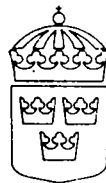


Riksdagens protokoll

1989/90:13



Protokoll
1989/90:13

Torsdagen den 19 oktober

Kl. 12.00–16.17

Förhandlingarna leddes till en början av tredje vice talmannen.

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 11 oktober.

2 § Utökning av antalet suppleanter i utbildningsutskottet

Från valberedningen förelåg förslag om att antalet suppleanter i utbildningsutskottet skulle utökas från 24 till 25.

Kammaren biföll denna framställning.

3 § Val av ytterligare suppleant i utbildningsutskottet

Företogs val av en suppleant i utbildningsutskottet.

I överensstämmelse med förslag från valberedningen valdes till

suppleant i utbildningsutskottet

Göran Allmér (m)

4 § Beslut rörande utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 18 oktober

Företogs till avgörande lagutskottets betänkanden 1989/90:LU3 och LU4, socialutskottets betänkande 1989/90:SoU1, jordbruksutskottets betänkande 1989/90:JoU1 samt bostadsutskottets betänkande 1989/90:BoU1 (beträffande debatten i dessa ärenden, se prot. 12).

Lagutskottets betänkande LU3

Mom. 2 (differentierad rösträtt)

Utskottets hemställan bifölls med 244 röster mot 53 för reservation 1 av Ulla Orring m.fl.

Mom. 6 (skadeståndsansvar m.m. för styrelseledamöter)

Utskottets hemställan bifölls med 278 röster mot 20 för reservation 2 av Elisabeth Persson. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 7 (nya företagsformer)

Utskottets hemställan bifölls med 156 röster mot 144 för reservation 3 av Rolf Dahlberg m.fl.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Lagutskottets betänkande LU4

Utskottets hemställan bifölls.

Socialutskottets betänkande SoU1

Mom. 1 (hjärnrelaterade dödkriterier)

Utskottets hemställan bifölls med 283 röster mot 10 för reservation 1 av Anita Stenberg. 6 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 2 (villkor för transplantation)

Utskottets hemställan bifölls med 280 röster mot 18 för reservation 2 av Anita Stenberg. 4 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 4 (deklaration mot livsförlängande åtgärder)

Utskottets hemställan bifölls med 261 röster mot 34 för reservation 3 av Daniel Tarschys. 4 ledamöter avstod från att rösta.

Jerry Martinger (m) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Mom. 5 (dödshjälp)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering – som ställdes mot utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 4 av Daniel Tarschys anförda motiveringen – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Jordbruksutskottets betänkande JoU1

Mom. 1–3

Utskottets hemställan bifölls.

Prot. 1989/90:13

19 oktober 1989

Mom. 4 (priskontroll och villkorsuppfyllelse m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 230 röster mot 71 för reservation 1 av Karl Erik Olsson m.fl.

Mom. 5 (förvärv i kapitalplaceringssyfte)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Karl Erik Olsson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 6 (förvärvsprövning för fysiska personer)

Utskottets hemställan bifölls med 244 röster mot 57 för reservation 3 av Sven Eric Lorentzon m.fl.

Mom. 7 (uttalande om lantbruksnämndernas verksamhet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Karl Erik Olsson m.fl. – bifölls med acklamation.

Bostadsutskottets betänkande BoU1

Mom. 5 (upphävande av förköpslagen)

Utskottets hemställan bifölls med 240 röster mot 58 för reservation 1 av Knut Billing m.fl.

Mom. 6 (översyn av förköpslagen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Leif Olsson och Siw Persson – bifölls med acklamation.

Mom. 7 (undantag från tillståndsplikt för bostadsrättsorganisationer)

Utskottets hemställan bifölls med 170 röster mot 129 för reservation 4 av Agne Hansson m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 8 (riksorganisation i bostadsrättslagen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 9 (förvärvarens utredningsskyldighet i tillståndslagen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 10 (utvärdering av tillståndslagen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 11 (ombildningslagen och allmännyttiga bostadsföretag)

Utskottets hemställan bifölls med 173 röster mot 129 för reservation 8 av Agne Hansson m.fl.

Mom. 12 (antalet lägenheter i ombildningslagen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 13 (enkel majoritet vid ombildning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 10 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 15 (ökade möjligheter att bo i bostadsrätt)

Utskottets hemställan bifölls med 208 röster mot 94 för reservation 11 av Knut Billing m.fl.

Mom. 16 (förbud mot omvandling av hyresrätt till bostadsrätt)

Hemställan

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 37 för hemställan i reservation 13 av Jan Strömdahl och Krister Skånberg. 1 ledamot avstod från att rösta.

Motivering

Utskottets motivering – som ställdes mot den i reservation 12 av Knut Billing m.fl. anförda motiveringen – godkändes med acklamation.

Mom. 17 (hembudsskyldighet i bostadsrättslagen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 14 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 18 (ersättning för boendeinflytande och fritidsverksamhet samt förhandlingsersättning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 15 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 19 (ändringar i bruksvärdesystemet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 16 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 20 (hyran vid andrahandsuthyrning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 17 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 23 (byte mellan egnahem/bostadsrätt och hyresrätt)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering – som ställdes mot utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 19 av Knut Billing m.fl. anförda motiveringen – bifölls med acklamation.

Mom. 24 (övernattningslägenheter)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering – som ställdes mot utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 20 av Knut Billing m.fl. anförda motiveringen – bifölls med acklamation.

Mom. 25 (de allmännyttiga bostadsföretagens roll för hyresgästinflytandet)
Hemställan

Utskottets hemställan bifölls med 253 röster mot 48 för hemställan i reservation 22 av Agne Hansson m.fl.

Motivering

Utskottets motivering – som ställdes mot den i reservation 21 av Knut Billing m.fl. anförda motiveringen – godkändes med acklamation.

Mom. 26 (hyresgästinflytande i de allmännyttiga bostadsföretagens styrelser)
Hemställan

Utskottets hemställan – som ställdes mot hemställan i reservation 24 av Jan Strömdahl och Krister Skånberg – bifölls med acklamation.

Motivering

Utskottets motivering – som ställdes mot den i reservation 23 av Knut Billing m.fl. anförda motiveringen – godkändes med acklamation.

Mom. 27 (utövande av hyresgästinflytande enligt bostadssaneringslagen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 25 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 28 (förhandlingsrätt enligt hyresförhandlingslagen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 26 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 29 (primär förhandlingsskyldighet vid underhålls- och förbättringsåtgärder)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering – som ställdes mot utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 27 av Knut Billing m.fl. anförda motiveringen – bifölls med acklamation.

Mom. 30 (genomförandetid vid ombyggnad)

Hemställan

Utskottets hemställan – som ställdes mot hemställan i reservation 29 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Motivering

Utskottets motivering – som ställdes mot den i reservation 28 av Knut Billing m.fl. anförda motiveringen – godkändes med acklamation.

Mom. 31 (hyresgästinflytandet vid anslutning till kabel-TV)

Utskottets hemställan bifölls med 223 röster mot 73 för reservation 30 av Agne Hansson m.fl. 4 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 32 ("hyr-köp-system")

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 31 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 33 (införande av ägarlägenheter)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 32 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 34 (permanentning av den kooperativa hyresrätten)

Hemställan

Utskottets hemställan bifölls med 228 röster mot 71 för hemställan i reservation 33 av Agne Hansson m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Motivering

Utskottets motivering – som ställdes mot den i reservation 34 av Knut Billing m.fl. anförda motiveringen – godkändes med acklamation.

Mom. 35 (avgifter för bostadsförmedling)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 35 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 36 (upphävande av bostadsförsörjningslagen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 36 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 37 (kommunal bostadsanvisningsrätt)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 37 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 38 (kommunal bostadsanvisningsskyldighet)

Hemställan

Utskottets hemställan – som ställdes mot hemställan i reservation 39 av Jan Strömdahl – bifölls med acklamation.

Utskottets motivering – som ställdes mot den i reservation 38 av Knut Billing m.fl. anförda motiveringen – godkändes med acklamation.

Mom. 40 (skäligt hyreskrav vid lokalhyra)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 41 av Knut Billing m.fl., *dels* reservation 42 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 41 (skyldigheten att hänskjuta tvist till hyresnämnd)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 43 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 42 (medlingsförfarandet vid förlängningsvägran)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 44 av Agne Hansson och Birger Andersson – bifölls med acklamation.

Mom. 43 (ersättningsreglerna vid obefogad uppsägning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 45 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 44 (upphävande av vissa ändringar i lokalhyreslagstiftningen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 46 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 45 (översyn av regelsystem m.m. för EG-anpassning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 47 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 46 (redovisning av radonhalt inomhus vid försäljning av bostadshus)

Utskottets hemställan bifölls med 263 röster mot 37 för reservation 48 av Jan Strömdahl och Krister Skånberg. 1 ledamot avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

5 § Meddelande om samlad votering

Tredje vice talmannen meddelade att trafikutskottets betänkanden TU1 och TU2 samt bostadsutskottets betänkanden BoU2 och BoU3 skulle debatteras i angiven ordning och avgöras i ett sammanhang efter avslutad debatt. Debatten om BoU2 hade påbörjats vid gårdagens sammanträde.

6 § Vissa trafikpolitiska frågor

Vissa trafikpolitiska frågor

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1989/90:TU1 Vissa trafikpolitiska frågor.

ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Jag skall börja med att säga att det är glädjande att den del av samhällsdebatten som rör trafikpolitik vinner ett ökat intresse. Det ser inte ut så när man tittar ut över kammaren och ser alla fly till andra ställen i rikets hus. Jag vill i alla fall i all korthet säga något om den moderata trafikpolitiken, vad den syftar till och vilka medel den har. När det gäller målen tror jag inte att moderaterna skiljer sig mycket från de flesta andra partier. Vi vill liksom andra ha bättre trafik, bättre miljö, bättre regionalpolitik och vi vill ha rättvis kostnadsbelastning för de enskilda transportköparna, vare sig det rör sig om gods eller personer. Vi vill ha bort onödiga reglering, och vi vill öka trafiksäkerheten. Vi vill ha en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar.

Jag vågar påstå, herr talman, att vi alla här i riksdagen är överens om målen. Sedan kommer vi till medlen för att nå målen. Jag kan konstatera att vi i och med 1988 års trafikpolitiska beslut gjorde slut på de stora motsägelsefulla debatter som vi hade om järnvägstrafikens utformning i landet. Dessa debatter har nu efterträtt av en debatt med en mer lågmäld profil. När vi med 1988 års trafikpolitiska beslut delade upp statens järnvägar i ett banverk, som har hand om infrastrukturen, dvs. bl.a. banvallarna och rälsen, och ett affärs-SJ som på företagsekonomiska villkor skall utöva trafiken på infrastrukturen, tog vi ett mycket stort steg mot vad vi moderater tror ger chanser till en ökad konkurrens inom transportväsendet och kommunikationerna i landet. Vi kan som moderater glädja oss åt att man inom olika partier – jag tänker då mest på regeringspartiet – har fått ökade insikter om betydelsen av ökad konkurrens i olika former och inom olika områden inom transportväsendet i landet.

Vi vill som moderater att det råder lika konkurrensvillkor inom de olika transportsektionerna och att dessa inom sig utvecklar fri och jämn konkurrens. Det är det enda sättet att få transporter av både människor och gods utförda på det billigaste sättet. Billiga transporter och billiga kommunikationer för automatiskt med sig att produktiviteten i landet höjs. Och höjer vi produktiviteten i landet får vi också ökade resurser till ökat välbefinnande och ökad välfärd.

Om omstruktureringen av SJ är ett stort språng i rätt riktning finns det kvar andra sektorer som är desto mer hotade. Jag skall passa på tillfället, herr talman, att i dag litet nämna om den stora betydelse som bilismen har, inte bara för persontransporter utan också för godstransporter. Vi upplever det som att den ökade insikten om trafikpolitikens betydelse också har nackdelar när det gäller synen på bilismen. Vi upplever i dessa dagar att bilismen attackeras från olika håll. Det finns olika utredningar som sysslar med miljöavgifter, moms på resor och drivmedel, förändrade regler för reseavdrag

och ersättning för tjänstebil, förändrad inkomstbeskattning med bl.a. lägre direkta skatter, områdesavgifter i storstäderna, vägtullar på motorvägar och regionala bensinskatter. Sådana utredningar var för sig och framför allt alla tillsammans utgör ett allvarligt hot mot trafikförsörjningen i framtiden. Med bensinpriser på 7,50 eller 10 kr. per liter är den viktigaste transportformen allvarligt hotad. Vi moderater ser med stor oro på framtiden för transportväsendets utveckling i Sverige.

Vi vill, som vi säger i en av våra reservationer, att avregleringen skall fortsätta. De regleringar inom transportområdet som vi upplevt under 50-, 60- och 70-talen har börjat minska på grund av, som jag sade tidigare, de ökade insikterna. Men fortfarande hindrar det omfattande regelsystemet på transportområdet utvecklingen mot lägre priser på transporterna i landet. Det är alltså nödvändigt att avregleringen fortsätter överallt där det är möjligt, så att endast de nödvändigaste beståndsdelarna av den blir kvar.

