i ett läge där statens finanser är minst sagt otillräckliga för betydligt nödvändigare insatser och där ökning av kostnader på andra områden måste motsvaras av besparingar i minst samma omfattning.

Däremot är satsning på kollektivtrafikdelen inte ett nytt åtagande. Där finns medel reserverade. Dessutom har regionen själv levererat in en del genom den tillfälliga investeringsavgift på kontorsbyggande som infördes och som gällde under några år. Riksdagen har beslutat att dessa medel skall tillföras Dennispaketet.

Fru talman! Det finns möjlighet för regeringen att återkomma till riksdagen med ett positivt besked till stockholmarna. Låt de partier som vill diskutera Öster- och Västerleden att fortsätta därmed och sätt i gång med resten. Satsningen på kollektivtrafiken, där det finns enighet, skulle kunna påbörjas snart. Det skulle vara en viktig miljöinsats, en förnämlig insats för de många

Prot. 1991/92:108
8 maj 1992

Svar på interpellationer

som är beroende av god kollektivtrafik och innebära god ekonomi. Dessutom skulle det innebära fler jobb nu.

Anf. 3 INES UUSMANN (s):

Fru talman! Det sägs att man aldrig behövde göra om dagordningen i regionplanenämnden från 60-talet och fram till slutet av 80-talet, därför att det var samma ärenden som var uppe. Det handlade om en trafikled över Mälarsjöarna, om Roslagsbana eller tunnelbana till Täby.

Det här var exempel på låsningar i trafikplaneringen som under många år förstört möjligheterna för Stockholmsregionen att få en vettig trafikförsörjning. Detta har drabbat Stockholmsregionens invånare både miljömässigt och när det gäller möjligheterna att ta sig fram såväl kollektivt som med egen bil. Men när centralt placerade rikspolitiker och framför allt politiker i landstinget och regionplanenämnden har pratat och pratat har bilarna fortsatt att köra. Detta har inneburit försämringar för miljön liksom igenkorkningar av infarterna. Nyttotrafiken har inte kunnat ta sig fram.

Det var meningen att Dennisförhandlingarna skulle lösa upp det här. Vi tyckte att det innebar en möjlighet att bryta upp de cementerade åsikter som varit så förödande under många år. Alla fick ge med sig litet grand, men helheten var viktig. Det var inte heller oväsentligt att vi i fråga om regionen också fick en garanti att vi skulle få statliga medel för att förbättra både kollektivtrafiken och vägtrafiklederna. Därför tycker jag att det är mycket bra att kommunikationsministern klargör att det är helheten som är viktig. Jag är mycket nöjd med att det uttrycks så klart i interpellationssvaret.

Men staten har också ett ansvar för att Dennisuppgörelsen skall bli verklighet. Därför tycker jag att det är litet synd att kommunikationsdepartementet säger att man inte tänker ta några initiativ för att trycka på. Jag är medveten om att förhandlingarna just nu är inne i ett mycket känsligt läge. Det är bara några veckor kvar till deadline, tidsgränsen, och det vore förödande om hela projektet skulle skjutas i sank.

När det gäller Mälarbaneprojektet tog kommunikationsministern ett initiativ och stoppade klockan. Jag menar att även det här projektet är ett riksintresse, så att staten måste ta sitt ansvar och verkligen trycka på. Varför inte stoppa klockan, så att förhandlingarna kan slutföras?

Jag tycker att borgerligheten i kanslihuset nu får ta borgerligheten i landstinget i handen och leda in den på det rätta spåret och också ta ansvar för bompengar eller vad det nu kommer att bli fråga om för avgifter. Trots det som Christina Linderholm sade tål inte Stockholmsregionens befolkning som helhet mer förhållning av trafiklösningarna. Detta får inte bli något slags nytt uppskjutande som när det gällde Kungshatt och Roslagsbanan. Vi behöver hela Dennispaketet, och jag tycker att det vore oerhört tragiskt om de olika partiernas egenintresse skulle få styra.

Från arbetsmarknadssynpunkt är det ju också viktigt att arbetet kommer i gång nu när vi har en lågkonjunktur – i rimlig tid innan högkonjunkturen kommer tillbaka och de högre priserna gör att det blir dyrare. Vi vet att tunnelkostnaderna kommer att skjuta i höjden. Det fattas fortfarande mycket pengar, men låt oss inte förvärra situationen ännu mer. Jag väddar till kom-

Anf. 4 EVA ZETTERBERG (v):

Fru talman! Först vill jag anlägga några formella synpunkter. Det är med förvåning som jag har sett att våra interpellationer har delats upp, så att det tas var för sig. Den interpellation som jag har ställt till kommunikationsministern handlar i stort sett om samma saker som de andra interpellationerna, om trafiksätsningarna i Storstockholm och om Dennisförhandlingarna och möjligheterna till omförhandling. Jag tycker därför att det är litet märkligt att spara mina synpunkter till slutet, när allt annat är färdigdiskuterat.

Till kommunikationsministern vill jag apropå det svar som Pär Granstedt har fått säga att jag beklagar att man från regeringens sida inte ser allvarigare på möjligheterna att snabbt komma i gång med kollektivtrafiksätsningar. Jag delar helt kommunikationsministerns uppfattning att det är viktigt med den bredare samlingen. Syftet med Dennisförhandlingarna kan inte, såvitt jag förstår, vara annat än gott. Det är nämligen oerhört viktigt att man finner breda lösningar över partigränserna, och inget parti har väl någon annan uppfattning. Men man kan naturligtvis ifrågasätta resultatet. Det har ju visat sig att man ännu inte har kommit i gång och att sätsningen på kollektivtrafiken blir alltför liten. Det är inte heller sätsningen på kollektivtrafiken som har varit särskilt kontroversiell, utan det är de andra trafiklederna som ifrågasatts av flera partier.

Jag skall inte föregripa svar på de speciella frågor om trafikmiljön som jag har ställt och som vi alltså får återkomma till. Men jag vill än en gång understryka vad som kommer fram i den här interpellationen och i diskussionerna med de andra debattörerna: att kollektivtrafiken ju berör en mycket stor grupp människor i vårt län, de människor som inte har bil och de som har bil men som ändå föredrar att åka kollektivt.

Det finns alltså all anledning att satsa snabbt på det här området och att bygga ut för att kvinnor och andra som inte åker bil i samma utsträckning som män skall kunna göra det.

I Vänsterpartiet är vi mycket intresserade av de här kollektivtrafiksätsningarna, och vi har i motioner lagt fram mycket konkreta förslag såväl i riksdagen och landstinget som tillsammans med Stockholms stad. Det fattas inte objekt, och det finns all anledning att sätta i gång med dem nu. Varför tycker kommunikationsministern att regeringen skall ha en så låg profil? Varför kan inte regeringen aktivt gå in och tillsammans med dem som förhandlar ta sitt ansvar och se till att det hela kommer i gång i stället för att låta det bli en ytterligare förhållning med de kollektiva sätsningarna, eftersom det finns problem beträffande trafiklederna i vårt län och det finns anledning att diskutera dem?

Anf. 5 JOHAN LÖNNROTH (v):

Fru talman! Jag får som Eva Zetterberg säga att principdiskussionen i avslutning till den här interpellationen är exakt densamma som för Göteborgs del. Det svar som jag har fått på min interpellation innehåller egentligen ing-

Svar på interpellationer

enting utöver det som Mats Odell redan har sagt i svaret på centerinterpellationen.

Jag är i detta hus ganska van vid att lyssna på diskussioner om Stockholmsproblem. Oftast har man mycket svårt att få stockholmare att ta del av diskussioner som rör Göteborgs problem. Även av det skälet väljer jag att redan nu gå in i debatten.

Överenskommelsen om trafik och miljö i Göteborgsregionen innehöll dels ett antal kollektivtrafikprojekt, som alla var överens om, dels en ny sträckning av E 6 öster om Göteborg som var kontroversiell. På det sättet liknar situationen i Göteborg mycket den i Stockholm. Så småningom har alla parter enats om att E 6-ans nya sträckning var förkastlig. Det gäller de inblandade kommunerna och också staten genom vägverket. Vi göteborgare trodde då att allt var gott och väl och att vi skulle kunna dra i gång kollektivtrafikinvesteringarna. I januari fick vi visserligen 25 milj.kr. till byggandet av den s.k. Lisebergstationen, vars totalkostnad uppgår till 75 milj.kr. Men sedan var det stopp. I februari sade Göteborgsregionens kommunalförbund att det när det gällde trafikinvesteringar fanns beredskap för att investera 282 milj.kr. i vår och 420 milj.kr. nästa budgetår. Men departementet reste hinder. Man sade att alla delar av överenskommelsen måste vara finansierade, även en ny E 6-dragning, trots att statens vägverk självt tagit avstånd från det tidigare förslaget till dragning.

Göteborgsregionens kommunalförbund har sedan dess arbetat för glatta livet för att klarlägga vad som behöver göras och uppfylla sin del av överenskommelsen. Ändå säger nu Mats Odell att man måste säkerställa att syftet med överenskommelsen uppnås i sina huvuddrag, vilket tycks kräva att man dels löser frågan om ny sträckning av E 6 genom Göteborg, dels löser frågan om formerna för att införa ett nytt avgiftssystem för vägtrafiken.

Men hur i Jesu namn, om jag nu får använda det uttrycket, skall man kunna ge definitiva garantier för detta när lagstiftningsläget är oklart och staten just övergivit sitt tidigare vägprojekt? Om kommunerna och vägverket nu exempelvis skulle kunna enas om att vi faktiskt klarar oss med nuvarande sträckning av E 6, kanske med några små kompletteringar, kan man fråga sig om det räcker. Eller är det ett självändamål att vi måste dra en ny motorled genom landskapet?

Det finns inget vettigt skäl att hålla inne med pengarna till de nödvändiga kollektivtrafikinvesteringarna i Göteborg, vilka dessutom ger välbehövliga jobb i ett kärt konjunkturläge.

Jag vill alltså fråga Mats Odell varför vi inte kan få de här pengarna nu. Jag trodde att besluten i storstadsfrågorna – det gäller alltså alla de tre storstäderna – innebar att man reserverade pengar. Har kommunikationsministern över huvud taget några pengar till detta? Ibland får man en känsla av att Mats Odell har en viss förmåga att återanvända redan förbrukade pengar.

Jag vet att det under de kommande månaderna av unga miljöaktivister i Göteborg planeras cykeldemonstrationer och trafikblockader. Många kristna ungdomar kommer att delta i aktiviteterna. Det är en katastrofal miljösituation i det centrala Göteborg. Jag tror att alla göteborgare förväntar sig att staten, som faktiskt är medansvarig för att det har kört ihop sig i diskussionerna, nu satsar pengar.

Fru talman! Först skall jag nämna något om de tekniska frågorna när det gäller varför interpellationerna inte behandlas i ett sammanhang. Till Eva Zetterberg vill jag säga att Pär Granstedts interpellation lämnades in någon gång i början av april. Jag tror att det var den 6 april. Eva Zetterbergs interpellation var oss till handa den 5 maj. Beredningen av dessa interpellationer har alltså skett vid helt olika tidpunkter. Johan Lönnroths fråga väljer jag att besvara i anslutning till att jag besvarar Eva Zetterbergs interpellation, annars tror jag att vi får en märklig debatt här.

Svar på interpellationer

Christina Linderholm är inte nöjd med mitt svar att jag inte är beredd att medverka till att omförhandla och att i förtid betala ut. Problemet, Christina Linderholm, är inte mitt, problemet är riksdagens. Det är riksdagen själv som har ålagt regeringen dessa restriktioner i beslutet. Jag har själva texten, om det råder någon oklarhet på denna punkt. Jag tror att vi inte skall ägna mer tid åt kompetensförhållandena. Jag har bl.a. på grund av en anmälan från Ines Uusmann varit i konstitutionsutskottet och diskuterat denna typ av frågor. Jag vet därför ungefär vad jag talar om i detta sammanhang, även om detta inte var en direkt parallell till detta fall. Men var statsrådets gränser går när det gäller att överskrida de befogenheter som vi är tilldelade av riksdagen är faktiskt svaret på denna fråga.

Vi kanske skall uppehålla oss en liten stund vid själva Dennisöverenskommelsen, eftersom mina meddebattörer här i stor utsträckning representerar partier som har valt att ställa sig utanför överenskommelsen och som har ett starkt politiskt intresse av att nedvärdera de miljömässiga effekterna av denna överenskommelse. Den bygger faktiskt på ett mycket stort antal utredningar som rör effekterna av olika åtgärder som ingår i överenskommelsen. Dessa utredningar är ganska omfattande.