Vi har som exempel på ökad konkurrens och krav på mindre reglering sagt att olika sektorer inom transportområdet, inte bara SJ, enligt moderat syn skall ha som långsiktigt mål att få konkurrens. När det gäller luftfarten är vi övertygade om att parallellkonstruktionen som ett första steg och mer av frihet skulle innebära mer konkurrens, bättre service och sänkta priser för flyget inom landet. Det finns belagt i de länder där man har avreglerat den inrikes flygtrafiken. Jag tänker på Nya Zeeland, Canada, Chile och Australien. Där har man utomordentligt goda erfarenheter av avregleringen av lufttrafiken.

Det är alltså nödvändigt att vi får en bättre trafikpolitisk debatt i fortsättningen, jag säger bättre därför att det finns partier i riksdagen i dag som inriktar sina ansträngningar på att minska bilismen utan att ta hänsyn till kostnaderna för det. De är emot avregleringar, emot ökad konkurrens, allt sådant som vi inom moderata samlingspartiet finner vara, för att använda dagens mest populära uttryckssätt, grundbultar i ett bra trafiksystem.

Jag har med dessa ord, herr talman, allmänt gjort mig till talesman för de synpunkter som vi har låtit komma fram i trafikutskottets betänkande. Jag yrkar med detta bifall till de av folkpartiet och moderata samlingspartiet till betänkandet fogade reservationerna 1, 6 och 9.

ANDERS CASTBERGER (fp):

Herr talman! Transporter är en förutsättning för att vårt samhälle skall fungera. Människor och gods måste kunna färdas snabbt. Väl fungerande transporter är också av stor betydelse för glesbygden, de för människor närmare varandra. Utan möjlighet att resa skulle vi mänskligt sett vara mycket fattigare. Transporterna är också en mycket viktig förutsättning för handel och dynamisk utveckling. Dem förutan skulle vårt samhälle vara också ekonomiskt mycket fattigare. Samtidigt utgör trafik och transporter en av det moderna samhällets största föreningskällor. Det är sant. Listan kan göras lång på utsläpp från olika transportslag och på olika sorters utsläpp. Priset är alltså mycket högt.

En av de viktigaste trafik- och miljöpolitiska uppgifterna under 90-talet är alltså att komma till rätta med dessa problem. Det här kan synas svårt, och det är det också. Det finns i huvudsak två metoder. Den ena är att springa i

Vissa trafikpolitiska frågor

väg och ropa på förbud, böter och drastiska minskningar av trafiken, t.o.m. – som regeringen tycks förorda – brutala metoder för att minska trafiken.

Så till den andra metoden, den som folkpartiet ställer sig bakom. Det handlar då om att ta ansvar för, som det ser ut, en nästintill omöjlig uppgift – nämligen att erbjuda människor trafikens möjligheter och fördelar samtidigt som miljöproblemen undanröjs. Människor ställer det berättigade kravet på oss att vi löser just den svåra uppgiften.

Trafikpolitikens uppgift skall enligt vår uppfattning vara att erbjuda just enskilda människor och näringslivet en så effektiv, säker och miljövänlig trafikförsörjning som möjligt. Enligt liberal trafikpolitik skall vi dessutom erbjuda individen valfrihet, dvs. frihet att välja mellan olika transportalternativ och olika servicenivåer.

Vidare skall varje trafikgren bära sina samhällsekonomiska kostnader. Däri ingår naturligtvis också miljökostnaden. Genom att sätta ett pris på miljö ger vi de ekonomiska signaler som styr i miljövänlig riktning. Men då är det viktigt att i detta sammanhang påminna om den principiella skillnaden – jag vill väldigt gärna understryka denna så fort någon lyssnar som kan tänkas representera regeringen – mellan skatter och miljöavgifter. Det gäller då skatter som finansierar statliga och kommunala åtaganden. Underlaget utgörs av ekonomiska aktiviteter, konsumtion och produktion. Syftet med miljöavgifter däremot skall vara att på olika sätt eliminera risken för eller minska miljöförstöringen. Avgiftsbasen kan minska och i vissa fall även försvinna. Det skall vara själva målet när det gäller den förda politiken. I fråga om vägtrafikens kostnadsansvar bör alltså miljökostnaderna också uppskattas. Dessa bör läggas till övriga skatter, avgifter, och betalas. Därför, herr talman, faller det sig helt naturligt att i detta sammanhang även påpeka att det när det gäller bakgrunden för en i alla bemärkelser god trafikpolitik tyvärr inte sker någon uppföljning i regeringens handlande. Den politik som regeringen för är inte sådan. Därför finns det anledning att yrka bifall till reservation nr 1.

Jag vill i det här sammanhanget också, herr talman, särskilt peka på de storstadsfrågor som aktualiserats i de delbetänkanden som hittills har avgivits. Vi i folkpartiet vill understryka hur betydelsefullt det är att dessa saker ses i ett sammanhang. Det går inte att bara ropa på förbud eller regleringar. Vi måste i stället se till att själva problemet löses.

Östermalmseländet och annat i Stockholm visar väl tydligt hur fel det kan vara att bara strypa och stänga av trafiken. Nej, vad som måste till är en kombination av åtgärder: byggandet av kringfartsleder, bilavgifter och en utbyggnad av kollektivtrafiken. Sedan måste man se till att det inte är särskilt lockande att dra in stora trafikströmmar mitt i staden – vilken fordonstyp det än vara månde.

Mot den bakgrunden är det viktigt att framhålla att vi skall avvakta storstadskommitténs slutbetänkande, innan vi går till beslut i de frågor som rör de speciella storstadsproblem som här är för handen.

Jag skall inte ytterligare förlänga debatten. Jag vill bara avslutningsvis, herr talman, yrka bifall till de övriga två reservationer som folkpartiet står bakom. Det handlar då om affärsverksformen och om avregleringen – en del av de saker som staten i huvudsak ägnar sig åt i dag, men som med fördel

kan skötas på ett annat sätt, dvs. i större samklang med ett liberalt partis uppfattning om hur trafikpolitiken kan skötas också i ett större sammanhang.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till samtliga reservationer som folkpartiet står bakom.

ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! I samband med det trafikpolitiska beslutet 1988 lades fem olika delmål för trafikpolitiken fast. Ett av dessa delmål var att transportsystemet skulle utvecklas så, att god miljö och hushållning med naturresurser främjades. Ett annat delmål var att transportsystemet skulle byggas upp så, att det bidrar till regional balans.

När det gäller att försöka leva upp till dessa båda målsättningar tycker vi i centern att regeringen och riksdagsmajoriteten har svikit.

Just trafikpolitiken utgör en mycket viktig del av miljöpolitiken. Utan en miljöanpassad trafik kan samhällets miljöpolitik inte bli framgångsrik.

I och med de växande miljöproblemen har förutsättningarna för trafikpolitiken radikalt förändrats under senare år. Försurning, skogsskador och döende hav är talande exempel på den miljöförstöring som pågår. Trafiken svarar för en mycket stor del av olika miljöskadliga utsläpp. Det är framför allt biltrafiken och flyget som svarar för dessa utsläpp.

Hela 73 % av utsläppen av koldioxid kommer från vägtrafiken. Motsvarande siffror för kväveoxid- och kolväteutsläpp är 57 resp. 50 %. Dessa fakta talar för en radikal omläggning av trafikpolitiken som måste innebära en mycket kraftig satsning på järnvägen, eftersom just järnvägstransporter är det mest överlägsna transportsättet ur miljösynpunkt. Även energipolitiska och trafiksäkerhetsmässiga motiv talar för järnvägen.

Förutom en kraftfull satsning på järnvägstrafiken behövs det att krav ställs på biltillverkarna att göra renare bilar och att få till stånd en satsning på alternativa drivmedel.

I centerns partimotion om trafikpolitiken har vi formulerat målen för trafikpolitiken så, att denna måste leda fram till ett decentraliserat, miljövänligt, mindre sårbart, näringspolitiskt starkt samt effektivt och konkurrenskraftigt samhälle.

En glädjande sak som man kan notera beträffande det betänkande som vi nu behandlar är att ett enigt trafikutskott konstaterar att det totalt sett krävs ökade resurser till angelägna investeringar inom trafiksektorn.

Det är bra att utskottet gör detta uttalande. Både inom järnvägssektorn och inom vägsektorn finns det oerhört stora eftersatta investeringsbehov.

Vi får väl se i januari när regeringen presenterar budgeten vilken nytta denna utskottsskrivning har gjort.

För att klara dessa stora, nödvändiga, investeringar krävs det både kraftigt ökade anslag via statsbudgeten och nya finansieringsformer.

Det är också viktigt att vi får en ny beräkningsmodell när det gäller att prioritera olika investeringar inom trafiksektorn. Där menar jag och övriga i centerpartiet att miljökostnader och miljövinster måste väga väsentligt tyngre i de samhällsekonomiska kalkylerna än som i dag är fallet.

Storstäderna har sina speciella trafikproblem. För att lösa dessa måste

bl.a. mer trafik föras över till det spårbundna nätet. Man måste skapa infartsparkeringar och parkeringsmöjligheter vid pendelstationerna. Antalet trafikstopp måste minskas. Övergången till miljövänliga drivmedel måste stimuleras. Vidare är det viktigt att arbetsplatser och bostäder samt olika slag av service samplaneras för att på det sättet totalt sett minska behovet av trafik.

Dessa och andra frågor som rör storstädernas trafikproblem är just nu föremål för en särskild utredning. Vi i centern har därför avstått från att nu reservera oss på denna punkt. Vi förutsätter dock att regeringen agerar med stor skyndsamhet på detta område.

Avslutningsvis vill vi också från centerns sida lyfta fram det nordiska samarbetet för att lösa gemensamma kommunikationsproblem. Inte minst gäller detta transittrafiken. Sverige är transitland för en mycket omfattande trafik till och från både Norge och Finland. Denna transittrafik skapar stora problem i Sverige i form av miljöskadliga utsläpp, försämrad trafiksäkerhet och ökat vägslitage. Dessa och andra för Norden gemensamma frågor inom trafikområdet bör Sverige på olika sätt aktualisera i nordiska sammanhang.

Herr talman! Jag vill med det anförda yrka bifall till reservationerna 2 och 10 till det aktuella betänkandet.

VIOLA CLAEISSON (vpk):

Herr talman! Om järnvägen på 15 år fick lika mycket pengar som bilköparna enbart under 1988 lade ner på nya bilar skulle tåget kunna ta över all förväntad trafikökning från flyget och bilismen.

Hur ser det ut när det gäller flygtrafiken? Den har fördubblats under 80-talet. Den kommer att frakta ytterligare dubbelt så många resenärer fram till år 2000 om ingenting görs. I dag behöver flygbolagen inte ens betala bränsleskatt till staten.

Vägtrafiken får subventioner på 11 miljarder kronor på ett år. Det är 1 miljard mer än vad regeringen vill satsa på baninvesteringar på tio år, Georg Andersson.

Ändå står moderata samlingspartiets företrädare här i talarstolen och säger, apropå att det finns partier här i riksdagen som vill minska bilismen, att vi gör det utan hänsyn till kostnaderna. Vad i all sin dar menar Rolf Clarkson? 11 miljarder på ett år är subventionen till vägtrafiken. Kalkylen bygger bl.a. på vägverkets egna beräkningar.

Undra på att väg- och flygtrafiken har ökat så förödande – förödande på grund av utsläppen, på grund av att låt-gå-politiken går stick i stäv med alla våra kunskaper om gränserna för miljön och att den ständigt ökande tunga trafiken och privatbilismen gör det omöjligt att minska antalet trafikoffer.

På en fråga om tågtrafiken fick jag i tisdags kväll ett ovanligt humoristiskt svar från kommunikationsministern. Han sade:

”Genom det trafikpolitiska beslutet förra året har regeringen gett järnvägen klara utvecklingsmöjligheter. Baninvesteringar sker nu efter samhälls-ekonomiska bedömningar på en betydligt högre nivå än tidigare.”

Herr talman! Undra på att Svenska åkeriförbundets ordförande glatt utbrister i en ledarartikel: ”Heders, Georg Andersson och kommunikationsdepartementet för ett stabilt och tålmodigt arbete!”

Så har vi just-in-time-transporterna. De sparar in lagerkostnader åt stora företagen på 30–40 miljarder kronor men fördubblar samtidigt enligt forskarna den tunga vägtrafiken. Kostnaderna för miljöpåverkan, ökade olycksrisker och dyrare vägunderhåll vältras över på samhället. Det mest cyniska uttrycket för detta undslapp en ansvarig tjänsteman på vägverket som erkände, att när det har hänt en olycka på E 3 röjer vägverket snabbt upp för att inte försena och fördyra Volvos transporter.

De nostalgiker som klamrar sig fast vid dagens föråldrade och farliga vägtrafiksystem är lika samhällsfarliga som de som nu hoppas på teknologiska vidunder som Prometheus och DRIVE. På fullt allvar vill de ha datoriserade bilkonvojer för att få plats med ännu fler bilar på asfalten, men eftersom människans hjärnfunktioner inte räcker till i en sådan omgivning måste bilföraren ta hjälp av en elektronisk co-driver. Om planerna går i lås kommer det att finnas två bakom ratten, en robotiserad människa och en autopilot.