En utredning heter Trafikanalys av förslag inom storstadsförhandlingen i Stockholm. Den är utarbetad inom landstingets regionplane- och trafikkontor. I den utredningen redovisar man faktiskt effekterna av utbyggnaden av kollektivtrafiken, av bannäten och av trafiklederna och effekterna av bilavgifterna. Detta jämförs med ett referensalternativ som innebär en utbyggnad enligt nu gällande planer, och därutöver områdesavgifter i innerstaden utom nord- och sydstråken.

I korthet innebär dessa jämförelser att andelen kollektivtrafikresor väntas öka med 5 procentenheter fram till sekelskiftet. Utbyggnadsalternativet beräknas medföra förbättringar i medelrestid på cirka tre minuter till år 2020, när det gäller både bil- och kollektivtrafiksystemet, jämfört med referensalternativet. Det innebär restidsbesparingar i ett nuvärde på 9–17 miljarder kronor. Jag går inte i detalj in på hur detta är beräknat. Men på grund av mindre trafikarbete beräknas utbyggnadsalternativet leda till förbättringar av miljön och trafiksäkerheten till ett värde av ca 5 miljarder kronor och lägre fordonskostnader med ca 6 miljarder kronor.

Effekterna på miljön och trafiksäkerheten blir alltså positiva om huvudragen i Dennisöverenskommelsen genomförs. De vägs upp av högre driftskostnader för kollektivtrafiken. Den samhällsekonomiska kalkylen pekar alltså totalt sett på att kostnader och intäkter balanserar varandra i detta sammanhang.

Jag tycker att detta är viktigt att poängtera när mina meddebattörer ger sig på den här överenskommelsen som något som i huvudsak hotar miljön i Storstockholmsområdet. Sanningen är alltså att det är precis tvärtom. Även av den anledningen vill jag konstatera att de miljökonsekvensbeskrivningar som Christina Linderholm efterlyste tas fram, enligt naturresurslagen, i samband med detaljprojekteringen. I propositionen framgår det ganska klart att sträckningar och utformningar inte har studerats i detalj, utan det förutsätts att dessa frågor närmare bereds på sedvanligt sätt inom ramen för den lokala och regionala planeringen.

Ines Uusmann frågade varför man inte kan stoppa klockan, så att förhandlingarna kan slutföras. Jag tror för min del att det bästa i en förhandlingssituation trots allt är att det finns ett tryck tidsmässigt. Jag tyckte att även Ines Uusmann själv nästan lutade åt det hållet när hon sade att Stockholmsregionen inte tål mer av förhalning. Just det, därför tror jag inte att man skall stoppa klockan och åstadkomma en sådan förhalning.

Anf. 7 EVA ZETTERBERG (v):

Fru talman! Jag är väl medveten om att våra interpellationer lämnades in vid olika tidpunkter, men problemet att behandla dem samtidigt när man har fått interpellationerna och när svaren är skrivna tycker jag borde vara lätt att klara av ett presidium. Men vi kanske skall lämna denna fråga därhän, eftersom vi nu har denna diskussion.

Jag vill återvända till frågan om det politiska underlaget för Dennisöverenskommelsen. Christina Linderholm har redan varit inne på hur svagt detta underlag tycks vara i dag, därför att man från olika partier har olika uppfattning och delvis gått ifrån den. Jag behöver bara peka på Folkpartiet och Vesterleden. Det finns även andra motsättningar t.ex. när det gäller biltullar, som Moderaterna ännu inte har accepterat. Det finns alltså en rad olika politiska frågetecken kring detta. Därmed inte sagt att jag skulle anse att regeringen skulle frånga sina befogenheter och inte låta riksdagen fatta beslut. Men jag anser att det ändå finns stora möjligheter för regeringen att, som den part som ger en stor del av medlen, gå in i förhandlingarna och kunna påpeka att man anser att underlaget för överenskommelsen sviktar. Syftet med en sådan överenskommelse måste ju vara att den har så bred politisk uppbackning som möjligt. Mats Odell måste tillstå att den uppbackningen i dag saknas.

Den andra aspekten som Christina Linderholm var inne på och som även återkommer i min interpellation är miljöaspekten. Jag har svårt att förstå att kommunikationsministern inte ser att ökad utbyggnad av trafikleder leder till ökad miljöförstöring. Det finns en rad undersökningar i Stockholms län som visar att förslurningen tilltar, att det finns en hel del tecken när det gäller skärgården, t.ex. att bottnarna är övergödda. Det finns alltså en rad olika mycket klara miljöindikatorer på hur trafiken har bidragit till en sämre miljö i Stockholm. I detta sammanhang kan vi inte vänta. Man måste inse hur bråttom det är att snabbt få till stånd en omförhandling och snabbt få ett nytt resultat. Någon ytterligare förhalning är vi inte intresserade av. Dessa investeringar i kollektivtrafiken behövs nämligen i allra högsta grad.

Jag kan tillstå att det kan behövas vissa satsningar även på trafikleder för

att undanröja klara problem där sådana finns, där trafiken stockar sig, och där vi har varit intresserade av att medverka till lösningar. Jag tänker t.ex. på Norra länken. Det är helt klart att detta kan behövas, men inte i den storleksordning som Dennisöverenskommelsen innebär och där kollektivtrafiken borde vara den stora och grundläggande satsningen.

Prot. 1991/92:108
8 maj 1992

Svar på interpellationer

Anf. 8 TALMANNEN:

När det gäller Eva Zetterbergs synpunkter på att en samordning av interpellationer skulle kunna ordnas av presidiet, vill jag bara erinra om att det är regeringen som avgör hur interpellationer besvaras.

Anf. 9 CHRISTINA LINDERHOLM (c):

Fru talman! Först vill jag vända mig till Johan Lönnroth. Jag delar inte uppfattningen att Stockholmsproblemen diskuteras så överdrivet mycket i denna kammare. Däremot skulle man kunna se hur mycket Stockholm diskuteras jämfört med landsorten i förhållande till invånarantal på olika ställen. Men detta hör inte till denna debatt.

Ines Uusmann sade att lederna är av riksintresse. Jag vill hävda att Stockholmsregionens miljö, kulturarv och kulturskatter också är av riksintresse. Det är därför som jag tycker att det är så angeläget att man just diskuterar mijöfaktorerna. Min och Centerns uppfattning överensstämmer inte med den redovisning som har gjorts av dem som är förespråkare för lederna, att miljöeffekterna blir positiva. Det finns även andra utredningar, och det borde finnas skäl att ta del även av de övriga utredningar som har gjorts framför allt om Öster- och Västerlederna för att man skall få en objektiv bedömning, så att man kan väga samman alla åsikter och inte bara åsikterna från dem som har varit förespråkare för lederna.

Statsrådet säger att ökningen av kollektivtrafiken skulle bli ungefär 5 procentenheter i och med detta totala utbyggnadsalternativ med både leder och kollektivtrafik. Men det finns även beräkningar som visar att biltrafiken kommer att öka med 15 procentenheter i och med de utbyggnader av biltrafikleder som skall göras. Ingenstans i världen har man kunnat redovisa en minskning totalt sett av biltrafiken genom att bygga nya trafikleder. Trafikmängden ökar regelmässigt. Det finns ingen anledning att tro att det skulle bli på något annat sätt just här i Stockholmsregionen. Miljön tål inte en ökning. Jag delar helt Eva Zetterbergs uppfattning att miljön inte tål mer biltrafik, oavsett om den går under eller över jord.

Slutligen vill jag säga något om bilavgifterna. Hur i all sin dar skall man lösa denna fråga, när ett av partierna som har varit med om uppgörelsen enbart hävdar att det inte får bli några avgifter på befintliga vägar. Såvitt jag förstår är Stockholms innerstad full av befintliga vägar där man alltså inte skulle ta ut någon bilavgift. Hur tänker kommunikationsministern lösa det problemet?

Anf. 10 INES UUSMANN (s):

Fru talman! Jag delar kommunikationsministerns uppfattning att förhandlingar skall ske under en viss press. Det brukar bli bättre resultat då. Men pressen får inte bli så stor att andra aspekter, innebärande att vi struntar i

alltihopa därför att det blir alltför besvärligt, tar överhand. Jag tror därför att det vore bra om kommunikationsministern kunde förklara sin avsikt genom att tala om att det är oerhört viktigt att vi får till stånd den här uppgörelsen. Jag menar inte att kommunikationsministern i dag skall säga att vi nu stoppar klockan. Vad jag efterlyser är en aviktsförklaring med beskedet att det här även från statens synpunkt är viktigt.

Dessa saker är viktiga för hela landet. Naturligtvis handlar det också väldigt mycket om miljön. Hela Stockholmsområdet är faktiskt av riksintresse, eftersom det är en huvudstadsregion. Dessutom handlar det om gammal kulturbygd.

När det gäller miljöaspekterna är det ett faktum att ett av partierna, Moderata samlingspartiet, säger att det inte skall vara bilavgifter på befintliga vägar. På något vis är det allmänt accepterat som det slutgiltiga avgörandet. Men såvitt jag förstår har det sagts att man får återkomma till Länsförbundet om det skulle bli andra förhandlingsresultat. Det betyder att inte ens Moderaterna har absolut slutna mandat. Men det är naturligtvis något som de får svara för.

Vad som behövs här är en helhetssyn. Jag tror faktiskt att samtliga partier som ingår i den här uppgörelsen – dvs. Folkpartiet, Moderaterna och Socialdemokraterna – är helt medvetna om det.

Centerpartiet har målt sig ur den här diskussionen. Bl.a. har man sagt att det över huvud taget inte skall vara någon tillväxt vad gäller arbetsplatser på Södertörn och i den delen av Storstockholm. Jag tycker att det är märkligt, med tanke på att man i andra sammanhang hävdar inomregionala aspekter – dvs. att vi skall ha en regional fördelning inom Stockholms län, en rättvis fördelning mellan t.ex. sydvästra och nordöstra delarna. Inte minst varustransporterna behöver vi också ta hänsyn till. Det är ju inte bara människor som åker, utan det är också oerhört många varor som forslas i den här regionen.

Anf. 11 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Fru talman! Eva Zetterberg tycker att underlaget för uppgörelsen är svagt. Hon hänvisar till olika uttalanden som olika politiker har gjort.

Jag vill bara ännu en gång konstatera att här pågår faktiskt en förhandling. Om de olika uttalandena kan man ha olika uppfattning. Slutsatsen är att det pågår en förhandling. Mörkret är alltid som djupast strax före gryningen. Jag tror alltså att det finns anledning att ha gott hopp om att vi skall kunna åstadkomma en positiv lösning, innebärande att såväl regionen som staten kan komma i gång med sina åtaganden så fort som det någonsin är möjligt.

Miljöeffekterna tar Eva Zetterberg upp igen. Hon tror inte på det som sägs här. Jag vill upprepa att jag har redovisat hur just helheten så att säga slår och vilken positiv miljöeffekt detta får för situationen i det aktuella området.

Christina Linderholm säger att Stockholmsregionens miljö är av riksintresse, och det är alldeles rätt. Det är ju därför som det krävs en samlad lösning. Det är också därför som vi måste slå vakt om helheten. Vi får inte börja bryta ner det hela, så att parterna gräver ner sig i de gamla skyttegravarna. Ines Uusmann beskrev den saken i sitt första inlägg. Partitaktiskt kan den

situationen vara intressant för vissa partier – det inser jag – men som motiv är det inte tillräckligt för att man skall ansluta sig. Det krävs alltså att vi står raka och utnyttjar den majoritet som faktiskt finns och att vi med kraft genomför det här projektet. Detta är helt nödvändigt.

Vidare säger Christina Linderholm att det inte finns något exempel på att trafiken inte expanderar i takt med utbyggnaden av vägsystemet. Det är mycket möjligt att det är så. Men Dennisöverenskommelsen är ganska unik. Om man bryter ner siffrorna när det gäller de totala investeringarna, finner man för det första att det mera gäller kollektivtrafiken än vägarna. För det andra sker vägutbyggnaden inte helt utan villkor. Enligt den här överenskommelsen skall det ju vara avgifter på de aktuella vägarna för att begränsa trafiken.

Jag tror att Christina Linderholm har all anledning att försöka lämna de perspektiv som hon är inne på och i stället se till helheten. Det gäller verkligen att försöka komma in i den här gemenskapen av parter som försöker få en kraftfull satsning på helheten för att åstadkomma en bättre miljö i Stockholmsområdet.

Ines Uusmann säger att jag borde tala om att det här är viktigt också för staten, och det gör jag mycket gärna återigen. Jag har nämligen gjort det flera gånger förut. Det här manifesteras genom att staten, riksdagen, har anslagit 5,5 miljarder kronor till de tre storstadsuppgörelserna, och då på de villkor som flera av interpellanterna här i dag vill bryta ner till ett moras av nya förhandlingssituationer som ingen av oss kan överblicka.

Talmannen anmälde att Eva Zetterberg anhållit att till protokollet få antecknat att hon inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Anf. 12 CHRISTINA LINDERHOLM (c):

Fru talman! Till att börja med vill jag säga att jag tycker att Ines Uusmann har cementerat den syn på socialdemokratin som finns på många håll – dvs. åsikten att Socialdemokraterna är ett betongparti och dessutom ett parti som ser utvecklingen i ett, skulle jag vilja säga, bakåtperspektiv i stället för att vara framsynt.

Centern har inte målt sig ur diskussionen, och Centern har inte avstått från att delta i förhandlingarna. För att inte ta till överord säger jag att vi i Centern blev uppmanade att avstå från att vara med, eftersom vi inte var intresserade av vissa av trafiklederna. Vi har alltså icke sagt nej till alla trafiklederna. Vi har diskuterat Värtalänken på ett positivt sätt. Vi har diskuterat Norra länken. Vi har diskuterat Södra länken.

Vi anser att det kan vara nödvändigt att bygga en hästskoformad led runt Stockholm för att få en sammanhållning av lederna, med koppling till Essingeleden. Men vi i Centern har, utifrån det underlag som finns både från förespråkare och från dem som har en annan syn på nya trafikleder, kommit fram till att det finns mycket starka skäl *för* miljön och *mot* Österleden och Västerleden. Därför har vi inte ansett oss ha anledning att vara tillskyndare när det gäller den här sortens leder.

Jag får inte svar på några av frågorna. Förhandlingar pågår, säger kommunikationsministern. Men det finns ett antal frågor där regeringen faktiskt har

ett ansvar. En fråga som fortfarande gäller är: Vad är det för diskussion som förs med Ekerö kommun, där man har sagt definitivt nej till Västerleden?

Hur tänker regeringen hantera den saken?

I övrigt kan jag inte säga att jag delar kommunikationsministerns uppfattning om detta med att regeringen inte har möjlighet att ta initiativ. Förmånen med att vara i regeringsställning är ju just att man kan återkomma till riksdagen med nya förslag. Även gamla frågor kan tas upp på nytt. Den möjligheten finns alltså. Det är helt klart.

Satsningen på kollektivtrafiken är större än satsningen på lederna, säger kommunikationsministern. Jag skulle vilja be kommunikationsministern att ge ett exempel.

Kostnadsökningen vad gäller trafikledsdelarna blir ju allt större. Det framgår varje gång man får i sin hand en publikation om lederna. Jag förstår inte hur det är möjligt att från den aspekten göra en bedömning av kostnaderna för lederna.

Se till helheten, säger kommunikationsministern. Ja, det är det vi gör. Vi ser miljön som en del av den helhet som är så viktig för Stockholms invånare och för landet i övrigt. Det är alltså viktigt att miljön i Stockholmsregionen är god. Vi anser att ny teknik och nya kommunikationssätt är mycket bättre än gammalmodiga trafikledssystem som man börjar gå ifrån – man börjar nämligen diskutera att avstå från sådana system – i andra delar av världen. Varför skall vi gå bakåt när andra går framåt?

Anf. 13 INES UUSMANN (s):

Fru talman! Ordet helhet har blivit det viktiga ordet i den här debatten. Jag tycker att det är väsentligt att hålla fast vid detta med helheten och helhetssynen, som ju står i motsats till bytänkandet och det som brukar kallas NIMBY-effekten – dvs. gärna en bra trafikmiljö och gärna en bra lösning vad gäller hela infrastrukturen i Stockholms län, men "not in my backyard". Det får alltså inte beröra den egna lilla byn.

Detta är ett politiskt dilemma i väldigt många frågor som vi folkvalda måste lära oss att hantera. Jag beklagar att Centern inte har förmåga att höja sig något över bytänkandet. Om Centerens förslag förverkligades, skulle hela regionen drabbas vad gäller arbetsmöjligheter, utveckling och en god miljö både i innerstaden och i kommunerna runt omkring.

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på interpellation 1991/92:194 om infrastrukturinvesteringar i Malmöregionen

Anf. 14 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Fru talman! Rolf L. Nilson har frågat mig hur Sverige skall klara de beslutade miljö- och energimålen om ett ekologiskt anpassat samhälle med lägre utsläpp, ökad energieffektivitet etc. om det samtidigt planeras och byggs för en kraftigt utökad vägtrafik samt vilka besked jag i dag kan lämna om statliga medel till infrastrukturinvesteringar i Malmöregionen.

Riksdagen antog våren 1991 en särskild strategi för hur arbetet inom trafiken skall inriktas för att klara de beslutade målen. Strategin bygger på att regeringen och riksdagen successivt fattar beslut om nya åtgärder. Regeringen har i regeringsdeklarationen, budgetpropositionen och nyligen i årets kompletteringsproposition framlagt sin syn på hur detta arbete bör bedrivas. Ett intensivt beredningsarbete pågår nu inom regeringen och i flera statliga verk. Arbetet syftar till att ta fram konkreta förslag till åtgärder.

Regeringen kommer i september 1992 att få trafikverkens nya miljörapporter med förslag till åtgärder. Statens naturvårdsverk kommer i oktober 1992 att lämna sina förslag till åtgärder för att begränsa utsläppen av växthusgaser. Trafiken berörs eftersom transportsektorn svarar för betydande utsläpp av koldioxid. Flera statliga utredningar kommer under året att lämna förslag till åtgärder om hur ekonomiska styrmedel på ett bredare och mer effektivt sätt skall utnyttjas bl.a. inom trafiken.

Av min framställning framgår att regeringen inte anser att hittills fattade beslut är tillräckliga. Ytterligare åtgärder kommer att krävas. Det är – som jag redan anfört i årets budgetproposition – en fördel om miljöarbetet på transportområdet kan baseras på en bred politisk enighet i Sverige, och jag avser att verka för att denna kan skapas.

Jag vill erinra om att riksdagen beslutat om att det ytterst måste ske en avvägning mellan olika samhällsmål. Utmaningen består i att tillgodose angelägna miljökrav samtidigt som lika angelägna trafikpolitiska krav realiserar.

När det gäller statliga medel till infrastrukturinvesteringar i Malmöregionen har den frågan inte prövats nu. Skälet till detta är att de refererade Hultströmförhandlingarna ännu inte är slutförda. Han kommer att presentera sitt förhandlingsresultat den 1 juni 1992.

Då Rolf L. Nilson, som framställt interpellationen, anmält att han var förhindrad att närvara vid sammanträdet, medgav talmannen att Eva Zetterberg fick delta i överläggningen i stället för interpellanten.

Anf. 15 EVA ZETTERBERG (v):

Fru talman! Jag vill först, i likhet med vad regeringsrepresentanter ofta brukar ange, säga att arbetet är så fördelat inom partiet att det är jag som mottar Rolf L. Nilsons svar. Jag vill tacka för det svaret.

När jag vänder mig till kommunikationsministern vill jag börja med den punkt i svaret som jag tycker är mycket positiv, nämligen att regeringen inte anser att hittills fattade beslut är tillräckliga och att regeringen är mycket angelägen om att få fram en bred politisk enighet. Jag tycker att det är mycket positivt att man för Malmöregionen, till skillnad från Stockholmsregionen, faktiskt eftersträvar en bred politisk enighet.

Därmed inte sagt att jag är särskilt nöjd med svaret. Jag tycker att regeringen kommer litet lindrigt undan. Mats Odell hänvisar till förhandlingar med Sven Hultström om Malmöregionen och att de inte är slutförda. Nej, de skall redovisas den 1 juni. Men redan nu är jag övertygad om att kommunikationsministern har klart för sig vilka förslag som föreligger.

Fru talman! Jag vill också hänvisa till att det i brev och olika skrivelser från

länsstyrelsen i Malmöområdet finns klara och konkreta önskemål om vilka satsningar man vill göra i området. Skulle det inte vara möjligt för regeringen att i dag uttala sig något om vad man ser som viktiga satsningar? Jag tycker att svaret är litet väl till intet förpliktigande i den delen.

Jag vill också uttrycka min oro över det beslut som i går fattades i fråga om Öresundsbron. Jag ser inte det som ett steg framåt för den kollektiva trafiken i Malmöområdet, utan jag ser det som ännu en bit på väg mot ytterligare trafikleder och ytterligare privatbilism. Det får klara miljökonsekvenser.

Det kan inte vara okänt för kommunikationsministern att just Skåne och Malmöområdet är ett av de områden i vårt land som är värst drabbade av miljöförstöring, där trafikutsläpp m.m. skapar stora miljöproblem. Det borde därför vara än mer angeläget att titta på just de problemen.

Jag förväntar mig ingen synpunkt om Öresundsbron, eftersom beslutet är fattat, och jag har förstått att kommunikationsministern har ställt sig positiv till det. Men jag vill deklarera att jag ser det som ett klart steg tillbaka för utvecklingen av kollektivtrafiken i Malmöområdet.

Anf. 16 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Fru talman! Det var roligt att Eva Zetterberg i alla fall delvis var nöjd med svaret. Det gläder mig.

När det gäller Öresundsbron genomförs redan nästa vecka den stora miljöhearing som bl.a. ingår i det mycket omfattande arbetet med att pröva miljökonsekvenserna av bygget. Det är en mycket viktig del av beslutet.

Om vi ändå skulle ägna oss litet grand åt vad som görs i Malmöregionen. Jag har svarat på frågor om detta i kammaren vid ett par tillfällen tidigare, men jag skall gärna upprepa det jag sade om det konkreta innehållet i de satsningar som görs.

Det har i olika sammanhang avsatts pengar, bl.a. har 900 milj.kr. anslagits till en tunnel för järnvägstrafik under Hallandsåsen. 80 milj.kr. har anslagits till snabbtågsanpassning av södra stambanan. På vägområdet har totalt 353 milj.kr. anvisats till bl.a. E 4, sträckan Hyllinge-Åstorp, väg 12 i Veberöd och väg 21 förbi Hässleholm. Totalt har Skåneregionen hittills fått anslag på drygt 1,3 miljarder kronor. När byggandet av Öresundsbron startar, alltså i slutet av nästa år, får regionen dessutom ett mycket stort och långvarigt projekt, som kommer att generera sysselsättning i regionen.

Anf. 17 EVA ZETTERBERG (v):

Fru talman! Visst är det bra att man kommer att ha denna miljöhearing om Öresundsbron. Men miljökonsekvenserna av ett brobygge är inte okända. Det har hållits ett antal sådana hearingar i olika former. En hel del av det materialet finns redan. Sedan är det fråga om ifall man väljer att ta det till sig eller inte.

Jag vill tacka för de kompletterande uppgifterna om de satsningar som görs i Malmöregionen på trafikområdet. Visst kan det låta som stora summor. Men hela summan på 1,3 miljarder går inte till kollektivtrafiken. Det är där jag anser att de stora satsningarna borde ske.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 18 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Fru talman! Johan Lönnroth har frågat mig om när och hur erforderliga medel skall bli tillgängliga för de investeringar som är nödvändiga i Göteborgsregionens kollektivtrafiksystem för de närmaste åren. Vidare frågar han om statliga medel kan betalas ut omedelbart. Slutligen frågar han om andra initiativ är aktuella för att undanröja sanitära olägenheter från biltrafiken i Göteborgs kommun.

Överläggningar pågår om genomförandet av storstadsöverenskommelsen för Göteborgs del. Dessa syftar till att säkerställa att syftet med överenskommelsen uppnås i sina huvuddrag. Delfrågor i överläggningarna handlar dels om en ny sträckning av E 6 genom Göteborg, dels om att klarlägga förutsättningarna och formerna för att införa ett modernt avgiftssystem för vägtrafiken.