Tro det eller ej, men en av forskarna bakom projektet heter Ferdinand Panik. Och visst handlar det om panik. Bilindustrin riskerar att slås ut om den inte hittar nya marknader. Västsverige, det värst miljöförstörda av landets regioner, skall nu få den tvivelaktiga äran att bli försöksområde. Kommunikationsministern sade i frågedebatten i förrgår kväll att han inte kände till var Prometheus och DRIVE skall provas – det skulle transportforskningsberedningen sköta åt regeringen. Mångmiljonbelopp rullar redan från staten till bilindustrins och forskarnas lektugor.

Tack och lov finns det också realistiska och samhällsmedvetna institutioner och forskare i detta land. I senaste numret av SNF:s tidning Sveriges Natur visar professorn i järnvägsteknik Evert Andersson och kollegan Jan Sjölund hur den miljövänliga järnvägstraften skulle kunna fyrdubblas för 3 miljarder om året under 15 år. Biltrafiken skulle inte behöva öka jämfört med dagens. För den totalsumma på mellan 40 och 50 miljarder som vpk föreslagit fram till år 2000 skulle hela stomnätet få dubbelspår, med en standard som tillåter hastigheter på ett par hundra kilometer i timmen. Övriga bandelar skulle rustas upp så att de tillåter hastigheter upp till 160 km i timmen.

Det här är samhällsekonomiska bedömningar, Rolf Clarkson, och det skulle kunna spara pengar åt samhället.

Vi skulle kunna resa miljövänligt, snabbt och bekvämt på en helt nybyggd bana sträckan Borås–Jönköping–Linköping eller från Stockholm till Oslo via Örebro–Karlstad på kortare tid än i dag.

Professorn i järnvägsteknik tar fram fler högst konkreta exempel, och det är just sådana som saknas i dag. De finns, om man bara vill titta på dem, och beräkningarna stämmer.

3,7 miljoner svenskar bor inom 30 km från linjerna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg. Med det utbyggda nätet kan antalet resenärer öka till 6 miljoner samtidigt som restiden halveras, turtätheten ökar och nödvändiga tågbyten minskar.

Herr talman! Trafiken måste anpassas till miljöns villkor. Det gäller att välja spår rent bokstavligt, nu och utan undanflykter. Eller finns det här i kammaren någon som anser att järnvägsprofessorns kalkyler är felaktiga eller att de inte håller? Finns det en enda som vill säga att han är orealistisk i

sina förslag? Om inte, finns det bara en klok linje, nämligen den som verkligen minskar bil- och flygberoendet och bygger ut järnvägen så att den kan fungera som en bas i hela transportsystemet.

För tätortstrafiken behövs det också ny teknologi, bl.a. trådbussar, som jag har sett i funktion i flera länder. Schweiz rekommenderas för ett studiebesök i fråga om miljövänlig trafikpolitik – där finns trådbussar och Duo-bussar. Vpk har motionerat om ett trafik- och industripolitiskt program för tillverkning och användning av trådbussar i svenska städer.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till samtliga vpk-reservationer samt de reservationer som vi har gemensamt med centern och miljöpartiet.

ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag blir lätt frustrerad när jag hör Viola Claessons inlägg i den trafikpolitiska debatten. Jag blir frustrerad därför att jag tycker om att höra henne men inte tycker om vad hon säger.

Viola Claesson ser nästan allting ur ett slags bakvänt grodperspektiv. Det enda som förvånar mig är att hon i inlägget inte nämnde Gyllenhammar – hon brukar alltid nämna Volvo och Gyllenhammar, men i dag fick hon bara med Volvo.

Hon fick i stället med sin nya käpphäst, nämligen Prometheus. Låt mig fråga vad Viola Claesson har emot att forskningen inriktar sig på ett system som skulle ge ökad trafiksäkerhet och spara människoliv? Man kan förenkla Prometheus-definitionen genom att säga att hästskjutsarna förr i tiden hade hästen framför sig som reagerade när det kom ett hinder i vägbanan. I Prometheusprojektet får man hästen tillbaka och med teknikens hjälp en ökad trafiksäkerhet. Jag kan inte förstå detta ständiga skräckmåleri av Prometheus som Viola Claesson gör sig skyldig till.

Jag har inga invändningar mot Viola Claessons tal om att vi skall satsa på järnvägstrafik i fortsättningen. Men att den är så omfattande som Viola Claesson påstår är jag inte övertygad om. Vi vill från moderat sida satsa på järnvägstrafik, där underlaget är sådant att verksamheten går ihop – jag säger inte att den skall vara lönsam – i enlighet med den nya struktur som af-färs-SJ resp. banverket har fått på detta område.

Jag förstår inte att Viola Claesson kan hacka på flyget på detta sätt. Höjningarna är ju mycket små. Att höja från 1 kr. till 2 kr. är också 100 %. En väldig massa trafik förs inte över till flyget. Den trafik som flyget i Sverige står för är nödvändig på grund av landets geografiska utbredning. Vi kan inte undvara en expanderande flygtrafik, även om vi är hur positiva som helst till en utbyggnad av järnvägstrafiken.

När det gäller vägtrafiken anser jag – och jag tror att jag fortfarande har stöd från de stora motororganisationerna – att bilismen ger sin beskärda tri-but till en förbättrad miljö och ett bättre vägnät. Enbart på katalytisk avgas-rening satsar bilisterna 20 miljarder kronor. Det skall man hålla i minnet. Med hänsyn till vägtransporterna i olika former anser vi i moderata samlings-partiet att det är viktigt att kapitalförstöringen beträffande landets vägar inte får fortsätta. Vi vill ha ökade väganslag och ökade järnvägssatsningar men inte onödiga och orättvisa begränsningar av det dominerande transportsyste-met, nämligen bilismen.

VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Prot. 1989/90:13
19 oktober 1989

*Vissa trafikpoli-
tiska frågor*

Herr talman! Jag tackar Rolf Clarkson för att han denna gång gick upp i talarstolen. Det är alltid bättre än när han diskuterar vid sidan av bänken och tar fram argument, som man inte får en chans att bemöta i talarstolen.

Jag vill även tacka Rolf Clarkson för att han tog chansen att nämna Volvochefens namn. Jag hade inte tänkt göra det. Jag funderade inte ens på det, när jag förberedde mitt anförande. Men tydligen har det satt sina spår att jag ganska envist brukar tala om vilken makt Volvo och bilindustrin över huvud taget har i Sverige. Det ger så småningom resultat, och man får höra vissa kommentarer till vad man har sagt.

Ett bakvänt grodperspektiv må Rolf Clarkson och moderaterna kalla den miljösyn som jag och vpk ger uttryck för. Jag förstår dock inte riktigt tankegången. Det verkar vara litet kollaps över det hela. I dag finns inte en enda forskare, inte en enda auktoritet på de områden som vi nu diskuterar, som inte har insett och varnat för att bilismens och flygtrafikens ökning inte kan få fortsätta. Det leder inte bara till tankekollaps, som hos vissa, utan också till en ekologisk kollaps. Det finns ingen rimlig chans att fortsätta på detta sätt, Rolf Clarkson. Det är inte av illvilja mot bilismen, bilägarna eller bilförarna som jag och andra vill ha begränsningar, utan det är därför att vi måste rädda det som räddas kan av miljön och människornas hälsa.

Det är nostalgiska tankegångar som de vägtrafikfrälsta för fram, när de vägrar att inse att vi måste fatta konkreta beslut om rejäla satsningar på den miljövänliga trafiken och använda den mest moderna teknik som finns.

Till sist. Jag har inte talat om hästar. Vi diskuterar inte något betänkande från jordbruksutskottet utan vägtrafik, flygtrafik och järnvägstrafik. Men när Rolf Clarkson äntligen går upp i en debatt om Prometheus-projektet måste jag ställa frågan: Kan Rolf Clarkson berätta för mig och för dem som eventuellt lyssnar nu vad det egentligen är som ger ökad trafiksäkerhet i Prometheus-projektet? Näm *ett* exempel!

ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! När jag talar om bilismens betydelse och vikten av att den får utvecklas i sunda former menar jag ju inte att vi inte skall försöka neutralisera bilismens negativa påverkningar på miljön. Bilismen är ju det individuella transportsystemet, och ett individuellt transportsystem i ett glest befolkat land är nödvändigt. Följaktligen måste vi ha en bilism, och rätt reglerad är den av omistlig betydelse för vår fortsatta välfärd. Jag tror att bilismen en gång i tiden kan komma att se ut på ett helt annat sätt än för närvarande. Det kan tänkas att elbilen kommer, och det kan bli andra motorer, som är betydligt miljövänligare än de som vi nu har. Men under tiden kan vi inte utsätta bilismen för en sönderhuggning, som skulle skada alla våra resurser över huvud taget för satsning på kollektivtrafik. Bilismen är en motor även i den bemärkelsen att den ger oss ett välstånd och resurser, som vi sedan kan fördela på kollektivtrafik av olika slag.

Jag tyckte att jag ganska tydligt framhöll att Prometheus-projektet bl.a. är en seriös satsning för att göra trafikflödena mer harmoniska: vägarna skall fyllas bättre, och körsträckan skall bli så kort som möjligt med påföljd att man bara av den anledningen påverkar miljön mindre negativt. Vidare skall

Vissa trafikpolitiska frågor

trafiksäkerheten ökas. Allt detta är en del, och en viktig del, av Prometheus-projektet.

VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Herr talman! Rolf Clarkson och jag tycks i varje fall vara överens om *en* sak, även om jag inte brukar använda samma begrepp. Rolf Clarkson sade att han vill ha bilism i sunda former. Just det, det är ju det som jag har stått här och talat om. Men bilism i sunda former är inte detsamma som en ohejdad ökning av vägtrafiken. Det skulle vara orimligt. Rolf Clarkson måste faktiskt inse detta.

Det talas om att man skall ta bort negativa effekter samtidigt som man – efter den här debatten är jag inte riktigt säker på detta – tror att biltrafiken kan få fortsätta att öka utan inskränkningar. Då har man hamnat helt fel. För säkerhets skull skall jag fråga Rolf Clarkson: Tror moderaterna att bilökningen kan få fortsätta när den ser ut som den gör nu? I så fall förstår jag tanken att Prometheus och DRIVE är någonting bra, men syftet bakom är inte harmoni utan detta att man vill få plats med ännu fler bilar. Man talar inte bara om en fördubbling av vägtrafiken med hjälp av det här tekniska monstret, utan man talar om en fyrfaldigad trafik en bit in på 2000-talet. Rolf Clarkson har kanske inte läst det som finns att läsa och som beskriver vad det handlar om. Det är inte fråga om harmoni för något annat än möjligen bilindustrin, som redan gör miljardvinster och som nu behöver nya nischer för att inte slås ut i kampen med bilkapitalet i den övriga delen av världen.

Tredje vice talmannen anmälde att Rolf Clarkson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Sommaren 1989 har i hög grad präglats av en alltmer intensiv debatt om biltrafiken. Redan ett enda år efter det stora trafikpolitiska beslutet, som fattades våren 1988, står det klart att biltrafikens utveckling hotar flera av riksdagens miljöpolitiska målsättningar. Vad vi från miljöpartiet gång på gång påpekat under det förra riksdagsåret har blivit alltmer uppenbart för allt fler både inom och utom riksdagen.

För det första: Målsättningen att minska de svenska kväveoxidutsläppen med 30 % räknat från 1980 till 1995, alltså på hela 15 års tid, blir mycket svår att klara. Trafiken står för drygt 70 % av de totala kväveoxidutsläppen i Sverige. Och trots att katalysatorreningen på nya bensinbilar faktiskt renar bort ungefär 60 % för den enskilda bilen, så klaras inte 30-procentmålet. Det beror på att trafiken samtidigt ökar kraftigt, såväl på våra vägar som i luften.

Kommer ni ihåg den hårda kritiken mot England för några år sedan, för att England inte ville gå med i "30-procentklubben", dvs. att man inte trodde sig kunna minska kväveoxidutsläppen med 30 %? Då bröstade sig Sverige på den internationella arenan och skröt med sina fina målsättningar. Vad tror ni att engelsmännen tänker om oss skenheliga svenskar nu, när sanningens minut närmar sig? Vad tror ni att ett svenskt misslyckande betyder för det europeiska miljöarbetet – när inte ens rika Sverige kan klara det här målet?

Vad värre är – naturens krav är minst en 75-procentig minskning av kvä-

veoxidutsläppen i norra Europa! Om vi inte klarar naturens krav inom över-skådlig framtid, kommer mycket stora skador på sjöar, åar, skogar, hav och stora delar av det levande att uppstå. Så sent som i går fick vi i en rapport till Nordiska rådet veta att 100 000 kvadratkilometer av Östersjöns botten är livlösa till följd av syrebrist. Det motsvarar nästan en fjärdedel av Sveriges totala landareal! Det rör sig om 1 miljon ton kväve som går ut i detta inneslängda hav varje år, och en stor del av detta kommer från trafikens kväveoxidutsläpp.

För det andra: Målsättningen att nettotillförseln av koldioxid till atmosfären inte skall ökas under 90-talet blir mycket svår att klara. Trafiken är den största enskilda källan och står för ca 35 % av nettotillförseln för Sveriges del. Dessa utsläpp påverkas inte av avgasreningen, utan är direkt proportionella mot bensin- eller dieselförbrukningen.

Vad värre är – naturens krav är en 85-procentig minskning för att risken för världsomspännande klimatförändringar skall kunna förhindras. Dessa klimatförändringar kommer att göra många av världens kornbodar till halvöknen. Många av de mest tätbefolkade områdena kommer att dränkas av ett stigande hav. Miljöproblemen blir gigantiska, men kan inte i detalj förutses i dag.

Herr talman! För att vi skall kunna klara dessa oerhört hotande miljöproblem krävs att trafikpolitiken omprövas. Från miljöpartiets sida har vi upprepade gånger krävt ett antal centrala målsättningar och konkreta åtgärder – vilket nu faktiskt vinner alltmer gehör bland seriösa debattörer.

Minska biltrafiken med minst 25 % till 1995! Det skulle innebära en återgång till 1979/80 års nivå. Det är fullt möjligt att klara ungefär 20 % genom att satsa på den miljövänligare kollektivtrafiken. Det betyder i praktiken att så gott som hela denna biltrafikminskning kommer att kunna ske i storstadsområdena och mellan större centra. Biltrafik i glesbygd behöver inte påverkas i någon nämnvärd grad. Detta illustreras för övrigt av att den kraftiga biltrafikökningen under de senaste åren nästan uteslutande skett i städer och tätbefolkade områden, inte i glesbygd.

Förutom stora satsningar på miljövänlig kollektivtrafik, som vi väl alla nu hoppas skall komma i nästa budgetförslag med tanke på vad som står i detta betänkande, behövs miljöavgifter på bensin och diesel samt biltullar. När vi från miljöpartiets sida gick ut med sådana förslag för några år sedan, blev vi både hänade och utskrattade. Likväl har just sådana förslag nu lagts fram av flera statliga utredningar. Insikten om att ekonomiska styrmedel måste användas i betydligt större utsträckning för att stimulera utvecklingen av ett miljövänligt trafiksystem har uppenbarligen nått långt utanför miljörörelsens kretsar!

I det nu aktuella betänkandet från trafikutskottet behandlas en rad av dessa övergripande trafikpolitiska frågor. Märkligt nog har inte majoriteten i trafikutskottet nåtts av de alltmer utbredda insikterna om behovet av en ny trafikpolitik. Majoriteten spjärnar emot på punkt efter punkt, och jag har tvingats reservera mig i motsvarande mån. Inte ens den fruktansvärda ökningen av antalet trafikolyckor under det här året har kunnat förmå utskotts-majoriteten att tänka om ännu – men det finns ju tid längre fram.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 4, 5, 7, 8 och 10. I dessa

Prot. 1989/90:13
19 oktober 1989

*Vissa trafikpoli-
tiska frågor*

reservationer krävs på olika sätt en minskning av miljö- och hälsofarlig vägtrafik och en satsning på miljövänliga trafiksystem. Det rör sig om att tillåta bilavgifter och att satsa på bl.a. trådbussutbyggnader i storstäder. Det rör sig om att tillämpa en samhällsekonomiskt och miljömässigt vettigare beräkningsmodell för järnvägsinvesteringar. Investeringsbehovet är ju också mycket stort. Det handlar om att flerdubbla nyinvesteringarna i järnvägsnätet under 90-talet, om vi skall kunna få en sund trafikutveckling. Denna förändrade beräkningsmodell behövs också när det gäller att få en sundare konkurrens mellan trafikslagen. Fortfarande haltar konkurrensen till vägtrafikens fördel. Det rör sig om att sätta upp ett mål för samhället, att minska biltrafiken med 25 % – egentligen en högst rimlig och modest siffra – och att ta hänsyn till detta såväl i samhällsplaneringen som i budgetsammanhang.

Detta med samhällsplanering är en viktig bit. I dag har vi ofta en samhällsplanering som motverkar miljöpolitiska mål, bl.a. på trafikområdet. Det gäller t.ex. externa köpcentra, som blir allt vanligare, och det gäller centralisering av arbetsplatser till ett fåtal ställen och boende till andra ställen, så att man måste åka bil däremellan. Det gäller avsaknad av effektiv kollektivtrafikplanering osv.

Det rör sig också om det nordiska och det internationella miljösamarbetet. Miljöproblemen måste lösas internationellt, och Norden är en bra utgångspunkt. Vi skulle rent konkret kunna börja med den internordiska färjetrafiken. Där används i dag bunkerolja med 4, 5 eller 6 % svavel. Man skulle lika gärna kunna gå över till vanlig dieselolja, med 0,2 % svavel, och minska utsläppen radikalt. Den frågan bör omgående tas upp i Nordiska rådet. Vi bör även se på frågan om ett internordiskt järnvägsnät för att förbättra förbindelserna mellan de nordiska länderna, såväl över Haparanda som till Norge på flera ställen.

Jag vill också peka på det särskilda yttrandet nr 4 om storstadsfrågor, där jag framhåller vikten av att snabbt få fram miljövänligare bränslen och miljövänligare bilar. Bensin- och dieseldrift borde under 90-talet kunna ersättas genom drift med biobränslen och el från flödande energikällor. Detta är särskilt viktigt i storstäderna, men på sikt kommer det att vara avgörande för glesbygdens trafikförsörjning.

BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! En av de många tidskrifter som har anknytning till och ägnar trafik- och transportfrågorna sitt intresse kallade nyligen kommunikationerna för samhällets blodomlopp. Och det ligger mycket i detta. Goda kommunikationer är en förutsättning för att samhället skall utvecklas och fortleva. Alla, såväl enskilda personer som näringsliv, är beroende av att trafiken fungerar. Det gäller personresor, och det gäller inte minst transporter med gods.

Enligt de beslut vi fattade här i riksdagen förra året då mål och inriktning för trafikpolitiken lades fast, skall också vårt transportsystem utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov tillgodoses, och så att det bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet. Kravet på säkerhet i trafiken sattes högt, och likaså betonades med

skärpa nödvändigheten av att en god miljö främjas, liksom hushållningen med naturresurser.

Vi strävar ju i vårt land efter regional balans, och enligt vårt beslut om trafikpolitiken skall också transportsystemet byggas upp så att det bidrar till regional balans.

Företrädare för samtliga partier har nu här före mig presenterat sina resp. partiets syn på inriktning och målsättning för trafikpolitiken. Som jag redan nämnt ställde sig riksdagen våren 1988 bakom de delmål som tillgänglighet, effektivitet, säkerhet, god miljö och regional balans som jag här återgett och som också föreslogs i det regeringsförslag som vi hade att ta ställning till. Det var bred uppslutning för de presenterade förslagen om trafikpolitiken.

Om de stora, väsentliga och – låt mig säga det – realistiska synpunkter på de övergripande målen för trafikpolitiken som förts fram i de motioner som ligger till grund för trafikutskottets betänkande kan jag säga att de till mycket stor del överensstämmer med vad riksdagen beslöt för drygt ett år sedan.

Vad som nu starkare betonats i debatten är kanske moderaternas och folkpartiets förslag i en reservation att man i ökad utsträckning skall använda ekonomiska styrmedel för att uppnå de trafikpolitiska målen. Det tycker jag blir intressant att följa i den ekonomiska debatt som riksdagen nu och då tvingas föra.

En genomgripande avreglering av trafikslagen vill moderaterna och folkpartiet också ha: Det är bl.a. för att öka konkurrens och valfrihet, säger man. Betydande avregleringar har skett. Beslut som gäller transportproduktionen anser vi skall fattas i så decentraliserade former som möjligt. Arbetet med att minska den statliga detaljregleringen av trafik och transporter drivs också vidare. Men att nu ta bort alla regleringar skulle förvisso inte i alla delar ge bättre service, lägre priser och större valfrihet för individer och företag. Det kan vara nödvändigt att reglera för att någon skall trafikera – och inte trafikera bara när det är ekonomiskt lönsamt för trafikutövarerna.

Centerpartiet har särskilt velat formulera sig för att få med uttrycket "decentraliserat samhälle". Vi socialdemokrater talar för regional balans. Då menar vi att människor och näringsliv även på landsbygd och i mindre orter i norr och söder och över hela landet har den självklara rätten att få del av och få utnyttja såväl service som investeringsmedel och driftmedel inom kommunikationssektorn. Jag undrar om det är mot detta som centern har reserverat sig.

I likhet med moderaterna och folkpartiet tar centern och övriga upp krav på miljövänlig trafikförsörjning. Vi har alla krav i samma riktning på den punkten. I sak är vi nog ense. Men alla tar upp denna punkt särskilt i reservationer, som om just det partiet eller den partikonstellationen vore ensam om sin åsikt och inte fått andra med sig. Så är det ju inte! En bra trafikmiljö, minskade avgasutsläpp, renare luft och mindre trafikbuller vill alla ha – det är jag säker på. Likväl har vi i betänkandet ett antal reservationer om detta.

Jag tycker att detta på ett olustigt sätt tar bort effekten av vad alla verkligen säger sig stå för i en mycket väsentlig fråga.

I ett flertal motioner har motionärerna berört de problem som en alltför omfattande trafik ger upphov till i större städer. Det är en väl samlad upp-

Prot. 1989/90:13
19 oktober 1989

Vissa trafikpolitiska frågor

fattning i utskottet att åtgärder måste vidtas för att hindra negativa hälso- och miljöeffekter som trafiken för med sig i storstäderna. Här bör övervägas olika styrmedel av ekonomisk karaktär, som exempelvis områdesavgifter eller färdavgifter.

Kommunikationsdepartementet har tillsatt den s.k. storstadstrafikkommittén, som fått till uppgift att ta fram underlag som gör en begränsning av de negativa miljöeffekterna i storstadsområdena möjlig. Förslag har redan presenterats som ligger i linje bl.a. med den uppfattning utskottet kommit fram till när det gäller åtgärder. De synpunkter som utredningen presenterat och vad som ytterligare kan komma fram i remissbehandling blir föremål för regeringens ställningstagande. Utskottet avvaktar därför kommande förslag.

I detta sammanhang har utskottet också berört frågan om miljövänligare och energieffektivare bussar. Dieseldrivna bussar ger upphov till miljöproblem – ju äldre motorer dess värre. Tekniken för dieselmotorer i fordon måste, anser utskottet, förbättras. Intensivt arbete pågår också härmed. Det kunde utskottet för övrigt konstatera vid ett besök hos Scania i Södertälje i förra veckan. Vi kunde också konstatera att framsteg görs på detta område. Vi vet att även Volvo flyttar fram sina positioner när det gäller renare emissionsutsläpp. Det är välkommet, men det gäller också att få ut den förbättrade tekniken i praktisk tillämpning i trafiken.

Här nämndes tidigare "just-in-time"-systemet. Låt mig bara säga att det har fått en ökad betydelse på transportområdet. Företagen blir i takt med fortsatt ökat varuvärde alltmer beroende av snabba och flexibla transporter. Transporten blir i ökad utsträckning en integrerad del av produktionen. Därmed uppstår, helt naturligt, för transportnäringen krav på ökad tillgänglighet, snabbhet och säkerhet. Det gäller vägsektorn, järnvägen, sjöfarten och även fraktflyget.

I samband med att det trafikpolitiska beslutet fattades 1988 fick regeringen bemyndigande att besluta att angelägna vägbyggnadsobjekt helt eller delvis får finansieras genom avgifter från vägtrafikanter.

Avgifter och skatter kan inom trafiksektorn utnyttjas som finansieringskälla och även för att utforma trafiken på av samhället önskat sätt.

Det är inom trafiksektorn gott om objekt som är i stort behov av angelägna investeringar. Detsamma gäller underhåll.

Detta gäller i hög grad inom vägsektorn, men också för spårbunden trafik. Det gäller godstransporter och hur människor skall förflytta sig. Trafik och slitage på exempelvis vägnätet har ökat mer än anslagen gjort.

Som en markering säger sig ett enigt utskott här dela uppfattningen att ökade resurser behövs inom trafiksektorn för att angelägna investeringar och nödvändigt underhåll skall kunna genomföras.

Slutligen, herr talman: Det är många förslag som hörts på senare tid som, om de genomfördes, kraftigt skulle fördyra biltransporter. Det är riktigt att transportarbetet med bil ökat stadigt under senare år. Användandet av bil är emellertid på många håll i vårt land en nödvändighet för många och i många situationer. Jag vill återigen nämna arbetsresor, rekreationsresor, resor för barnfamiljer i en mängd av fall, sociala kontakter, osv. Möjligheten att ha bil är av stort och uppskattat värde. Det är inte bara i glesbygd som den egna

bilen får ersätta kollektivtrafiken därför att ingen kollektivtrafik finns – den är på många andra håll också ett nödvändigt komplement till en befintlig kollektivtrafik.

Även om vi också när det gäller godstrafik vill främja järnväg i större omfattning kvarstår transporter för gods på väg som en nödvändighet för att vårt näringsliv skall fungera, klara leveranser och konkurrens på hemmamarknad och exportmarknad. Väl anpassade vägfordon och bra framkomlighet är också en nödvändig förutsättning för att andra transportmedel – flyg, järnväg, sjöfart – skall fungera och kunna fylla sina uppgifter. Jag vill säga att detta bör hållas i åtanke också när ekonomiska styrmedel övervägs i andra sammanhang än som mål och medel för trafikpolitiken.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande nr 1.

ANDERS CASTBERGER (fp):

Herr talman! Jag begärde egentligen ordet för en kort replik till Birger Rosqvist, och jag skall hålla mig inom den tidsramen.