Beträffande fråga två kan jag säga att det i dagsläget inte är klart när medlen kan utbetalas. Detta beror på de överläggningar som jag nyss nämnde. Ett genomförande av överenskommelsen skulle innebära väsentliga förbättringar av trafikmiljön i Göteborg. Mot denna bakgrund är det angeläget att överenskommelsen genomförs.

I den tredje frågan efterlyses ytterligare initiativ från min sida. Förutom de nu pågående överläggningarna är det inte aktuellt för mig att ta andra initiativ beträffande trafikmiljön i Göteborgs kommun.

Anf. 19 JOHAN LÖNNROTH (v):

Fru talman! Jag skall inte upprepa mitt tidigare inlägg, utan välja en variant av det som består av ett brev som skickades från Göteborg den 15 april. Det är ställt till statsrådet Mats Odell och undertecknat av Lars Åke Skager, styrelseordförande i kommunalförbundet för samordning och utveckling över kommungränserna i Göteborgsregionen, och Göran Johansson, ordförande i förbundets ledningsgrupp för trafik.

"Vid våra överläggningar den 20 december förra året utlovades att departementet, strax efter julhelgen, skulle ge svar på vår framställan om att staten skall börja genomföra sin del av överenskommelsen. Sedan dess har 25 mkr av det statliga extra anslaget, som ingår i överenskommelsen, betalats ut till den s.k. Lisebergsstationen, vars totalkostnad uppgår till 75 mkr. I övrigt har inga besked lämnats.

Av det material som översändes inför överläggningarna framgick att regionen, i enlighet med överenskommelsen, påbörjat alla åtaganden som berör kollektivtrafik och regionaltåg.

Sedan dess har Vägverket, efter regeringens uppdrag, utarbetat alternativa förslag till 'vägstruktur i östra regionen'. Regionens kommuner arbetar nu med att bedöma de av kommunikationsdepartementet önskade alternativen till ny vägstruktur.

Frågan om E 6 har nu klarnat så mycket att utredningsarbetet om bilavgifter kan bedrivas med full kraft. Det sker i GöteborgsRegionens regi, helt efter de villkor som anges i trafiköverenskommelsen. I samband med utred-

Svar på interpellationer

ningsarbetet har Göteborgsregionen etablerat kontakter med bl.a. utredningsmannen för motsvarande utredning i Stockholmsregionen.

Vi i göteborgsregionen har nu gjort allt som hittills ankommit på oss för att uppfylla innehållet i trafiköverenskommelsen. Vi förväntar oss nu svar på de frågor som framställdes den 20 december förra året."

Mats Odell säger att man måste lägga fram förslag som uppfyller syftet med den ursprungliga överenskommelsen. Jag vill komplettera dessa frågor med denna fråga: Kan man inte säga att man nu har kommit så långt att det är klart att syftet uppfylls och att vi därmed skall kunna få loss pengarna?

Till sist vill jag säga till Eva Zetterberg och Mats Odell, som väl inte bor så långt från Stockholm, att med det jag sade tidigare om att stockholmare inte så gärna lyssnar på göteborgare menar jag inte att problemen här i Stockholm är oviktiga. Jag förstår mycket väl att ni tycker att ni har oersättliga riksintressen och andra saker här. Men jag vill tala om för er att det har vi faktiskt också i Göteborg. Vi har t.ex. ett naturområde av riksintresse som ligger just där man ursprungligen planerade den nya E 6-dragningen. Vi har också kulturminnen och byggnader i centrala Göteborg som hotas. De vittnar sönder på grund av luftföroreningarna från biltrafiken.

Historiskt har tunnelbanan här i Stockholm till mycket stor del finansierats med statliga medel. Investeringar i Öresundsbron kommer nu att ske i Malmö. Det är i och för sig en bro som jag inte vill ha, men det är något som majoriteten där nere tyvärr tycks vilja ha. Jag frågar Mats Odell: Vad får vi göteborgare?

Anf. 20 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Fru talman! Johan Lönnroth läste upp ett brev från GöteborgsRegionen. Det kommer att få sitt svar. Jag kan redan nu säga att det handlar om E 6-dragningen. Arbetet kring den skall avrapporteras från vägverket om någon månad, om jag minns rätt. Samtidigt skall man lägga fram ett förslag till hur ett modernt avgiftssystem skall kunna utformas. Det är vad som gäller. Därefter hoppas vi att detta skall kunna gå i lås.

Johan Lönnroth tar upp Göteborgssituationen, att det även där finns riksintressen och att detta är angeläget. Jag var i Göteborg så sent som i går. Jag är mycket väl medveten om detta. Regeringen har ett minst lika stort intresse av att Göteborgsförhandlingarna skall resultera i en bra uppgörelse för den regionen. Det är en självklarhet. Samma sak gäller givetvis för Malmöregionen.

Eftersom Johan Lönnroth säger att E 6:ans dragning är ett riksintresse, är det väl viktigt att den får en så noggrann prövning som nu sker.

Anf. 21 JOHAN LÖNNROTH (v):

Fru talman! Då vill jag först ha detta preciserat. Om rapporten kommer inom en månad, kommer pengarna till kollektivtrafikprojekten att utbetalas då? Kan jag uppfatta det som ett löfte från kommunikationsministern?

Oavsett hur hårt man arbetar i Göteborgsregionen för att precisera E 6-projektet är detta en långsiktig historia. Det gäller också trafikavgifterna. Det finns också vissa oklarheter när det gäller lagstiftningen beträffande detta med trafikavgifter. Det kommer säkerligen att kräva vissa klarläggan-

den. Den rapport som kommer kan inte innehålla så oerhört mycket mer preciseringar än vad som redan har inrapporterats.

Det är som jag nyss läste upp. Lars Åke Skager och Göran Johansson, moderat resp. socialdemokrat, skriver: "Vi i göteborgsregionen har nu gjort allt som hittills ankommit på oss för att uppfylla innehållet i trafiköverenskommelsen. Vi förväntar oss nu svar på de frågor som framställdes den 20 december förra året." På den punkten tror jag att vi är fullständigt eniga i Göteborg. Vi brukar för övrigt vara betydligt mer eniga på alla möjliga plan än vad ni brukar vara här i Stockholm. Nyckelfrågan är: Får vi pengarna när rapporten kommer inom en månad?

Anf. 22 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Fru talman! I det här jobbet lär man sig så småningom att det är farligt att ge tidspreciseringar. Det är många intressen som är inblandade innan man kommer till ett beslut som också rymmer rättssäkerhet för den enskilde. Det gäller inte minst när man projekterar vägar, järnvägar och sådant. Dessa intressen står mot varandra.

I det här fallet kan jag avslöja att planeringen går ut på att avrapporteringen skall ske omkring den 1 juli.

Johan Lönnroth frågar när en utbetalning kan ske. Principerna för detta är att utbetalningar sker när uppgörelsen är klar och totalfinansierad. Det som återstår att totalfinansiera finns på vägsidan. Jag har goda förhoppningar om att en sådan uppgörelse skall kunna vara i sikte.

Anf. 23 JOHAN LÖNNROTH (v):

Fru talman! När det gäller finansieringen kan det ju inte vara annat än en principlösning som man i bästa fall presenterar den 1 juli. Något annat är inte möjligt. Det är nu vi är inne i en lågkonjunktur. Det är nu jobben behövs. Det är nu investeringspengarna behövs. Vad begär Mats Odell mer exakt när det gäller detta med trafikavgifterna? Hur långt i precisering skall vi tvingas gå?

Anf. 24 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Fru talman! Min uppfattning är att man skall presentera ett avgiftssystem som kan täcka kostnaderna för de aktuella vägprojekten.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 1991/92:196 om Storstockholms trafikinvesteringar

Anf. 25 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Fru talman! Eva Zetterberg har frågat mig om jag kommer att begära omförhandlingar för Stockholmsregionens infrastrukturinvesteringar. Vidare frågar hon vilka motiv jag har för satsningar på vägtrafik som endast kommer vissa resenärer till godo. Slutligen frågar hon hur olyckstalen kommer att förändras vid en ökad vägtrafik.

På den första frågan kan jag svara att det inte är aktuellt med några omförhandlingar. Det innebär att riksdagens ställningstagande till överenskommelsen för Stockholmsregionen om trafik och miljö ligger fast. Ett villkor för att de statliga medlen skall kunna få disponeras av de tre storstadsregionerna är enligt riksdagsbeslutet att syftet med uppgörelserna kan uppnås i sina huvuddrag. Riksdagen har uttalat att det får ankomma på regeringen att pröva att så sker.

De båda andra frågorna grundas på påståenden som inte stämmer överens med inriktningen av överenskommelsen om trafik och miljö för Stockholmsregionen. De trafikprojekt som omfattas av överenskommelsen innebär investeringar i kollektivtrafiken om ca 14 340 milj.kr. och i trafikleder om ca 13 900 milj.kr., således något mer till kollektivtrafiken än till vägtrafiken. Den helt avgörande delen av investeringar i trafikleder förutsätts finansieras med avgifter från trafikanterna. En del av avgiftsmedlen skall också användas för kollektivtrafikinvesteringar.

Dessa satsningar på kollektivtrafiken kommer att, i motsats till vad Eva Zetterberg påstår, leda till ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö. Enligt överenskommelsen skall förbättringar av gatumiljön i inner- och ytterstaden genomföras. Detta kan ses i samband med att biltrafiken kan minskas i innerstaden i takt med att Ringens olika delar slutförs och det därtill kopplade avgiftssystemet sätts i kraft samt genom att snabbspårvägen och stomnätet för kollektivtrafik på innerstadens gatunät byggs ut.

Vidare sägs att i inner- och ytterstadens centrum- och bostadsområden skall genomfartstrafiken minska. Trafiken koncentreras till huvudgator där miljö- och trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder genomförs. Särskilt vid lokala centra, stora busshållplatser och vid tunnelbanestationer höjs utemiljöns kvalitet.

För förbättrad gatumiljö inkl. åtgärder som minskar trafikens bullerstörningar avsätts sammanlagt 850 milj.kr.

Anf. 26 EVA ZETTERBERG (v):

Fru talman! Jag skall inte vid detta interpellationssvar upprepa de synpunkter jag framförde i den tidigare debatten. Jag tackar kommunikationsministern även för detta svar.

Vad jag har att kommentera ytterligare, förutom det vi diskuterade tidigare, är att jag inte tycker att kommunikationsministern tar miljöfrågorna på allvar. Det är självklart att satsningarna på kollektivtrafik leder till bättre miljö och ökad trafiksäkerhet. Men skillnaden i satsning, med en mindre summa för trafikleder än för kollektivtrafik, är inte mycket att tala om. Det är fråga om i stort sett jämförbara siffror. Satsningen är så pass marginellt större för kollektivtrafiken att man ändå måste säga att det sker en gigantisk satsning på trafikleder.

Jag tycker att kommunikationsministern tar lätt på miljöriskerna och den försämring av miljön som följer av ett ökat antal trafikleder. Jag blir oroad av det svar Mats Odell har lämnat på min interpellation, eftersom den här oron inte alls tycks finnas hos regeringen.

Mats Odell talade i den tidigare interpellationsdebatten om Storstockholm och sade att före gryningen befinner man sig i mörkret i en tunnel och

att mörkret är som djupast då. Det är bra att Mats Odell har klara förhoppningar om att komma ut ur den mörka tunneln och träda fram i ljuset. Med tanke på att det är fråga om en så pass enorm satsning på trafikleder i stället för kollektivtrafik kan man undra hur det går att komma ut ur denna mörka tunnel i förhandlingarna. Beskrivningen av mörkret och tunneln är rätt träffande för dessa diskussioner.

Fru talman! Jag vill tacka för de kompletterande synpunkter kommunikationsministern har lämnat i sitt svar. Men jag känner mig långt ifrån nöjd, och min oro för miljön i Stockholm har snarast bekräftats av svaret. Jag vill gärna höra kommunikationsministerns synpunkter och vilka andra åtgärder han är beredd att vidta. Man är väl som kommunikationsminister inte bara intresserad av att se hur omfattningen av trafiken ökar? Som en medlem i regeringen måste väl även en kommunikationsminister ha synpunkter på att trafiken byggs ut på ett så miljövänligt sätt som möjligt? Eller har jag missuppfattat det hela, Mats Odell?