Vi instämmer i många av de beskrivningar av trafikpolitiken som har givits här och tidigare i olika handlingar. Jag instämmer också gärna i beskrivningen av trafiken som samhällets blodomlopp. Den har, som jag sagt, en ekonomisk, en mänsklig och en social betydelse.

Vi kunde också i många stycken demonstrera en stor enighet i samband med förra vårens trafikpolitiska beslut. Vi i folkpartiet står självfallet fast vid dessa och kommer inte att springa ifrån dem. Men regeringens politik leder tyvärr inte till målen. Vi har i flera sammanhang haft anledning att kritisera regeringen just för att den inte för politiken på det sätt som vi hade anledning att tro att den skulle komma att föras.

Låt mig t.ex. peka på de skärpta avgasreningskraven. Det är faktiskt både tekniskt och ekonomiskt möjligt att införa 1994 års krav på tunga dieselfordon redan fr.o.m. 1992, ja, i själva verket ännu tidigare. Det saknas fortfarande nya riktlinjer för tiden efter 1995 för bensindrivna bilar. De premiehöjningar för skrotning av bilar som skulle vara erforderliga har vi ännu inte sett mycket av och heller inte några skrotpremier på däck. Någon koncessionsprövning av vägbyggen har ännu inte genomförts, och det blir inte många meter per år av dubbelspår på västkustbanan.

Det finns alltså tyvärr anledning att konstatera en skillnad mellan de beslut och de mål som vi står eniga bakom och den verklighet som sedan möter oss när regeringen genomför sin politik.

Låt mig också något litet ögonblick beröra det som Birger Rosqvist sade om att det har skett betydande avregleringar inom trafiksektorn. Ja, det är riktigt, och vi har i folkpartiet stött dessa avregleringar. I flera fall har regeringen t.o.m. trevligt nog stött folkpartiets linje när det gäller avreglering, t.ex. inom taxinäringen, där en sådan nu snart är på gång. Vi avser inte och har inte heller förespråkade att allt skall avregleras på en gång, som Birger Rosqvist säger. Men sanningen är ju den att trafiknäringen fortfarande kännetecknas av ett stort antal regleringar och koncessioner, och de lättnader som hittills har genomförts är inte tillräckliga. Vi måste ta steg för en vidare utveckling på det här området.

Däremot är det självfallet så – det anser vi fortfarande – att ansvaret för samhällets infrastruktur bör åvila staten. Men det hindrar ju inte staten från att tillämpa en större flexibilitet vid finansieringen av den nödvändiga driften och av de också nödvändiga nybyggena av både vägar och järnvägar.

VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Jag skall inte alls utnyttja hela min taletid. Jag skulle vilja ta upp två frågor.

Naturligtvis är det oerhört glädjande att det inom utskottet finns en enighet, i varje fall i ord, om att det behövs ökade resurser. Men även om det är en framgång är det inte någon realitet förrän vi – vilket sker ganska snart – ser vad regeringen är beredd att satsa. Vad det nu handlar om är hur det förslag som kommer skall se ut.

Jag undrar om Birger Rosqvist vet med hur mycket regeringen exempelvis vill öka satsningarna på banverket och dess investeringar framöver. Det skulle i så fall vara intressant att få en liten inblick i det.

Birger Rosqvist hade tydligen redan före mitt anförande bestämt sig för att ta upp "just in time"-transporterna. Det vore kanske fel att säga att det har gjorts för många studiebesök hos bilindustrin – det står var och en fritt att göra sådana – men kanske har man tittat litet för djupt i det material som kommer från näringslivet om hur transporterna i framtiden skall se ut. "Just in time"-transporterna är, som jag sagt, ett medel för företagen att öka sina miljardvinster, eftersom de genom dessa kan minska lagerhållningen. Vi vet redan att "just in time"-systemet med lager rullande på hjul i stället för den traditionella lagerhållningen ökar slitaget på grund av att långtradar- och lastbilstrafiken ökar. Det är självklart, Birger Rosqvist, eller hur? Det är denna samhällsekonomiska aspekt som jag menar att vi måste diskutera, liksom vad det innebär att ha så många fler tunga fordon på vägarna, där dessa redan utgör farliga inslag i trafiken och hinder för säkerheten. Det är fullständigt klart att t.ex. ambulansförare och andra med erfarenhet av ambulanskärsutryckning ser de tunga fordonen i vägtrafiken som mycket farliga och som mycket stora hinder. Dessutom utgör de en miljöbelastning.

Transportforskningsberedningen arbetar inte bara med Prometheus, utan gör också andra undersökningar. Bl.a. har den genomfört en undersökning, som lades fram i slutet av förra året och som behandlar "just in time"-systemets samhällsekonomiska konsekvenser. Där visar man med exempel från Volvo och Saab med hur mycket företagen har ökat sina transporter till och från underleverantörer genom användningen av det här nya systemet. Jag vill därför fråga Birger Rosqvist: Är trafikutskottets ordförande inte det minsta rädd för "just in time"-transporterna och deras utbredning? Vi är ense om att satsa mera resurser på miljövänliga transporter, men de goda konsekvenserna av detta äts kanske upp av att lastbilstrafiken ökar bl.a. på grund av "just in time"-systemet. Ser Birger Rosqvist ingen fara i det?

EI.VING ANDERSSON (c):

Herr talman! Birger Rosqvist sade i sitt anförande ungefär att människor i glesbygden och på alla andra håll i landet har berättigade krav på en likvärdig andel av utbudet inom trafiksektorn. Han frågade om det är detta som

vi från centerens sida har reserverat oss emot när vi i vår reservation talat om decentralisering. Nej, det är inte det synsättet som vi reserverar oss emot, tvärtom; vår kritik riktar sig mot att det är så långt mellan ord och handling i socialdemokraternas agerande på det här området. Det är alltså en alldeles för stor del av de tillgängliga medlen inom trafiksektorn som investeras i storstadsregionerna och en alldeles för liten del som kommer glesbygden till godo. Vi har tidigare i olika debatter med anledning av järnvägsbetänkanden, vägbetänkande osv. här i kammaren redovisat centerens syn på detta. Vi vill satsa väsentligt större resurser i järnvägsinvesteringar och i vårt program för beläggning av grusvägar, vi vill att det anslås 100 miljoner ytterligare till enskilda vägar osv. Vi har en mängd förslag i sådana avseenden.

Vad kritiken riktar sig mot, Birger Rosqvist, är att det inte räcker med vackra, allmänt hållna deklarationer här i kammaren, utan det gäller också att gå från ord till handling. Vi skall leva upp till målen för den regionala balansen liksom till målen för miljöpolitiken. Vår kritik mot socialdemokraterna riktar sig mot att man inte lever upp till de mål som lades fast i 1988 års trafikpolitiska beslut.

ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Det är naturligtvis bra om man säger att man vill ha en bättre miljö och att man skall försöka få ordning på alla problem; det vill ju alla. Det har nu låtit likadant i 20–25 års tid. Jag har hört dessa uttalanden sedan slutet av 60-talet då jag gick med i miljörörelsen, och jag hör dem fortfarande.

Samtidigt har vi haft en utveckling som tyvärr går åt det andra hållet. Försurning och skogsskador förvärras, de syrefria bottenarna i Östersjön växer i omfattning. Allt detta hänger ihop med ökningen av biltrafiken, vilken är mycket kraftig.

Därför är det inte trovärdigt att säga att man tycker att allt detta är ett problem om man inte samtidigt konkret talar om vilka prioriteringar man avser göra. Kassan är ju inte oändligt stor, utan pengarna tar slut. Då måste man bestämma sig för vad man skall satsa på och vad man skall hålla igen på. Man kan inte lova medel till alla områden. Jag tycker att Birger Rosqvist tyvärr ändå gör just det. Om man lovar medel till alla områden är det de som är ekonomiskt starkast som i praktiken kan styra och ställa. Följden blir då mer vägtrafik och mer flyg. Då växer miljöproblemen ytterligare i omfattning och då ökar även miljökostnaderna. Man får därför lov att säga mer än vad Birger Rosqvist nyss sade, om orden skall betyda något.

Detta är naturligtvis också en fråga om värderingar, om vad man anser vara värdefullt och om vad som får gå först och vad som får komma i andra hand. Frågan är då om man anser att miljön är viktigast, eller om den kommer på tredje eller kanske tionde plats.

15 000 försurade sjöar; vad har de för värde? 100 000 km² döda bottenar; vad är värdet av detta? Vi i miljöpartiet värderar självfallet en fin, ren och levande miljö mycket högt. Och vi gör därför andra prioriteringar än de som socialdemokraterna i varje fall än så länge har gjort.

Synsättet att trafiken är ett blodomlopp i samhället kan jag ställa upp på. Det är så, det är ett blodomlopp. Vi vet också att blodomloppet i varje le-

*Vissa trafikpolitiska
frågor*

*Inriktningen av
televerkets verk-
samhet åren 1990–
1992*

vande varelse är utsatt för en mycket noggrann reglering, en homeostas. Det finns en optimerad nivå - det är ju inte självklart bättre om blodomloppet går snabbare. Men detta är precis vad som händer i fråga om trafiken; det går snabbare och snabbare, det blir fler och fler transporter. Men detta är inte självklart bättre i fråga om någonting levande; det kan sluta i blodstörtning. Och detta är ungefär vad som sker med miljön i dag.

I betänkandet från miljöavgiftsutredningen - där jag själv sitter med - kan man se att utredningen har insett att biltrafiken, eller privatbilismen, faktiskt måste minska i omfattning. Det är nödvändigt för att vi skall kunna klara de mycket begränsade miljöpolitiska mål som riksdagen har beslutat om. Jag måste i detta sammanhang fråga Birger Rosqvist om han går med på att biltrafiken faktiskt ändå måste minska i omfattning med hänsyn till de miljöpolitiska målen.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 10 §.)

7 § Inriktningen av televerkets verksamhet åren 1990–1992

Föredrogs
trafikutskottets betänkande

1989/90:TU2 Inriktningen av televerkets verksamhet åren 1990-1992 (prop. 1988/89:100 delvis).

TOM HEYMAN (m):

Herr talman! Goda telekommunikationer är av största betydelse för landet. Vi har från moderata samlingspartiet tidigare poängterat detta, och jag har ingen anledning att nu upprepa våra synpunkter från vårens debatt. Vi anser också att televerket har kommit långt i sin anpassning till en mer öppen och affärsmässig verksamhetsform, men det finns fortfarande en del detaljer att rätta till.

För att ingen skugga skall falla över televerkets konkurrensneutralitet bör verket inte längre ägna sig åt myndighetsutövning. Den tilldelning av radiofrekvenser som återstår av myndighetsutövningen bör därför även den överföras till annan huvudman. Eftersom detta är en teknisk fråga bör den med fördel kunna hanteras av statens telenämnd som redan nu sköter tillståndsgivningen vad gäller teknisk utrustning.

Vi har också reserverat oss till förmån för att televerket bör ombildas till ett aktiebolag. Redan i dag bedriver man verksamheten på ett mycket självständigt, marknadsinriktat och framgångsrikt sätt. Även bland verkets personal kan man få höra åsikten att det är angeläget att televerket får bli ett bolag och komma bort från den gamla verksattityden, vilken är en nackdel när man uppträder som leverantör på en fri marknad.

Om televerket skall ha trovärdighet som fristående och objektiv leverantör till statsverket så får heller inga misstankar finnas om att televerket, som en del av statsapparaten, har möjlighet att skaffa sig fördelar i förhållande till andra leverantörer och kan gå vid sidan av statliga upphandlingsregler

och skaffa sig ett de facto-monopol på viktiga delar av teleområdet. Även av denna anledning bör en bolagisering genomföras, eftersom klarare gränslinjer då dras upp mellan de olika rollerna.

Vi har vidare, herr talman, ansett att de sidoordnade verksamheterna som i dag ligger som separata bolag bör ges en bredare ägarkrets. Det finns t.ex. ingen anledning för televerket att ha ett eget finansbolag.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till våra reservationer 4, 5 och 6 i betänkandet.

ANDERS CASTBERGER (fp):

Herr talman! Goda telekommunikationer ger förutsättningar för ett socialt rikt liv. De ger också förutsättningar för att införa ny teknik. Goda telekommunikationer är den högteknologiska sammanbindningsbanan mellan datorer och system vars huvuduppgift är att underlätta, att rationalisera och skapa möjligheter till bättre arbete, mer utvecklande arbetsuppgifter för de många människorna, och därmed omvandla rutinuppgifter till någonting som maskiner och elektronik lika gärna kan utföra.

Detta är något av en spegelbild av den trafikpolitik som vi alldeles nyss diskuterade, och därför är det inte orimligt att också frågor rörande televerket och telekommunikationer hamnar just under rubriken trafikpolitik. Det handlar här om kommunikationer, fast i den elektroniska formen.

Sverige är också ett land som ligger långt framme vad gäller att utnyttja telekommunikationerna och den teknik som ligger bakom. Vi ligger även långt framme i fråga om att införa den nya tekniken, steg för steg, även om vi fortfarande har många steg kvar innan t.ex. alla människor har möjlighet att använda sig av exempelvis AXE-systemets alla finesser.