Anf. 27 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Fru talman! Nej, Eva Zetterberg har inte missuppfattat det hela. Hon har nog alldeles rätt i att jag som trafikansvarig i regeringen vill gå vidare med andra saker.

Jag kan nämna några av de punkter som finns med i regeringens åtgärdsprogram och där åtgärder redan har vidtagits. Enligt avtalet för Stockholm och Göteborg ankommer det på staten att genomföra åtgärderna.

Bl.a. har riksdagen, på förslag av regeringen, beslutat om en lag som möjliggör för kommunerna att förbjuda tung lastbilstrafik enligt systemet för miljöklassning. Regeringen har också gett vägverket i uppgift att lämna förslag till hur ett system med vägavgifter kan utformas generellt sett. Vägverket utarbetar för närvarande i nära samverkan med förhandlingsdelegationerna i Stockholms- och Göteborgsregionerna förslag till utformning av avgiftssystem för de regionerna. Regeringen kommer att återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning på området.

Eva Zetterberg tycker att jag tar för lätt på trafikmiljöfrågorna och att jag bör träda fram i ljuset. Jag redovisade i ett tidigare inlägg att det utbyggnadsalternativ som finns för Stockholmsområdet enligt Dennisöverenskommelsen beräknas medföra en hel del förbättringar för miljön. Jag kan nämna en av de sakerna, nämligen att ett referensalternativ har utformats – om man bara följer de planer som finns i vägverkets och regionens ordinarie planering.

Men om Eva Zetterberg studerar dessa frågor finner hon en helhet med en större investering i kollektivtrafiken än för trafiklederna och att vägsystemet kommer att beläggas med någon typ av avgift för att bromsa utvecklingen av trafikvolymen, vilken samtidigt är med och finansierar en bättre framkomlighet.

Anf. 28 EVA ZETTERBERG (v):

Fru talman! Kommunikationsministern sade i sitt senaste inlägg att utbyggnaden av motorvägar och trafikleder skulle bromsa upp miljöförstöringen och ytterligare försämringar på grund av trafikens skadeverkningar.

Jag har mycket svårt att förstå detta. Det finns entydiga studier som visar att utbyggnaden av trafikleder och motorvägar leder till en ökad trafik och därmed också till större miljöförstöring.

Jag kan hålla med om att det går att minska andelen olyckor där det finns speciella problem, som vid vägproppar, med hjälp av en utbyggnad av motorleder. Men det är inte detta som utgör den stora satsningen i paketet.

Jag upprepar min fråga. Varför kan inte regeringen gå före där alla är helt överens och satsa på den kollektiva trafiken? Det är det som de allra flesta invånarna i vårt län får störst glädje av. Det tycks som om Mats Odell inte har tagit del av de olika studier som finns över just trafikens skadeverkningar.

Anf. 29 JOHAN LÖNNROTH (v):

Fru talman! Jag har gått upp i debatten igen eftersom Mats Odell sade att det krävs lagstiftning när vägverket har fullgjort sin uppgift att utarbeta nya avgiftssystem. Det sker i samarbete med företrädare för både Stockholm och Göteborg.

Om dessa nya avgiftssystem förutsätter ny lagstiftning, ankommer det på denna riksdag att fatta beslut om en sådan. Det betyder väl rimligtvis att det inte går att begära att förslag skall presenteras för definitiva finansierings- och avgiftssystem innan ett sådant beslut har fattats.

Jag återkommer till min fråga, som jag denna gång kan formulera litet mer allmänt så att den inte bara gäller Göteborg utan också Stockholm och Malmö. Vad krävs av de inblandade kommunerna, när det nu ankommer på såväl vägverket som riksdagen, dvs. statsmaktens olika institutioner, att först klarlägga vissa saker?

Anf. 30 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Fru talman! Det vill till att man uttrycker sig klart. Båda de senaste inläggen bygger på klara missförstånd av vad jag sade.

Jag sade inte, Eva Zetterberg, att en utbyggnad av trafiklederna ger positiva miljökonsekvenser. Jag sade att kombinationen av satsning på kollektivtrafik, trafikleder och avgifter leder till de konsekvenser jag har redovisat.

Johan Lönnroth missförstod också det jag sade. Jag sade, med anledning av en fråga från Eva Zetterberg, vad som görs *utöver* storstadsöverenskommelserna för att minska trafikens miljöbelastning. Det pågår en del verksamheter. En del är beslutat, och annat är på gång. Jag sade vad som *generellt* kan tas ut i form av vägavgifter på befintligt vägnät *utöver* i Stockholm och Göteborg, och som redan finns med i det tidigare riksdagsbeslutet. Stockholm och Göteborg är alltså undantagna. Där kan avgifter tas ut i samband med överenskommelserna. Det finns ett arbete på gång för att se om det går att använda ett generellt avgiftssystem i olika sammanhang *utöver* i de regionerna.

Anf. 31 JOHAN LÖNNROTH (v):

Fru talman! Jag vill ställa en fråga så att det hela blir fullständigt klart.

Det finns vissa diskussioner i Göteborg om att det inte behövs någon ny dragning av E 6 utan kanske bara vissa kompletteringar på befintlig sträck-

ning. Om ett avgiftssystem införs i anslutning till detta – som blir en historia i liten skala – räcker det för att överenskommelsen skall ha fullgjorts?

Prot. 1991/92:108
8 maj 1992

Anf. 32 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Fru talman! Jag kan inte ta ställning till denna fråga. Då skulle jag därmed gå in och delta i förhandlingarna om Göteborgsuppgörelsen, och det är inte min avsikt.

Svar på interpellationer

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Proposition

1991/92:153 Rekonstruktion av Nordbanken

Konstitutionsutskottets betänkande

1991/92:KU33 Uppskov till 1992/93 års riksmöte med behandlingen av vissa ärenden

Finansutskottets betänkanden

1991/92:FiU17 Offentlig sektor

1991/92:FiU18 Riksbankens förvaltning år 1991

1991/92:FiU19 Konsumentprisindex (KPI)

Skatteutskottet betänkanden

1991/92:SkU26 Ändring i lagen om dubbelbeskattningsavtal mellan Sverige och Singapore

1991/92:SkU27 Dubbelbeskattningsavtalet mellan Sverige och Schweiz

1991/92:SkU28 Dubbelbeskattningsavtalet mellan Sverige och Österrike

Justitieutskottets betänkanden

1991/92:JuU24 Samhällstjänst

1991/92:JuU25 Nytt kriminalregister m.m.

Försvarsutskottets betänkande

1991/92:FöU11 Tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1991/92

Kulturutskottets betänkande

1991/92:KrU27 Högre maximiinsatser i spel

Utbildningsutskottets betänkande

1991/92:UbU25 Tilläggsbudget II

Trafikutskottets betänkande

1991/92:TU17 Vissa normgivningsbemyndiganden på vägtransportområdet, m.m.

7 § Anmälan om frågor

Anmäldes att följande frågor framställdes

den 6 maj

1991/92:726 av *Inger Hestvik* (s) till statsministern om regeringens politik i frågor som rör kvinnor:

Lördagen den 2 maj marscherade många arga och besvikna kullor från Dalarna ner till Stockholm för att framföra sin besvikelse och vrede över den borgerliga regeringens kvinnofientliga politik.

Budskapet från kullorna överlämnades nedtecknat på ett Malungsskinn, som skulle vidarebefordras till statsministern.

Vad avser statsministern att vidta för åtgärder för att tillgodose dessa kvinnors olika krav på ett för alla människor bättre och rättvisare samhälle?

1991/92:727 av *Jan Andersson* (s) till socialministern om alternativ inom barnomsorgen:

Barnomsorgen privatiseras i många kommuner. I Helsingborg har den borgerliga majoriteten beslutat att ingen ny verksamhet får startas i kommunal regi och att 25 % av befintlig verksamhet skall privatiseras. De som är närmast berörda av dessa beslut, dvs. föräldrar och barn som har eller önskar barnomsorg, har inte tillfrågats om de önskar förändringar av det slag som den borgerliga majoriteten nu genomför. För den borgerliga majoriteten går dogmen om det privata alternativets överlägsenhet före friheten för medborgarna att välja det alternativ de önskar.

På socialdepartementet pågår arbetet med en lag om rätt till barnomsorg. På grund av den begränsning av valfriheten som nu pågår i Helsingborg blir min fråga till socialministern:

Kommer det i lagen att ges en rätt för föräldrarna att välja de alternativ inom barnomsorgen som de önskar?

1991/92:728 av *Birgit Henriksson* (m) till justitieministern om överklaganden av domar:

Angående missnöje med domstolars domar.

Under de sista åren har allt fler domar diskuterats där man ifrågasatt de avkunnade domarnas riktighet.

Nu hävdar kritiker att domskälen blir allt kortare och sämre. Och det är inte vilka kritiker som helst som nu tar till orda. Det är bl.a. cheferna för hovrätterna i Göteborg, Umeå och Sundsvall som bl.a. hävdar att kommentarerna är för korta. "Det är väsentligt med en utförlig redovisning av bevisupptagningen när en hovrätt skall överpröva ett ärende – en väl motiverad tingsrättsdom kan vara skäl att INTE överklaga."

Detta borde ändras speciellt med tanke på den stora mängd mål, som på detta sätt går till onödig prövning i högre instans.

Vilka åtgärder avser justitieministern vidta för att medverka till att minska risken för onödiga överklaganden?

1991/92:729 av *Sten Andersson* i Malmö (m) till kommunikationsministern om högsta tillåtna totalvikt m.m. för lastbilar:

Vid en frågedebatt i riksdagen med undertecknad betonade kommunikationsministern de miljö- och trafiksäkerhetsmässiga fördelarna med större fordon. Därför är det egendomligt att inte regeringen beslutar tillåta inrikes trafik med 18 tons boggitryck och 60 tons totalvikt förrän år 1995.

Vägverket har t.ex. påvisat att en sådan åtgärd skulle vara en mycket lönsam och kostnadseffektiv åtgärd i syfte att förbättra industrins konkurrenskraft. Därför borde den införas redan nästa år.

Är statsrådet beredd medverka till förändringar i lagstiftningen så att det redan år 1993 blir tillåtet med fordon med 18 tons boggitryck och 60 tons totalvikt i inrikes trafik?

1991/92:730 av *Pär Granstedt* (c) till utbildningsministern om statlig tillsyn över postgymnasial utbildning i icke statlig regi:

Den postgymnasiala utbildning i biodynamiskt jordbruk som bedrivs vid Rudolf Steinerseminariet i Järna har, utan rimlig motivering, förvägrats statlig tillsyn och möjlighet till studiemedel av den tidigare regeringen. Den nuvarande regeringen har sagt sig vilja främja icke-statlig högskoleutbildning.

Är statsrådet beredd att underlätta för postgymnasial utbildning i icke-statlig regi att ställas under statlig tillsyn som möjliggör studiemedel för de studerande?

den 7 maj

1991/92:731 av *Rune Evensson* (s) till näringsministern om skyddsanordningar på tak:

Riksdagen gav hösten 1989 på förslag av bostadsutskottet regeringen till känna att åtgärder borde vidtas för att informera fastighetsägarna om deras skyldighet att se till att de regler som gäller för skyddsanordningar på tak efterlevs. Regeringen har därefter givit boverket i uppdrag att bl.a. föreslå åtgärder för bättre information om fastighetsägarnas skyldighet samt undersöka förutsättningarna för förbättringar avseende skyddsanordningar på tak.

Boverket redovisade efter vissa kompletteringar sitt uppdrag i januari i år. Boverkets förslag har remissbehandlats.

Det kan noteras att i en propositionsförteckning som lämnades till riksdagen i februari i år anmäldes att en proposition om skyddsanordningar på tak eventuellt skulle överlämnas till riksdagen. Något regeringsförslag i frågan har emellertid ännu inte överlämnats till riksdagen.

Med anledning av det ovan anförda vill jag till näringsministern ställa följande frågor:

Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för att efterkomma riksdagens begäran om en bättre ordning för efterlevnaden av reglerna om skyddsanordningar på tak och när avser regeringen tillstålla riksdagen en proposition i frågan?

1991/92:732 av *Sten Söderberg* (-) till kommunikationsministern om övningskörning inom gymnasieskolans körkortsutbildning:

Enligt 71 § körkortsförordningen KKF gäller särskilda bestämmelser för gymnasieskola. Enligt 75 § behöver inte den som har uppsikt över övningskörning i gymnasieskolan medfölja i bilen. Detta innebär att bussar och tunga lastbilar med släp får framföras av elever utan sådan behörighet, ja t.o.m. tung lastbil utan vanligt körkort och utan stöd och hjälp av någon lärare. Inte ens om sådan lärare medföljer i bilen har läraren enligt 81 § KKF något ansvar om en olycka inträffar.