Folkpartiet instämmer i kraven på att i detta sammanhang också se på televerket – med något enstaka undantag den enda operatören på marknaden – på ett nytt sätt. Då måste också televerket få sådana krav på sig och även få sådana förutsättningar, att man kan operera som ett företag som erbjuder tjänster, som har avkastningskrav och som i övrigt agerar på ett affärsmässigt sunt sätt och tar hänsyn till kundernas berättigade krav på service. Kunderna är i detta sammanhang såväl den lille, enskilde telefonabonnenten uppe i glesbygden, som kanske aldrig någonsin skulle komma på idén att ringa ett samtal till andra sidan jordklotet även om detta är möjligt rent automatiskt, som storkunden som vill ha många ledningar öppna – gärna per satellit – till jordens alla hörn och utväxla datamängder med stor snabbhet.

Som alla förstår, ger det också televerket förutsättningar att möta konkurrens, den konkurrens som vi i folkpartiet anser skall införas också på teleområdet. Konkurrensen finns redan i viss utsträckning och inte minst klarades ju den saken ut när det gällde det snabbt växande området mobiltelefoni under den borgerliga regeringstiden.

Avslutningsvis vill jag också något beröra avkastningskravet. Vi anser att de pengar som medborgarna satt in i televerkets kapital via statsskatten skall förräntas på ett bra sätt. Det ställer självfallet ökade krav på televerket. Det ställer ökade krav på att effektivisera, att kanske också möta ett uppluckrat monopol på ett bättre sätt. Det ställer krav på att möta kundernas krav på ett bättre sätt.

Prot. 1989/90:13
19 oktober 1989

*Inriktningen av
televerkets verk-
samhet åren 1990–
1992*

Därför yrkar vi också i en av våra reservationer på att avkastningskravet skall höjas till 450 milj. kr. mer än regeringen räknar med.

Jag vill med detta, herr talman, yrka bifall till de reservationer som folkpartiet står bakom, såväl ensamt som tillsammans med andra partier.

Under detta anförande övertog andre vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Den ansvarige för departementets EG-anpassning på teleområdet – jag tror att han heter herr Sundelius – har deklarerat att nu har man på departementet gjort allt som EG krävt av Sverige på teleområdet och litet till. Jag ser att Georg Andersson nu är på väg ut ur kammaren, och det var synd.

Vpk vill inte ha en nyliberal och EG-undergiven telepolitik i Sverige. Vi tycker att de grundläggande telekommunikationerna är så viktiga för folket att de måste skyddas från hänsynslös kommersialism.

Herr talman! För några år sedan då vi diskuterade de här frågorna var det faktiskt så att de socialdemokrater som satt i trafikutskottet verkade åtminstone något skamsna över att de så snabbt börjat tillmötesgå moderaternas och folkpartiets krav på avmonopolisering, avregleringar osv. I dag är det mer raka rör.

Vi anser att televerket borde satsa på en ny teknik. Vi är verkligen inte teknikfiender. Men det skall vara teknik som gynnar de vanliga abonnenterna och inte sådan som man bara kan tjäna pengar på och som företagen redan har beställt.

När vi tagit upp de frågorna svarar utskottsmajoriteten i betänkandet, på s. 6, att den tillgodoser vpk:s motionsyrkande, "varför ett bifall till detsamma avstyrks". Det står faktiskt så. Jag tycker att det påminner om regeringens hållning i stort till EG och Sveriges suveränitet. Med bifall till dem som vill hålla på svensk neutralitet avstyrks samtidigt detsamma!

Det är ingen hemlighet att företag och rika teleabonnenter i dag kan köpa sig snabbare och bättre service. Samtidigt med avmonopoliseringen höjs avgifter för dem som är mest beroende av en viss service. Det gäller avgiften för nummerupplysning och de handikappades situation. De synskadade drabbas särskilt hårt.

Vi motionerade i januari i år om höjningen som skulle komma i april. Vi gick emot den naturligtvis. Först nu, ett halvår efter det att höjningen är genomförd, behandlar kammaren motionerna. Vi anser inte att den sjuprocentiga rabatten räcker. Vi anser i vår reservation nr 12 att regeringen måste se till att de handikappade inte får högre avgifter än före april i år. Och vpk är inte ensamt om att ha reserverat sig, utan det är en gemensam reservation från vpk, folkpartiet och miljöpartiet.

Jag stöder i reservation nr 13 två viktiga motioner om texttelefonering för döva och talskadade. Det är bra att utskottsmajoriteten förutsätter att post- och teleutredningen överväger frågan om ekonomiskt stöd till texttelefoner för dem som kommunicerar med handikappade. Men det är starkare att riks-

dagen tar ställning på det sätt som jag gör i min reservation. Därför hoppas jag att också motionärerna själva stöder reservationen.

Herr talman! Till sist vill jag kort och gott yrka bifall till samtliga reservationer där mitt namn förekommer. Det är nr 1, 2, 8, 9, 11, 12 och 13.

ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Det här betänkandet från trafikutskottet behandlar väl i princip televerkets treårsplan. Det rör sig alltså om att riksdagen skall godta inriktningen av televerkets verksamhet under perioden 1990-1992.

Betänkandet bygger på en proposition från regeringen. I anslutning till den väckte vi från miljöpartiet en motion där vi krävde att riksdagen skulle kunna pröva större investeringar av regionalpolitisk betydelse inom teleområdet. Telekommunikationerna har ju mycket stor regionalpolitisk betydelse. Visserligen har de statliga verken att tillgodose allmänt formulerade regionalpolitiska hänsyn, men större frågor bör ändå kunna göras till föremål för debatt och beslut i det folkvalda parlamentet.

Egentligen är det ju ett generellt problem hur vi styr de statliga verken. Vitsen med att ha statliga verk är att de tillgodoser någon form av allmännytta. Då bör det också finnas någon vettig typ av styrning från de folkvalda. Det system som vi har fått har utvecklats under senare år och är alltså ganska nytt.

Jag menar att det är uppenbart att vi har för små möjligheter att styra härifrån. Det vi får är en finputsad treårsplan, utan siffror angivna för vad man skulle kunna kräva av alternativa satsningar, osv. Så systemet bör ses över, och vi har reserverat oss för att riksdagen åtminstone skall kunna ta upp de större investeringsplanerna till debatt på ett mera detaljerat sätt.

Vi är med på en del andra reservationer i betänkandet där det handlar om att få bättre telcervice, framför allt i glesbygden men då över hela landet.

Vi är mycket positiva till telenätets utbyggnad. Förut talade vi om trafiken som samhällets blodomlopp. Här skulle man kunna tala om telenätet som samhällets nervsystem. Det är mycket snabba kommunikationer det är fråga om. De går med ljusets hastighet, och det är den högsta hastighet som finns i universum. Telekommunikationer är naturligtvis av oerhört värde för alla som har tillgång till dem på ett bra sätt.

Vi har också reserverat oss när det gäller nummerupplysning för handikappade. Vi anser att de inte skall drabbas av högre kostnader helt enkelt. Det hänger naturligtvis ihop med att handikappade är alldeles extra beroende av att utnyttja nummerupplysningen, eftersom de inte kan hantera en telefonkatalog som vi andra.

Med det vill jag yrka bifall till reservationerna 3, 4, 7, 8 och 12, alltså till alla dem där mitt namn finns med.

JARL LANDER (s):

Herr talman! Det betänkande som vi nu avhandlar skall inte bara vara vägledande för riksdagens ledamöter vid ställningstagandet till vad regeringen föreslår i budgetpropositionen under avsnittet om telekommunikationer. Betänkandet skall också vara vägledande för televerket i fråga om inriktningen, servicemålen och ramarna för den treårsperiod som kommer.

Därför tycker jag att det är glädjande att det är ett enigt utskott som under mom. 1 och 2 i hemställan föreslår riksdagen godkänna vad som i budgetpropositionen sägs om inriktningen av televerkets verksamhet och vad som sägs om verkets servicemål och ramar för verksamheten under treårsperioden 1990-1992. Trots detta har 14 reservationer fogats till betänkandet. Jag skall be att få återkomma med kommentarer till några av dessa reservationer, men först, herr talman, några ord om telepolitikens mål och inriktning.

Så sent som under de sista arbetsdagarna i denna kammare under 1987/88 års riksmöte beslöts om mål och inriktning för telepolitiken. Det var ett beslut som innebar att såväl näringsliv som offentliga förvaltningar och människor i hela landet skall erbjudas tillfredsställande tillgång till telekommunikationer till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.

Detta betyder att oavsett var vi bor eller oavsett var företagen finns i detta avlånga land, så skall alla ha tillgång till telekommunikationer. Dessa telekommunikationer skall vara så utbyggda att olika behov av kommunikation för tal, data, text och bild för användarna tillgodoses med rätt kvalitet.

I grova drag är detta det beslut som antogs här i kammaren 1988. Detta beslut anser utskottet att det inte finns någon anledning att ändra på. Staten skall ha ett övergripande ansvar för de grundläggande telekommunikationerna. Servicemålet skall vara 98 % framkomlighet. Trots dessa krav skall televerket ha ett rimligt avkastningskrav på sig, som för kommande budgetår beräknas till ca 200 milj. kr. Större avkastningskrav skulle innebära kraftigt höjda taxor.

Det kan finnas många detaljer att diskutera när det gäller hur detta ansvar och detta servicemål skall kunna uppnås. Det är vad de flesta reservationer till detta betänkande gör. Men som grund för 1988 års beslut om telepolitikens mål och inriktning förutskickades att regeringen skulle tillkalla en parlamentarisk utredning för att närmare utreda statens regionalpolitiska och sociala ansvar på post- och teleområdena. Så har också skett och vad som vidare hänt utredningen är väl känt för kammaren. Utredningens uppgifter fullföljs dock nu och ett betänkande förväntas komma i slutet av innevarande år.

Utskottets majoritet anser därför att ställningstagande till en lång rad motioner, väckta med anledning av budgetpropositionen och telepolitiken, måste anstå till post- och teleutredningens betänkande presenteras.

Herr talman! Utifrån vad jag nu sagt yrkar jag på avslag på reservationerna 1, 2, 3, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 och 14.

Jag skall kort beröra några av de övriga reservationerna.

Utskottsmajoriteten kan inte se att det finns någon anledning att avskärma svensk teleutveckling från den teknik som utvecklas inom Europa och världen i övrigt. Den tekniska utvecklingen inom detta område går så fort och är så avancerad att det är bättre att delta i utvecklingen än att avskärma sig och stänga gränserna.

Frekvenstilldelning handlar en annan reservation om. Låt mig peka på att det pågår nu en översyn av televerkets myndighetsuppgift på detta område, och då finns det all anledning att avvakta denna översyn, och fram tills dess låta televerket behålla denna myndighetsuppgift.

Att televerket drivs i verksform anser vidare utskottsmajoriteten är helt

naturligt, i synnerhet som telekommunikationer är av så stort allmänintresse och så direkt berör så stora delar av vårt samhälle. Utan att förbigå den tidigare nämnda post- och teleutredningen, vill jag säga att om riksdagen och regeringen skall ha möjligheter att styra den fortsatta utvecklingen inom telepolitiken, bör verksformen vara kvar för televerket.

Televerket är som känt en av de största investerarna i detta land och i den nu kommande treårsperioden avser televerket investera drygt 25 miljarder kronor. Detta är inte investeringar som görs utifrån någon godtycklig planering, utan detta görs för att klara de mål riksdagen tidigare beslutat om. Det görs vidare för att klara det som efterfrågas från näringslivet. Låt mig här också påpeka att företagen själva finansierar stora delar av denna utbyggnad.

Resultatet av dessa investeringar skall leda till att ingen region i landet skall ha kapacitetsbrist på datakommunikation. Ett led i denna utbyggnad för ökad datakommunikation är den pågående kabel-TV-utbyggnaden som televerket så klart redogör för i sin treårsplan.

Herr talman! Med vad jag här anfört yrkar jag bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande 1989/90:TU2 i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.

ANDERS CASTBERGER (fp):

Herr talman! Jag skall inskränka mig till att bemöta Jarl Lander i endast ett avseende, eftersom han inte verkade ha lyssnat riktigt på mitt inledningsanförande. Det gällde det högre avkastningskravet på televerkets kapital.

Det är inte alls så att vårt förslag syftar till högre taxor. Detta underströk jag också i mitt anförande. Det handlar om ett rättmätigt krav på rimlig avkastning. Det kan åstadkommas med ytterligare effektivisering och genom att öka konkurrenstrycket på televerket.

De investeringar som televerket har årligen och de som kommer är tunga. De är också viktiga och det är viktigt att televerket får utrymme för dessa investeringar. Men televerket skall operera under samma villkor som om televerket redan i dag hade konkurrens, dvs. investeringarna måste vägas mot ett rimligt avkastningskrav. Självklart skall detta också gälla på hittills gjorda investeringar. Det skall vara möjligt att klara konsolideringen för televerket, även om vi kräver en något högre avkastning. Det är i sammanhanget en ganska liten ökning, 450 milj. kr.

Vi står för vår del fast vid vår hemställan om bifall till vår reservation i detta avseende.

ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag saknade i Jarl Landers anförande ett bemötande när det gällde att förbättra de folkvaldas möjligheter att mera direkt styra de större teleinvesteringarna i landet. Jag kritiserade det sätt på vilket styrningen sker nu och där möjligheterna är mycket begränsade. Vi får ett komplett och färdigt paket som heter treårsplan, men vi har mycket små möjligheter att gå in i detta och se vad det innebär.