AMU går på samma premisser trots att det inte är någon gymnasieskola. Man undrar hur dessa regler varit möjliga.

Min fråga är:

Avser kommunikationsministern att rätta till lagstiftningen för att nå större trafiksäkerhet?

1991/92:733 av *Stina Eliasson* (c) till justitieministern om åtgärder för att bevara de små tingsrätterna:

Enligt en aktuell departementspromemoria föreslås att ett tjugofemtal små tingsrätter runt om i landet skall läggas ned. Förslaget skulle om det genomfördes leda till en försämrad service och en ökad centralisering av makt och beslut. Tingsrätterna har en värdefull person- och lokalkännedom som bör tas till vara.

Min fråga till justitieministern är följande.

Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för att bevara de små tingsrätterna?

1991/92:734 av *Sten Söderberg* (-) till justitieministern om en demokrati-kommission:

Under valet 1991 försigkom det i Borås kommun oegentligheter i vallokalerna. Partiaktivister från olika partier stod inne i vallokalerna och blockerade valsedlar. Partiaktivisterna kunde också se och registrera vilka valsedlar människor tog trots att vallagen är entydig och inte kan missförstås.

Det finns ju kontrollinstanser som skall se till att vallagen följs. Trots dessa

kontrollinstanser brast tillsynen i Borås kommun, vilket ju är ett underbetyg åt dagens kontrollsystem, dvs. kontrollen är släpphänt, vilket ju skall vara omöjligt.

Demokratin är ju helig i vårt land och skall inte kunna gå att manipulera.
Min fråga är:

Kommer regeringen att tillsätta en demokratikommission med deltagare från alla riksdagspartier med uppgift att komma med förslag på hur demokratin omöjligen skall gå att manipulera i framtiden?

1991/92:735 av *Sten Söderberg* (-) till näringsministern om selektiv marknadsföreling:

Selektiv marknadsföreling innebär att leverantören bestämmer vilka som skall få sälja leverantörens varor och vilka som inte skall få det. Tyvärr har det i dag blivit så att selektiv marknadsföreling används för att förhindra konkurrens och för att höja priserna. Det har blivit ett slags bruttoprissättning i praktiken. Skall selektiv marknadsföreling få missbrukas som det är i dag även i fortsättningen?

Min fråga är:

Kommer regeringen att skriva in i den nya konkurrenslagen att selektiv marknadsföreling endast får användas när leverantören kan bevisa för Konkurrensverket att denna selektiva marknadsföreling är till konsumentens fördel?

1991/92:736 av *Lena Öhrsvik* (s) till statsrådet Beatrice Ask om glasskolan i Nybro:

För nordiska elever vid glasskolan i Nybro har tidigare utgått ersättning från resp. hemland med belopp motsvarande den interkommunala ersättningen. Nu har beräkningssättet för interkommunala ersättningar radikalt förändrats. Enligt uppgift kan endast ca 18 000 kr. per termin utbetalas från skolverket när den verkliga kostnaden är drygt 47 000 kr. Eftersom skolverkets beslut inte kan överklagas är det viktigt att ersättningen får rätt nivå från början.

Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för att glasskolan skall erhålla ersättning för de verkliga kostnaderna för nordiska elever?

1991/92:737 av *Kristina Svensson* (s) till utrikesministern om de f.d. sovjetiska trupperna i Baltikum:

Enligt bilaterala överenskommelser i januari skulle tillbakadragandet av de f.d. sovjetiska trupperna i Estland, Lettland och Litauen inledas i mars i år. Förhandlingarna har emellertid dragit ut på tiden och fortfarande finns i Baltikum ca 120 000 främmande soldater. En tidsplan för tillbakadragandet saknas. Det finns heller ingen överenskommelse om ersättningskrav för militär utrustning och militära byggnader. Estland, Lettland och Litauen kräver ett omedelbart tillbakadragande och ser sin nationella suveränitet kränkt så länge som ryska trupper finns kvar inom resp. lands gränser. Den ryska rege-

ringen å andra sidan bromsar förhandlingsprocessen bl.a. beroende på att bostäder och arbeten saknas i Ryssland för återvändande militär personal. Geopolitiska skäl liksom de ryska minoriteternas ställning i Estland och Lettland har bidragit till att de bilaterala förhandlingarna stannat upp.

Eftersom säkerheten och stabiliteten i regionen inte endast är av nationellt intresse för Estland, Lettland och Litauen bör frågan om trupptillbakadragandet internationaliseras och föras upp på den internationella dagordningen.

Avser utrikesministern ta ett svenskt initiativ i ESK eller FN för att finna lösningar på frågan om tillbakadragandet av de f.d. sovjetiska trupperna i Baltikum?

1991/92:738 av *Lena Öhrsvik* (s) till statsrådet Bo Könberg om sjuklön när anställd är på läkarbesök:

Jag har fått flera rapporter om att arbetsgivare vägrat betala ut sjuklön när en anställd är på läkarbesök. Försäkringskassan betalar då ut sjukpenning enligt tidigare regler och praxis.

Om detta fortsätter kan vi se fram emot en mängd tvister i både tingsrätt och arbetsdomstol med åtföljande kostnader både för samhället och för den enskilde arbetsgivaren.

Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för att snabbt klargöra vad som gäller?

1991/92:739 av *Olle Schmidt* (fp) till kulturministern om reglerna för bevarande av skrifter m.m.:

Det tryckta ordet har en särställning i vårt land. Pliktexemplar från svenska tryckerier alternativt förlag i den mån det trycks utomlands går till samtliga universitetsbibliotek och Kungliga Biblioteket i Stockholm. UB i Lund och KB i Stockholm är skyldiga att spara allt. Enbart dessa båda får dessutom vissa kategorier av tryck, främst oförändrade nytryck och dagstidningar. KB är nationalbibliotek medan Lunds UB har det s.k. nationella reservexemplaret. KB:s exemplar får enbart användas inom KB:s murar, medan Lunds UB har ansvaret för fjärrlån till andra bibliotek – både inom och utom landet.

Situationen inom mediaområdet har dramatiskt förändrats – både vad gäller det mer traditionellt tryckta ordet i form av datateknik samt eventuellt sparande av radio- och TV-program. En statlig utredning ser över reglerna för bevarande av skrifter och ljud- och bildupptagningar m.m. Direktiven säger bl.a. att åtgärderna inte får leda till ökade kostnader.

Det finns en oro inom forskarsamhället för att denna ekonomiska begränsning kommer att leda till en försämring av den svenska traditionen att väl dokumentera det tryckta ordet.

Mot bakgrund härav vill jag fråga kulturministern följande:

Skall det finnas ett nationellt reservexemplar?

1991/92:740 av *Lars Andersson* (-) till kulturministern om utlänningslagen:

Utlänningsnämnden tar i dag 150–300 beslut i veckan! Samtidigt sitter det personer i våra förläggningar som har väntat i två-tre år på beslut.

Min fråga är:

Vad kommer statsrådet göra för att utlänningsnämnden skall fungera tillfredsställande?

1991/92:741 av *Ines Uusmann* (s) till kulturministern om utjämning av löneskillnaderna mellan män och kvinnor:

Den socialdemokratiska regeringen tillkallade 1991 en särskild utredare, vars uppgift var att på ett djupare plan belysa orsakerna till kvinnors och mäns löneskillnader. Utredaren skulle också analysera möjligheterna att använda arbetsvärdering som ett instrument för jämförelser av arbeten som är olika, men som ändå kan betraktas som likvärdiga.

Bakgrunden var att vi vet att, oavsett utbildning eller yrkesområde, kvinnor tjänar mindre än män på sitt lönearbete.

Dessutom är det fortfarande så, att många kvinnor "väljer" deltidsarbete för att få familjens vardag att gå ihop (det s.k. osynliga familjekontraktet). Ett val som straffar sig flera gånger under livet genom att kvinnan då har kortare tid på sig att utvecklas i arbetet och därigenom har svårare att komma upp i en högre inkomst, vilket i sin tur leder till lägre pension.

Med anledning av det ovanstående vill jag fråga kulturministern följande:

Vilka initiativ har eller avser statsrådet att ta för att löneskillnaderna mellan män och kvinnor skall utjämnas?

1991/92:742 av *Hans Karlsson* (s) till arbetsmarknadsministern om ungdomsarbetslösheten:

I regeringens proposition 1991/92:124 föreslås att ungdomspraktik inrättas för att motverka ungdomsarbetslösheten. Utbildningsbidrag skall utgå till den som deltar i åtgärden i fråga. Denna ungdomspraktik är inte förknippad med någon kostnad för arbetsplatsen/företaget.

En av farhågorna från oss socialdemokrater har varit att vissa företag kan komma att använda dessa ungdomar som gratis arbetskraft. Dessa farhågor har redan besannats, långt innan åtgärden träder i kraft. Vid ett besök hos arbetslösa ungdomar i Degerfors säger arbetsförmedlingen att det nu inte går att få några av de arbetslösa placerade eftersom företagen inväntar den gratis arbetskraft man kommer att kunna få efter halvårsskiftet i form av ungdomspraktik.

Jag vill nu fråga arbetsmarknadsministern vilka åtgärder han tänker vidta för att se till att arbetsförmedlarna kan använda de åtgärder som nu finns för att placera arbetslösa ute hos företagen.

1991/92:743 av *Sten Söderberg* (-) till kulturministern om extra insatser beträffande kulturhistoriskt värdefulla byggnader:

Kulturminneslagen skyddar det kulturhistoriskt mest värdefulla byggnadsbeståndet i vårt land. I Stockholm, liksom i många andra städer, har vi

många värdefulla hus, i enskild och kommunal ägo, som ej omfattas av denna lag, utan befinner sig i en "riskzon". Det ekonomiska läget just nu gör att dessa byggnader alltför ofta förfaller. Det är sorgligt att se hur tak och stuprännor läcker, smutsig puts spricker upp och rasar, samt att utsmyckningar av olika slag vittrar och försvinner. För att förhindra att autenticiteten hos dessa byggnader, ofta från sekelskiftet och framåt, inte går förlorad, måste snarast insatser göras. Detta kan lämpligen ske i form av förmånliga lån och bidrag.

När plåtarbeten ses över, fasader putsas och målas om, utsmyckningar restaureras etc. får delar av byggbranschen sysselsättning, samtidigt som kulturmiljön underhålls och bevaras.

Min fråga:

Är kulturministern beredd att ta sitt ansvar för denna del av vårt framtida kulturarv och där bevilja extra insatser i form av förmånliga lån och bidrag?

1991/92:744 av *Maud Björnemalm* (s) till kulturministern om pressmeddelande med anledning av socialförsäkringsutskottets beslut om remiss av viss proposition:

Socialförsäkringsutskottets majoritet har beslutat att regeringens proposition om förvarstagande av barn skall skickas ut på remiss. Med anledning av detta gör kulturminister Birgit Friggebo följande uttalande enligt pressmeddelande från kulturdepartementet: "Beslutet är en skandal. Trots att antalet förvarstagna barn ökat år efter år och att många barn far illa av behandlingen vill socialdemokraterna att detta skall fortgå även i framtiden. Det finns en majoritet i riksdagen för regeringens förslag. Socialdemokraterna tillsammans med nyd försöker på alla sätt att förhålla beslutet. Byråkratiska hänsyn tillåts gå före barnens välbefinnande".

Det är en felaktig beskrivning av den socialdemokratiska uppfattningen.

Min fråga till Birgit Friggebo är:

Vilka sakliga grunder har kulturministern för sitt uttalande?

1991/92:745 av *Göte Jonsson* (m) till statsrådet Beatrice Ask om kursplan för religionskunskap i gymnasieskolan:

Enligt uppgift i massmedia har det under arbetets gång med framtagandet av förslag till ny kursplan för gymnasieskolan vad avser religionskunskap skett en förändring så till vida att markeringen av kristendomen inom ramen för religionsämnet tagits bort, eller försvagats. I det ursprungliga förslaget stod angivet: "Den (kursen) skall ge ökad insikt i kristen tro och etik". Sedan förslaget passerat direktionen vid skolverket har ordet "kristen" tagits bort.

Skolministern har vid flera tillfällen markerat betydelsen av att barnen och ungdomarna i skolan får undervisning i kristen etik och kristna värderingar. Detta ligger också väl i linje med vad som sägs i regeringsdeklarationen.

Jag vill med anledning av detta fråga skolministern:

Vilka åtgärder avser skolministern vidta för att säkra att behovet av kunskap i kristen tro och etik också markeras i det slutliga förslaget till kursplan för religionskunskap i gymnasieskolan?

En större andel kvinnor än män är osäkra till ett svenskt medlemskap i EG. Osäkerheten om konsekvenserna gör att framför allt kvinnor tycker att de måste ställa sig negativa till ett EG-medlemskap.

Det är viktigt med en så bred information som möjligt om hur kvinnors situation kommer att påverkas – rätt till arbete och egen försörjning, utbildning, social trygghet etc. Först med denna viktiga information kan kvinnorna göra en samlad bedömning av EG-medlemskapets för- och nackdelar, hot och möjligheter.

Förhandlingsarbetet är helt avgörande för hur kvinnor kommer att ställa sig. Det färdigförhandlade avtalet måste arbetas fram med kvinnoperspektiv. EG-minister Ulf Dinkelspiel har i en interpellationsdebatt svarat att "självlklart kommer såväl kvinnor som män att ingå i förhandlingsdelegationen".

Min fråga är:

Hur kommer jämställdhetsministern att arbeta så att kvinnor finns med i de olika förhandlingsgrupperna?

den 8 maj

1991/92:747 av Eva Johansson (s) till statsministern om statsbidraget till friskolorna:

Statsministern har, enligt referat i media, vid ett möte i Torsby sagt att det är möjligt att regeringens föreslagna bidrag till friskolor är för högt, men att det i så fall skall ses som en startstimulans.

Om detta står ingenting i den proposition som utbildningsutskottet för närvarande behandlar. Där anges att bidraget skall täcka kostnader för driften av fristående skolor.

Med anledning av detta vill jag fråga statsministern följande:

Är det föreslagna statsbidraget avsett som en startstimulans, och kommer det i så fall att sänkas efter en tid?

1991/92:748 av Göran Magnusson (s) till kommunikationsministern om vägprojekt i Västmanland:

Det starkast prioriterade vägprojektet i Västmanland är E 18 mellan Köping och Arboga och vidare mot Örebro. Enligt regeringens deklarationer, senast i början av året, skall stora satsningar ske på infrastrukturen, bl.a. vägar. Hittills har Västmanlands län inte fått pengar till några större vägprojekt, som kan lindra arbetslösheten i länet. Behovet att motverka den stigande arbetslösheten i Västmanland är starkt.

När kan ovannämnda E 18-bygge beviljas pengar enligt nu gällande resursplanering i regeringen?

1991/92:749 av *Hans Nyhage* (m) till justitieministern om läkarmedverkan i frivårdsarbetet:

De lokala frivårdsmyndigheterna kunde tidigare till sig knyta läkare på jourtid, som medverkade i frivårdsarbetet, när det gällde den dömdes föreläggande att underkasta sig läkarvård. Av ekonomiska skäl föreligger inte längre denna möjlighet, vilket innebär att den allmänna sjukvården måste anlitas. Detta medför ofta avsevärda fördröjningar och svårigheter i vårdarbetet, vilket givetvis är till skada för den dömd.

Vilka åtgärder vill statsrådet genomföra för att intentionerna i frivårdsarbetet skall kunna förverkligas mot bakgrund av vad ovan anförts?

1991/92:750 av *Elisabeth Persson* (v) till statsrådet Reidunn Laurén om kommittén för registrerat partnerskap:

Kommittén för registrerat partnerskap har begärt och fått förlängd tid för sitt arbete till december 1992, eftersom kommitténs arbetsuppgifter har visat sig vara betydligt mer omfattande än vad direktiven anger.

I kammardebatten om registrerat partnerskap blev det tydligt att riksdagen ansåg det angeläget att slutbetänkandet inte fördröjs.

Jag vill därför fråga statsrådet:

Har statsrådet för avsikt att verka för att kommittén för registrerat partnerskap skall kunna bli klar med sitt arbete till december 1992 genom att bevilja kommittén en extra sekreterare med juridisk kompetens?

1991/92:751 av *Bengt Hurtig* (v) till kommunikationsministern om postens rationalisering:

Postens rationaliseringar innebär att många postkontor i glesbygden försvinner. I stället läggs postens service ut i affärer och till andra intressenter. Möjligheten att utföra mer kvalificerade banktjänster försvinner. De måste skötas i närmaste centralort. Landsbygdsbor utan bil drabbas särskilt. Somargästernas brevtubärning koncentreras, vilket gör att de kan få kilometerlånga avstånd till sin brevlåda – även detta försämrar för den som har rörelsesvårigheter och/eller saknar bil.

Inom posten finns också planer att flytta postterminalen i Luleå till Umeå med längre utbärningstider i Norrbotten som följd. Rationaliseringarna leder till att postanställda tvingas ut i arbetslöshet och kommer att belasta statskassan utan att utföra något arbete.

Jag vill därför fråga:

Avser kommunikationsministern vidta åtgärder så att posten uppfyller sina krav på regionalt och socialt ansvar?

1991/92:752 av *Bengt Hurtig* (v) till miljöministern om miljöproblem på Nordkalotten:

PCB anses vara ett av de besvärligaste miljögifterna och är sedan 1973 förbjudet i Sverige. I en undersökning gjord av Lunds universitet upptäcktes i

mitten på 1980-talet mycket höga halter av PCB i Abisko där forskarna trodde sig ha en ren miljö.

Någon utredning om varifrån de höga PCB-halterna i Abisko härstammar synes inte ha gjorts. I Muodoslompolo i Pajala kommun har höga halter tungmetaller påträffats i sallad. I båda fallen kan det misstänkas att föroreningarna kommer från utsläpp från industrier på Kolahalvön. Dessa utsläpp liksom risken för kärnreaktorhaverier på Kolahalvön utgör ett gemensamt hot mot miljön i hela Nordkalottområdet – inkl. Kolahalvön.

Jag vill därför fråga:

Avser miljöministern att ta något initiativ för att förstärka de resurser som behövs för att kartlägga miljöproblemen på Nordkalotten?

1991/92:753 av *Bengt Hurtig* (v) till miljöministern om den planerade Vuotosdammen i Kemiälven:

Det finska kraftföretaget Kemijoki Oy planerar ett stort dammbygge, Vuotosdammen, i Kemiälvens övre lopp. Dammen kommer att täcka ett område på 230 kvadratkilometer i Lappland. Stora arealer åker-, ängs- och renbetesmark läggs därmed under vatten.

Förutom den erosion som dammen kommer att förorsaka är det sannolikt att tungmetaller som kvicksilver, nickel, krom, kadmium, m.m. kommer att frigöras från de myrar som utsatts för nedfall från såväl rysk som finsk industri.

Det föreligger risk för att Bottenviken genom Kemiälvens flöde kommer att utsättas för miljöskador.

Jag vill därför fråga:

Avser miljöministern agera för att en fullständig miljökonsekvensbeskrivning av det planerade dammbygget kommer till stånd?

1991/92:754 av *Siw Persson* (fp) till jordbruksministern om torskfisket i Öresund:

Under de senaste åren har en stor del av det danska torskfisket överflyttats till den svenska sidan i Öresund. Bilateral överenskommelser möjliggör detta.

Något torskfiske verkar för närvarande inte förekomma på den danska sidan. Omfattningen av fisket på den svenska sidan är nu så stort att torsk- och även sillbeståndet kan komma att påverkas, vilket kan få konsekvenser i hela Östersjön.

Med anledning av det ovan anförda vill jag ställa följande fråga:

Avser jordbruksministern att uppmärksamma dessa problem och vidta åtgärder?

1991/92:755 av *Eva Zetterberg* (v) till utbildningsministern om sexuella trakasserier vid universitet och högskolor:

Två nyligen redovisade undersökningar vid Stockholms universitet visar att 10 % av de studerande och 12 % av de anställda – varav hela 20 % av

de disputerande – har utsatts för sexuella trakasserier. Samtliga av dessa är kvinnor.

Resultaten bekräftar nödvändigheten av ett utbyggt skydd mot sexuella trakasserier i enlighet med det förslag som utredningen "Tio år med jämställdhetslagen" fört fram. Ett förslag som tyvärr kraftigt urholkades i den nya jämställdhetslagen.

Jämställdhetslagen skyddar dessutom i dag enbart kvinnor inom arbetslivet, varför studerande samt forskarstuderande utan doktorandtjänst helt saknar rättsligt skydd mot sexuella trakasserier. Mot bakgrund av detta måste konkreta åtgärder mot sexuella trakasserier nu till för att förebygga och förbättra arbets- och studiesituationen för kvinnor vid våra universitet och högskolor.

Vad avser utbildningsministern vidta för konkreta åtgärder mot problemet med sexuella trakasserier vid universitet och högskolor?

1991/92:756 av *Bertil Måbrink* (v) till utrikesministern om El Salvador:

Den FN-övervakade fredsprocessen i El Salvador möter problem. Fredsavtalet som undertecknades den 16 januari är i fara hävdar FMLN. Oppositionen protesterar mot att skattepolisen och nationalgardet inte upplöstes den 2 mars som planerat. Den dagen mördades en fackföreningsman, vilket är illavarslande, eftersom det var av polisen som han tidigare hade hotats. Enligt UNTS-ledaren Humberto Centen har företagsledare och arméofficerare hemliga planer på att starta ett "smutsigt krig".

Nu i maj genomför USA och El Salvador en marinövning i Fonsecabukten, ett havsområde som El Salvador delar med Nicaragua och Honduras. Både FMLN och vänsterpartierna har protesterat mot övningen och säger att den står i strid med fredsavtalet.

Med anledning av den här utvecklingen vill jag fråga utrikesministern:

Avser regeringen att ta något initiativ för att få bättre efterlevnad av fredsavtalet i El Salvador?

1991/92:757 av *Gudrun Schyman* (v) till kulturministern om utländsk dom som grund för utvisningsbeslut:

Nyligen beslöt regeringen att avvisa en barnfamilj från Kamerun. Pappan ansågs inte vara politisk flykting och "särskilda skäl" motiverade avvisningen, trots att barnen varit i Sverige i tre år och familjen därmed normalt borde fått stanna.

Det "särskilda skälet" var att pappan begått ett brott i Frankrike. Han dömdes för medhjälp då han vistats i en lägenhet vars innehavare sysslat med narkotikaaffärer.

Denna gärning, som den beskrivs i regeringens underlag till avvisningsbeslutet, är inte straffbar i Sverige.

Fallet rymmer alltså den principiella frågan:

Kan en utländsk straffdom, för en i Sverige laglig gärning, vara grund för att tillämpa regeln om "särskilda skäl" för utvisning?

Efter beskedet att Finland inte köper JAS sade försvarsminister Anders Björk i en skriftlig kommentar att detta inte "bör" påverka det svenska försvarets inköp av JAS-flygplanen.

I regeringens proposition om försvarspolitik talas på ett ställe om att JAS-projektet förutsätter att man går vidare utöver delserie 1 och 2, dvs. tillverkar över 140 flygplan. Hittills har bara 30 flygplan beställts och alla kalkyler på ytterligare 110 plan har baserats på att endast två delserier skall tillverkas. Några planer på ytterligare flygplan utöver 140 stycken har riksdagen inte accepterat.

Jag vill därför fråga försvarsministern:

Kan försvarsministern ge garantier för att statens kostnader för JAS-projektet kommer att hålla, när Finlandsaffären nu spruckit och "förutsättningen" att tillverka fler plan än de planerade 140 till det svenska flygvapnet rimligtvis inte föreligger?

1991/92:759 av *Gudrun Schyman* (v) till försvarsministern om den uteblivna exporten av JAS-plan:

Enligt flera tidigare utsagor har regeringens bedömning av JAS-projektets framtid varit starkt kopplad till möjligheten av export. När den främsta intressenten, Finland, nu valt ett annat plan borde därför förutsättningarna för ett vidare engagemang i projektet förändras radikalt.

Min fråga är därför:

Vad blir de ekonomiska konsekvenserna för de svenska skattebetalarna av misslyckandet med att sälja JAS-plan till Finland?