Jag måste fråga Jarl Lander om han verkligen är nöjd med denna ytterst

begränsade styrmöjlighet. Behöver man inte se över detta genom olika former av målstyrning för att kunna påverka de större investeringsbesluten?

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 10 §.)

8 § Plan- och bygglagen

(forts. bostadsutskottets betänkande BoU2)

RUNE EVENSSON (s):

Herr talman! Plan- och bygglagen (PBL) har nu varit i kraft i drygt två år. Efter en bred utbildning fungerar nu lagen bra ute i landets kommuner. Lagen är till fullo accepterad. De våldsamma hot mot landets invånare som lagen ansågs utgöra har kommit på skam. Det var främst moderaterna som utmålade detta skräckscenari. Vi som deltog i arbetet med PBL visste att moderaternas svartmålning inte hade mycket med verkligheten att göra, en åsikt som nu också har uppmärksamrats av hela svenska folket.

Moderaterna är nu ensamma om att inte acceptera lagen. Det är åter ett stort område där moderaterna isolerar sig från övriga partier.

En så omfattande ändring som PBL innebar måste naturligtvis följas upp av berörda myndigheter, och vid behov kan justeringar erfordras för att rätta till brister som uppdagas i arbetet ute i kommunerna. För den skull arbetar en grupp med representanter för berörda verk och bostadsdepartementet. Denna grupp har lagt fram ett förslag till ändringar och justeringar baserat på de erfarenheter som erhållits den tid lagen varit i kraft. Förslaget har remissbehandlats och kommer att föreläggas riksdagen under innevarande månad.

I detta betänkande behandlas ett antal motioner väckta under våren. Utskottet föreslår avslag på samtliga motioner i avvaktan på det mera samlade förslag som riksdagen får ta ställning till senare i höst.

Till betänkandet har fogats 17 reservationer. Jag kommer att kort beröra några.

Miljöpartiet vill i grunden ändra hela planlagstiftningen genom att begära en ny utredning om denna.

Det kan inte vara särskilt realistiskt att på nytt börja utreda byggnadslagstiftningen. Sedan 1874 har 115 år förlupit, varav 70 använts för utredande om denna lag. För det senaste beslutet om PBL tog det 19 år mellan utredningens påbörjande och lagens ikraftträdande. Det finns goda möjligheter för kommunerna att inom PBL:s och NRL:s ramar med nuvarande lagstiftning tillgodose miljövårdens intressen. Dessutom pågår utredningar av naturvårdslagen och miljöskyddslagen.

Åsa Domeij sade i sitt anförande i går i kammaren att man borde införa möjligheter att arbeta med naturvårdsplaner och naturvårdsområden. Men det är något som man redan i dag kan göra enligt PBL och naturresurslagen. Det finns exempel på kommuner som arbetar på detta sätt. T.ex. Sunne kommun i Värmland och Partille kommun i Göteborg har infört sådana naturvårdsplaner. Man kan också tillämpa naturvårdslagen genom att inrätta

naturvårdsområden i kommunerna, och kommunerna kan ansöka om delegation från länsstyrelsen för att själva kunna fatta dessa beslut.

Moderaterna vill i en reservation avskaffa genomförandetiderna för detaljplan, obligatorisk översiktsplan, områdesbestämmelser samt ändra ersättningsbestämmelserna.

En kommun bör självfallet ha en översiktsplan, detta för att i samråd med kommuninvånarna lägga fast kommunens framtida utveckling. Översiktsplanen är ur många synpunkter ett viktigt instrument. Hur skall den demokratiska processen annars fungera? Genomförandetider och områdesbestämmelser är allmänt accepterade och utgör en viktig del av PBL och skall givetvis vara kvar.

Moderaterna vill släppa bebyggelse utanför plan fri. Detta är de ensamma om. Men, säger man, givetvis måste hänsyn tas till trafik, miljö, jord- och skogsbruk. Kommunen skall *reglera* hur bebyggelsen skall ordnas. Detta sista är att gå längre än vad PBL föreskriver. Enligt PBL kan kommunen inte utanför plan reglera hur bebyggelsen skall ordnas. Det är en mycket märklig reservation, där man i början släpper allt fritt för att i slutet ta tillbaka detta och t.o.m. reglera mera än gällande lagstiftning.

Moderaterna vill ha en översyn av mindre avvikelser från plan samt dispensrätten. Begreppet mindre avvikelse har tolkats väl snävt av kommunerna och har tagits upp av den arbetsgrupp som föreslår vissa ändringar i PBL. Vi får alltså möjlighet att återkomma till detta senare i höst.

Den odemokratiska dispensrätten vill vi inte ha tillbaka.

När det gäller etablering av viss handel vill moderaterna och folkpartiet ha färre regler, medan centern och miljöpartiet vill ha fler. Allt talar således för att PBL är väl avvägt på denna punkt.

Centern och miljöpartiet ivrar i en reservation för flera kolonilotter. Detta måste vara en fråga för kommunerna, som har det grundläggande ansvaret och bör således inte föranleda någon åtgärd från riksdagen.

Vpk och miljöpartiet vill stärka socialtjänstens deltagande i samhällsplaneringen. Utskottet har behandlat denna fråga tidigare och enhälligt uttalat vikten av socialtjänstens roll i samhällsplaneringen och att dessa samverkansformer utvecklas i kommunerna. Det är nog inte fler regler om detta i PBL som behövs utan i stället påverkan på socialtjänstens företrädare i kommunerna. Vi får på olika sätt trycka på kommunerna om detta.

Jan Sandberg krävde i sitt anförande ett fritt byggande av fritidshus. Detta skulle ske med hjälp av lättnader i PBL och NRL. Det betyder att det ställningstagande som riksdagen har gjort när det gäller hushållning med mark och vatten inte skall gälla. I stora delar av vårt land råder i dag restriktioner mot viss bebyggelse till förmån för friluftslivets intressen. Det är fråga om hushållning av våra naturresurser med tanke på både dagens och kommande generationer. Detta vill moderaterna riva upp och i stället släppa fram privata intressen att lägga beslag på dessa områden. Detta visar moderaternas miljöintresse. Bakom fagra ord är de alltså beredda att låta enskilda intressen exploatera dessa i dag skyddade områden. Detta är en upplysning till alla om var moderaterna står i dessa frågor. De är i denna kammare ensamma om denna uppfattning, och det är långt ifrån vad övriga partier tycker.

Prot. 1989/90:13
19 oktober 1989

*Plan- och bygg-
lagen*

Många av de övriga reservationerna har vi flera gånger tidigare behandlat här i kammaren, varför jag ej enskilt går närmare in och kommenterar dessa.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till utskottets hemställan och avslag på reservationerna.

JAN SANDBERG (m):

Herr talman! Ja, det är riktigt som Rune Evensson sade i talarstolen. Vi moderater har varit kritiska till att genomföra den nya plan- och bygglagen. Till följd därav är vi givetvis kritiska till mycket stora delar av den nu gällande plan- och bygglagen. Det är också riktigt att vi kommer att behandla förslag till justeringar i PBL under hösten. Men jag tycker ändå att när vi diskuterar dessa frågor skall vi försöka ha en samlad syn på dem. Vi moderater förbehåller oss rätten att även i det här sammanhanget, när man diskuterar PBL i riksdagen, föra fram den kritik och de synpunkter vi har.

Vi har kritiserat mycket stora delar av plan- och bygglagen och det på goda grunder. Grundorsaken till att vi var negativa till PBL var just den stora förändring som nu har skett i och med den nya lagstiftningen. Kommunerna ges en mycket stor frihet att bestämma över de enskilda människornas fastigheter och markområden. Det är den stora förändring i PBL som har skett, och det är den förändringen vi är motståndare till.

Det är därför vi är exempelvis negativa till att systemet med just genomförandetider för detaljplaner måste avskaffas. Är det så att man har haft en rättighet att bygga, skall den rättigheten gälla också utan någon form av tidsgräns.

Vi är även negativa till de obligatoriska översiktsplanerna – just för att de är obligatoriska. Vi har här i riksdagen genom beslut tvingat kommunerna att arbeta fram en mängd olika översiktsplaner – åtminstone en för varje kommun, detta trots att en del kommuner inte har känt något behov av det. Vi moderater tycker att det är kommunerna själva, och det tycker jag att även socialdemokraterna skulle kunna ställa upp på, som skall bestämma om det finns något behov av en översiktlig planläggning.

Det finns mycket mera att säga om detta. Jag vill kommentera något vad Rune Evensson sade om våra ställningstaganden i övrigt. Han sade bl.a. att vi var beredda att mjuka upp reglerna för fritidshusbebyggelse och därmed släppa fram privata intressenter att exploatera våra fina områden i kusternas närhet. Men det handlar inte om detta. Det handlar om att PBL har gjort det omöjligt för kommuner, som själva anser det vara riktigt, att släppa fram olika former av fritidshusbebyggelse. Det kan gälla enstaka objekt, och det kan vara litet större objekt, trots att kommunerna är överens om, ofta över partigränserna, att det är rimligt. Det är många som vill ha denna typ av fritidshusboende, och det är bra för regionen också. Men med den nuvarande plan- och bygglagen får man inte släppa fram dessa hus. Ett exempel på en fördel är att den väldiga kostnadsökningen beträffande fastigheter i kustnära lägen skulle kunna begränsas, om man släppte fram alternativt byggande på andra ställen. Jag tror att kommunalpolitikerna som sysslar med dessa frågor skulle tycka att det var glädjande, inte minst alla de som vill bo kvar i dessa områden men som inte har möjlighet att göra det i dag, eftersom utbudet är begränsat med påföljd att priserna skjuter i höjden.

Rune Evensson kommenterade att det skulle vara odemokratiskt att ha kvar en dispensrätt som fanns tidigare innan PBL infördes. Vad är det som är odemokratiskt med att ge kommunerna och byggnadsnämnderna möjlighet att använda litet sunt förnuft? Vi kan aldrig i denna kammare stifta lagar med paragrafer som skulle fungera alldeles ypperligt i alla tänkbara fall som finns i kommunerna. Det finns alltid vissa justeringar som man vill göra, eftersom det är sunt förnuft och logiskt att göra justeringar i förhållande till tidigare planer. I dag har man dock inte ens den möjligheten. Detta är odemokratiskt, Rune Evensson. Trots att kommunerna kanske har en vilja att tillgodose enskilda människors önskemål om att förändra sin fastighets användningssätt, har de inte ens den möjligheten i dag. Det är demokratiskt att använda sunt förnuft även på det området.

När den här debatten inleddes i går kväll, fick jag inte svar från Rune Evensson på den fråga jag ställde i slutet av mitt inledande anförande. Jag upprepar därför frågan nu. Sverige är ett av Europas mest glesbefolkade länder, samtidigt har vi en av Västeuropas mest omfattande lagstiftningar när det gäller att begränsa medborgarnas möjligheter och rättigheter att nyttja sin mark. Vad är det för rim och reson i det? Sverige är så glesbefolkat att Sverige jämfört med andra europeiska länder i stället borde göra det ännu lättare för människor att utnyttja marken. Jag hoppas att jag får svar på den frågan i Rune Evenssons nästa inlägg.

ÅSA DOMEIJ (mp):

Herr talman! Från socialdemokratiskt håll har det gjorts ett mycket märkligt angrepp på vår motion, som gäller att vi behöver en översyn av planlagstiftningen. Vi behöver en expertutredning som skall kunna hjälpa den parlamentariska kommitté som nu ser över hela miljölagstiftningen. Jag tycker att argumentationen tyder på att den socialdemokratiska gruppen inte har studerat vår motion så väl. Det sägs att 20 års utredande av planlagstiftningen på något sätt skulle vara en garanti för att denna lagstiftning fungerar bra ur naturvårdshänsyn. Sanningen bakom dessa 20 års utredande är att man har haft stora problem.

Man har lagt fram förslag till plan- och bygglag vid ett flertal tillfällen. Förslagen har gått i helt olika riktningar. Miljö- och naturvårdsaspekter har man inte tagit stor hänsyn till. Det visar sig just nu med fallet Ammerån, där hela lokalbefolkning vill skydda vattendraget. Det är dock inte möjligt, trots att kommunen har velat skyddat vattendraget i sin översiktsplan. Den är inte juridiskt bindande, utan den är som vilken rapport och vilket beslutsunderlag som helst. Detta tyder på att planlagstiftningen fungerar dåligt när det gäller naturvård. Jag tog även upp andra exempel på detta i går.

Vi som sitter i utredningen som skall se över hela miljölagstiftningen har ungefär ett år på oss. Vi har ett sammanträde i månaden, och det finns 260 författningar på det här området. Hur skulle kunna vi göra ett bra arbete på den tiden? Vi behöver hjälp från den här expertutredningen som ser över planlagstiftningen när det gäller miljö- och naturvårdshänsyn. Det var meningen att den här utredningen skulle kunna leda till en övergripande förändring av den svenska miljölagstiftningen. Varför får vi då inte arbeta seriöst från grunden?

Socialdemokraterna tycker tydligen att naturresurslagen fungerar så bra på naturvårdsområdet. SNF yrkade faktiskt avslag på hela lagförslaget. Man tyckte således att lagen över huvud taget inte innebar några förbättringar. Jag har inte fått något riktigt svar på frågan om socialdemokraterna tycker som jag, att naturresurslagen bara lämnar en mängd viktiga frågor till regeringens godtycke.