1991/92:760 av *Ian Wachtmeister* (nyd) till kulturministern om asylsökande från Jugoslavienområdet:

Antalet asylsökande ligger nu på en sådan nivå att något måste göras. Under årets första 16 veckor har omkring 15 000 personer sökt sin tillflykt till Sverige. 85–90 % kommer från Jugoslavienområdet. Två tredjedelar av dessa är albaner. Under april sökte omkring 5 500 personer asyl. På våra förläggningar väntar nu 37 000 asylsökande på besked om de får stanna eller ej. Redan nu lär man planera för 50 000!

De flesta som kommer till Sverige är ju ej asylsökande i vanlig mening. Det är människor som flyr fattigdom och krig och som söker bättre levnadsförhållanden än de man har i sitt hemland. Men något särskilt skyddsbehov har dessa människor inte. Till våra nordiska grannländer kommer mycket få från Jugoslavienområdet. Vi och våra nordiska grannländer sänder tydligen olika signaler till jugoslaverna i allmänhet och till kosovoalbanerna i synnerhet.

Avser regeringen göra något åt detta flyktingproblem?

1991/92:761 av *Kristina Svensson* (s) till kulturministern om jämställdhetsperspektiv på unga flickors arbetslöshet:

Jämställdhet mellan kvinnor och män förutsätter ekonomiskt oberoende, dvs. möjligheter till yrkesarbete.

Utvecklingen på arbetsmarknaden mot högre arbetslöshet visar att särskilt unga kvinnor är på väg att förlora sitt fäste på arbetsmarknaden.

Vilka initiativ kommer jämställdhetsministern att ta för att belysa arbetslöshetens effekter för unga flickor ur ett jämställdhetsperspektiv?

1991/92:762 av *Ingegerd Sahlström* (s) till kulturministern om ökad kvinnorepresentation i beslutande organ:

Kvinnorepresentationen i riksdagen har minskat. I många beslutande organ är kvinnornas antal få. Både i direkt och indirekt valda församlingar bör kvinnorepresentationen öka. När skall det bli en självklarhet att kvinnor nomineras och väljs i samma utsträckning som män?

Det finns nog med program om jämställdhet – det är dags att börja tillämpa dessa! Många mål har formulerats på jämställdhetens område – det är dags att handlingsplanerna efterlevs!

Både kvinnor och män skall ha ett reellt inflytande i hela samhället. På vilket sätt ämnar jämställdhetsministern verka för att vi skall nå en ökad kvinnorepresentation?

1991/92:763 av *Berit Andnor* (s) till kulturministern om medelsindragningarna från kommunerna och jämställdheten:

Den gemensamma sektorn har stor betydelse för jämställdheten mellan män och kvinnor. Den ger kvinnor förutsättningar att kunna förvärvsarbeta samtidigt som den också inneburit att tidigare oavlönat arbete kunnat göras avlönat.

Regeringen kommer enligt sin kompletteringsproposition att hålla tillbaka den gemensamma sektorn och dra in 7,5 miljarder kronor från kommunerna 1993.

Det är också regeringens målsättning att indragningarna från kommunerna skall omfatta 5–10 miljarder kronor även för vart och ett av de kommande åren.

Mot denna bakgrund skulle jag vilja ställa följande fråga till jämställdhetsminister Birgit Friggebo:

Vilka åtgärder avser jämställdhetsministern att vidta så att de för jämställdheten negativa konsekvenserna av medelsindragningar undviks i denna storleksordning?

1991/92:764 av *Karl-Göran Biörsmark* (fp) till kulturministern om rättssäkerheten i utvisningsärenden:

På eftermiddagen den 30 april anhöll svenska säkerhetspolisen den iranska motståndsrörelsen Mujahedins representant Sarvaz Chitsaz som misstänkt för att ha anstiftat attacken mot den iranska ambassaden i Lidingö.

Den 2 maj beslöt statsrådet Birgit Friggebo enligt 8 § i lagen om särskild utlänningskontroll (terroristlagen) att Sarvnaz Chitsaz skulle hållas kvar i förvar. Vidare beslöt statsrådet att Sarvnaz Chitsaz skulle få göra framställning om prövning av åtgärdens bestånd.

Torsdagen den 7 maj skulle Sarvnaz Chitsaz få sin sak prövad i tingsrätten. Hon utvisades dock överraskande redan onsdagen den 6 maj utan tingsrättsförfarande. Detta kunde verkställas genom att anhållan enligt terroristlagen drogs tillbaka och utvisningsbeslut togs enligt utlänningslagen. Sarvnaz Chitsaz fick aldrig tillfälle att överklaga polismyndighetens beslut om avvisning.

Mot bakgrund av detta ur rättssäkerhetssynpunkt mycket otillfredsställande förfaringsätt som Sarvnaz Chitsaz utsatts för vill jag fråga statsrådet:

Överväger statsrådet någon översyn av gällande lagstiftning med syfte att stärka rättssäkerheten så att ingen kan utvisas ur landet utan att först få sin sak prövad?

1991/92:765 av *Elving Andersson* (c) till statsrådet Görel Thurdin om miljön och biltunnlar:

Forskare vid institutionen för kemisk miljövetenskap i Göteborg varnar för planerna på att lösa storstadens trafikproblem med långa trafiksystem. Enligt forskarna ger sådana lösningar kraftiga öknings av avgasexponeringen för bilisterna men en mycket liten avlastning för de kringboende. Orsaken till detta förhållande är att de mekaniska ventilationssystem som används i dag har en betydligt mindre kapacitet än den som bilarna själva åstadkommer när de kör in i en tunnel. I t.ex. Tingstadstunneln i Göteborg betyder det att 10 % av avgaserna i utfarten i ena riktningen dras med in med trafiken i det ingående "röret".

Vilka åtgärder avser biträdande miljöministern vidta för att stadsplaneringen vad gäller trafiken inte skall utvecklas till att skapa en försämrad miljösituation för bilister och kringboende genom exempelvis biltunnlar?

1991/92:766 av *Margareta Winberg* (s) till kulturministern om vårdnadsbidrag och jämställdheten:

Det egna arbetet är grunden för jämställdhet. För att kunna arbeta och försörja sig själv är en modern familjepolitik nödvändig.

Barnomsorg, föräldraförsäkring och barnbidrag är viktiga inslag i en sådan familjepolitik.

Sedan lång tid diskuteras i tre av regeringens fyra partier att införa någon typ av vårdnadsbidrag. Man har t.o.m. uttalat att ett vårdnadsbidrag skulle kunna finansieras genom att man tar pengar från barnomsorgen eller försämrar föräldraförsäkringen. Detta vore förödande för jämställdheten.

Hur avser jämställdhetsministern att bevara jämställdheten om ett vårdnadsbidrag införs?

Prot. 1991/92:108
8 maj 1992

1991/92:767 av *Margareta Viklund* (kds) till statsrådet Bo Könberg om försöksverksamheten med rätt för distriktssköterskor att förskriva läkemedel:

I Jämtlands läns landsting pågår sedan en lång följd av år en försöksverksamhet som ger ett fyrtiotal distriktssköterskor rätt att förskriva läkemedel.

Är sjukvårdsministern beredd att verka för att projektet slutförs?

8 § Kammaren åtskildes kl. 10.20.

Förhandlingarna leddes av talmannen.

Vid protkollet

LISBET HANSING ENGSTRÖM

/Gunborg Apelgren

Fredagen den 8 maj

1 § Hänvisning av ärende till utskott	1
2 § Svar på interpellation 1991/92:175 om omförhandling av den s.k. Dennisuppgörelsen	1
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Christina Linderholm (c)	
Ines Uusmann (s)	
Eva Zetterberg (v)	
Johan Lönnroth (v)	
Talmannen	
3 § Svar på interpellation 1991/92:194 om infrastrukturinvesteringar i Malmöregionen	12
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Eva Zetterberg (v)	
4 § Svar på interpellation 1991/92:195 om kollektivtrafikinvesteringar i Göteborgsregionen	15
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Johan Lönnroth (v)	
5 § Svar på interpellation 1991/92:196 om Storstockholms trafikinvesteringar	17
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Eva Zetterberg (v)	
Johan Lönnroth (v)	
6 § Bordläggning	21
7 § Anmälan om frågor	
1991/92:726 av Inger Hestvik (s) om regeringens politik i frågor som rör kvinnor	22
1991/92:727 av Jan Andersson (s) om alternativ inom barnomsorgen	22
1991/92:728 av Birgit Henriksson (m) om överklaganden av domar	22
1991/92:729 av Sten Andersson i Malmö (m) om högsta tillåtna totalvikt m.m. för lastbilar	23
1991/92:730 av Pär Granstedt (c) om statlig tillsyn över postgymnasial utbildning i icke statlig regi	23
1991/92:731 av Rune Evensson (s) om skyddsanordningar på tak	23
1991/92:732 av Sten Söderberg (-) om övningskörning inom gymnasieskolans körkortsutbildning	24
1991/92:733 av Stina Eliasson (c) om åtgärder för att bevara de små tingsrätterna	24

1991/92:734 av Sten Söderberg (-) om en demokratikommis- sion	24
1991/92:735 av Sten Söderberg (-) om selektiv marknadsföring	25
1991/92:736 av Lena Öhrsvik (s) om glasskolan i Nybro	25
1991/92:737 av Kristina Svensson (s) om de f.d. sovjetiska trup- perna i Baltikum	25
1991/92:738 av Lena Öhrsvik (s) om sjuklön när anställd är på läkarbesök	26
1991/92:739 av Olle Schmidt (fp) om reglerna för bevarande av skrifter m.m.	26
1991/92:740 av Lars Andersson (-) om utlänningslagen	26
1991/92:741 av Ines Uusmann (s) om utjämning av löneskillna- derna mellan män och kvinnor	27
1991/92:742 av Hans Karlsson (s) om ungdomsarbetslösheten	27
1991/92:743 av Sten Söderberg (-) om extra insatser beträff- ande kulturhistoriskt värdefulla byggnader	27
1991/92:744 av Maud Björnemalm (s) om pressmeddelande med anledning av socialförsäkringsutskottets beslut om re- miss av viss proposition	28
1991/92:745 av Göte Jonsson (m) om kursplan för religionskun- skap i gymnasieskolan	28
1991/92:746 av Karin Starrin (c) om kvinnorepresentationen vid EG-förhandlingarna	29
1991/92:747 av Eva Johansson (s) om statsbidraget till frisko- lorna	29
1991/92:748 av Göran Magnusson (s) om vägprojekt i Väst- manland	29
1991/92:749 av Hans Nyhage (m) om läkarmedverkan i frivård- sarbetet	30
1991/92:750 av Elisabeth Persson (v) om kommittén för regi- strerat partnerskap	30
1991/92:751 av Bengt Hurtig (v) om postens rationalisering	30
1991/92:752 av Bengt Hurtig (v) om miljöproblem på Nordka- lotten	30
1991/92:753 av Bengt Hurtig (v) om den planerade Vuotosdam- men i Kemiälven	31
1991/92:754 av Siw Persson (fp) om torskfisket i Öresund	31
1991/92:755 av Eva Zetterberg (v) om sexuella trakasserier vid universitet och högskolor	31
1991/92:756 av Bertil Måbrink (v) om El Salvador	32
1991/92:757 av Gudrun Schyman (v) om utländsk dom som grund för utvisningsbeslut	32
1991/92:758 av Kent Carlsson (s) om statens kostnader för JAS- projektet	33
1991/92:759 av Gudrun Schyman (v) om den uteblivna expor- ten av JAS-plan	33
1991/92:760 av Ian Wachtmeister (nyd) om asylsökande från Jugoslavienområdet	33

1991/92:761 av Kristina Svensson (s) om jämställdhetsperspektiv på unga flickors arbetslöshet	34	Prot. 1991/92:108
1991/92:762 av Ingegerd Sahlström (s) om ökad kvinnorepresentation i beslutande organ	34	8 maj 1992
1991/92:763 av Berit Andnor (s) om medelsindragningarna från kommunerna och jämställdheten.	34	
1991/92:764 av Karl-Göran Biörsmark (fp) om rättssäkerheten i utvisningsärenden	34	
1991/92:765 av Elving Andersson (c) om miljön och biltunnlar	35	
1991/92:766 av Margareta Winberg (s) om vårdnadsbidrag och jämställdheten.	35	
1991/92:767 av Margareta Viklund (kds) om försöksverksamheten med rätt för distriktssköterskor att förskriva läkemedel.	36	