Jag tycker att det framför allt fanns ett parti som analyserade förslaget till naturresurslag bra när lagen antogs. Det var moderata samlingspartiet. Moderaterna sade att med den här lagen kan man egentligen skydda eller exploatera vad som helst, så den är egentligen meningslös. Det är sanning. Jag måste faktiskt berömma moderaterna, trots att jag inte alls tror på deras miljö- och naturvårdspolitik. Naturresurslagen är värdelös när det gäller miljö- och naturvårdshänsyn.

JAN STRÖMDAHL (vpk):

Herr talman! Jag vill invända mot Rune Evenssons uppfattning om att vårt förslag om att stärka socialtjänstens medverkan i den fysiska planeringen bara skulle innebära flera regler i PBL. Vårt förslag innebär en hopkoppling av plan- och bygglagen och socialtjänstlagen. Det blir inte fler regler, utan en stabilare grund för socialtjänstens folk att arbeta utifrån.

Samtidigt vill jag passa på att yrka bifall till reservation 12 och 16, eftersom jag nog glömde det i går.

Slutligen vill jag säga till Åsa Domeij att om ni inte får igenom ert förslag om att man skall tillsätta en expertgrupp för att se över planlagstiftningen i anslutning till miljölagstiftningen, finns det inget som hindrar att den utredning Åsa Domeij sitter med i tar kontakt med den grupp som finns på boverket, lantmäteriverket och kommunförbundet. Det är en expertgrupp som följer utvecklingen när det gäller planlagstiftningen.

BIRGER ANDERSSON (c):

Herr talman! Plan- och bygglagen är en mycket omfattande lag. Det är därför naturligt att det är svårt att överblicka konsekvenserna av hur en så omfattande lag kommer att fungera i detalj. Jag delar Rune Evenssons uppfattning att PBL har blivit alltmer accepterad. Samtidigt är det dock naturligt att man måste göra vissa ändringar och justeringar. Det är tydligen socialdemokraterna klara över, och därför kommer en proposition senare i höst.

Jag vill beröra ett par av våra motioner. Rent allmänt hade vi hoppats få litet större förståelse för våra motioner än vi har fått från utskottsmajoritetens sida i betänkandet. Rune Evensson tog upp den motion som handlar om koloni- och odlingslotter. Han påpekade, i och för sig riktigt, att det är en kommunal uppgift att svara för markanvändning och markplanering. I centern tycker vi dock att det är en mycket viktig miljöfråga. Det rör sig om den yttre boendemiljön. Varför kan inte riksdagen uttala ett stöd för centerns tankegångar? Jag tror att det hade varit en styrka i olika sammanhang, och jag tror också att kommunerna hade lagt märke till vad riksdagen hade uttalat.

En annan av våra motioner – som faktiskt fick litet större stöd i debatten i går än när vi arbetade med frågan i utskottet – gäller lovfria komplement-

byggnader. Vi vill öka byggnadsytan från 10 m² till 16 m². Jag uppfattade inte att Rune Evensson skulle ha kommenterat den motionen. Kan det utökade stödet i gårdagens debatt även gälla i dag, så att Rune Evensson skulle kunna ställa upp på våra tankegångar om att det finns möjlighet att öka byggnadsytan från 10 m² till 16 m² utan att man behöver söka bygglov?

Prot. 1989/90:13
19 oktober 1989

Plan- och bygglagen

RUNE EVENSSON (s):

Herr talman! Jag skall först besvara frågorna från Jan Sandberg. Jag har konstaterat att moderaterna är negativa till PBL. De är också ensamma om det, eftersom Siw Persson i gårdagens debatt klart deklarerade ifrån folkpartiets sida att man i dag accepterar PBL.

Jan Sandberg sade att moderaterna är motståndare till den här genomförandetiden. När genomförandetiden för en plan har gått ut har kommunen två år på sig att antingen ändra planen eller upphäva den. Gör man inte det fortsätter planen att gälla som tidigare. I det avseendet är det alltså ingen restriktion.

Det är inte meningen att det skall bli något totalstopp av byggandet av fritidshus, inte ens i de kommuner som ligger inom de mest skyddade områdena enligt naturresurslagen. Som exempel kan nämnas Sotenäs kommun. Restriktionerna i naturresurslagen gäller tre sjömil ut från land, och inåt land är det kommunen själv som i samråd med länsstyrelsen avgör hur långt in restriktionerna skall gälla. Sotenäs kommun ligger mitt i det område Jan Sandberg pratar om. Där är man inne på att släppa fram fritidsbebyggelse inom en hel del områden, vilket inte strider mot de restriktioner som finns i naturresurslagen.

När det gäller detta med dispansrätt vill jag säga att kommunerna tidigare gjorde upp mycket restriktiva planer. Man uteslöt i stort sett allt som låg utanför själva byggrätten. Vi hade eviga byggnadsförbud. Byggnadsnämnderna tog ställning från fall till fall till huruvida det skulle lämna dispans. Det blev alltså en dialog bara mellan den sökande och kommunen, och det kallar jag för odemokratiskt. Andra människor hade mycket liten möjlighet att påverka detta.

Det har talats här om sunt förnuft när det gäller avvikelser. Jag tycker, som jag sade i mitt anförande, att kommunerna har tolkat detta för snävt och att de bör gå med på litet flera avvikelser, om dessa följer planens intentioner.

Jan Sandberg har talat om att vi skall ha färre regler. PBL har medfört att vi har fått färre regler. Nybyggnadsreglerna t.ex. minskade med hälften, åtminstone när det gäller antalet sidor.

Åsa Domeijs inlägg rör egentligen naturresurslagen. Det vi debatterar i dag, är PBL. Naturresurslagen får vi diskutera vid ett annat tillfälle. Åsa Domeij var i sitt huvudanförande inne på Ammerån och Bratteforsåns dalgång. Det får vi ta när vi diskuterar naturresurslagen, och det gör vi inte i dag. För övrigt pågår, vilket vi har diskuterat, en översyn av naturvårdslagen. Tidigare gällde ju FRP, alltså den fysiska riksplaneringen, som riktlinjer i Sverige. I dag har vi alltså en lag.

Till Jan Strömberg vill jag säga följande: Det står klart och tydligt i PBL 2 kap. 1 §: "Planläggning skall ske så att den främjar en från allmän synpunkt lämplig utveckling och ger förutsättningar från en social synpunkt god bo-

stads-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö." I propositionen om PBL redovisas ett antal delmål i det sammanhanget som socialtjänsten skall beakta. Det bör alltså studeras i längre perspektiv innan man föreslår några förändringar. Den grupp i boverket som följer detta, där Jan Strömdahl ingår, borde alltså följa detta under en något längre tid.

Birger Andersson frågar om kolonilotter. Men riksdagen kan ju inte bestämma allting! Man får åtminstone överlåta åt kommunerna att bestämma om kolonilotter, som ju ändå är en liten fråga.

Birger Andersson vill ha stöd för sin idé om att man skall kunna bygga friggebodar på 16 m². Det stödet fick han av Jan Strömdahl. Jan Strömdahl berättade att han på någon ö, förmodligen i Stockholms skärgård, hade en friggebod som såg ut på detta sätt.

Jag vill inte göra samma rekommendation som Jan Strömdahl. Det kan vara en aning tveksamt, även om man kanske inte skall hänga upp sig för mycket på petitesseer. Man får i dag bygga friggebodar som är 10 m². Ligger friggeboden utanför vad som kallas samlad bebyggelse kan man få bygga till med 5–6 m². Men att på en gång bygga en friggebod som är 16 m² är inte riktigt vad lagen föreskriver. Man får bygga sin friggebod på 10 m², och sedan får man bygga till den. Jag uppfattade inte riktigt att Jan Strömdahl i sitt inlägg redogjorde för detta.

ÅSA DOMEIJ (mp):

Herr talman! Först vill jag bara tacka vpk för tipset. Jag hoppas på stöd från vpk:s representant i utredningen när det gäller att hålla ambitionsnivån uppe i arbetet.

Det senaste angreppet, att jag talar om annat än PBL, om hela planlagstiftningen, är fullkomligt löjligt. Bostadsutskottet har valt att behandla vårt yrkande i detta betänkande om PBL. Vårt yrkande rör en översyn av hela planlagstiftningen, en expertutredning som skall stötta den andra utredning som skall se över hela miljölagstiftningen. Att påstå att jag inte skulle få argumentera för hela vårt yrkande i denna debatt är ju löjligt.

Om bostadsutskottet har sådana problem är det lika bra att lämna över ett sådant här yrkande till jordbruksutskottet också, där de flesta andra av våra yrkanden i denna miljölagstiftningsmotion hamnade. Visserligen är jordbruksutskottet överlastat av ärenden, men om bostadsutskottet inte klarar av att placera in vårt yrkande, är väl detta den väg man får gå.

Sedan skall man tydligen inte heller få ta upp exempel på hur lagstiftningen fungerar i praktiken, utan i riksdagsdebatterna skall man uppenbarligen bara få säga ja eller nej till olika lagförslag. Jag tycker tvärtom att riksdagen på ett mycket bättre och effektivare sätt borde följa upp hur de lagar vi fattar beslut om fungerar i praktiken. Det måste vi göra om vi skall kunna fatta bra beslut i framtiden.

SIW PERSSON (fp):

Herr talman! Rune Evensson sade att jag i går mycket klart deklarerade att jag accepterade PBL. Nej, Rune Evensson, det har jag aldrig sagt. Jag sade att den grupp med bl.a. representanter för olika statliga myndigheter och Kommunförbundet som tillsatts hade kommit till slutsatsen att lagrefor-

men var allmänt accepterad samt att erfarenheterna av lagreformen var tillräckliga för att motivera vissa lagjusteringar. Det var alltså gruppen som sade det.

Folkpartiet var synnerligen kritiskt när förslaget till PBL lades fram, och vi har motionerat ett antal gånger. Med anledning av att denna grupp skulle avge ett förslag har folkpartiet inväntat den proposition som kommer att framläggas den 26 oktober. Då, Rune Evensson, kommer folkpartiet att motionera på många olika punkter, där vi är synnerligen kritiska till den utformning PBL har fått.

JAN SANDBERG (m):

Herr talman! Vi diskuterar nu inte någon av de större frågorna, men jag vill ändå beröra det Rune Evensson sade om byggnadslovsfria komplementbyggnader eller friggebodar. Jag skulle önska att fler hade hört detta inlägg av Rune Evensson. Det var ju ett typexempel på den inställning som socialdemokraterna har gentemot enskilda personer. I den relativt lilla och oviktiga frågan om man skall få bygga en friggebod på 10 m² och sedan bygga till den med 6 m² eller bygga en friggebod på 16 m² hade Rune Evensson många synpunkter på det rimliga i att man på detta sätt kringgår lagstiftningen. Detta är en liten detalj, men detta visar den negativa syn socialdemokraterna har när det gäller att låta människorna få disponera sin mark litet mer fritt än de får göra i dag enligt den nya plan- och bygglagen.

Vad gäller frågan om att acceptera PBL konstaterar vi i reservation 2 att eftersom PBL nu trätt i kraft utgår vi från det och framför synpunkter på de ändringar vi vill skall ske inom nuvarande PBL. De ändringarna är väldigt många. Det visar att vi har många synpunkter på PBL och på lagstiftningen i allmänhet.

Rune Evensson påstår också att PBL lett till färre regler. I vissa fall är det riktigt, men resultatet av det faktum att det i dag är färre regler har blivit att man överlätit åt kommunerna och kommunalpolitikernas godtycke att behandla människors önskemål litet hur de vill. Vi riskerar att inte få ett enhetligt system över hela Sverige på detta område. Tillämpningen kommer att bero på den politiska majoriteten i olika kommuner. Det är alltså kommunernas godtycke som gäller i mycket större utsträckning nu än tidigare. Orsaken till det är den nya plan- och bygglagen. När socialdemokraterna vill genomföra någonting blir det i vanlig ordning så att medborgarna sätts på undantag.

Jag erinrar mig den debatt vi hade i går kväll, som vi var tvungna att avbryta på grund av den sena timmen. Jan Strömdahl, vpk, angrep mig och sade att han var litet förvånad över vad han kallade de rallarsvingar som jag utdelade i inledningen av den debatten. Jan Strömdahl berättade att han minsann rest runt i kommunerna och efterhört hur PBL egentligen fungerat ute i kommunerna när den väl trätt i kraft. Han hade kunnat notera att den moderata kritiken av PBL inte har någon förankring hos kommuner och organisationer. Nej, det tror jag det. Vad vi kritiserar är just att det är kommuner och stora organisationer som får ta över makten från alla enskilda medborgare i detta land. Det är i första hand de enskilda medborgarna som vi moderater slåss för, inte för någon stor kommun eller någon stor organisa-

tion. Grunden till den moderata kritiken av PBL-lagstiftningen, som vi kommer att återkomma till när frågan skall behandlas senare i höst, är att godtycket får utvecklas alltmer och att det är kommunalpolitikerna som har fått alltför stor makt. Och i vanlig ordning, om man ser på socialdemokratisk lagstiftning, är det medborgarna som kommer i kläm. Det är detta som vi vänder oss emot, och det är därför som vi vill förändra plan- och bygglagen.

BIRGER ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag skall fatta mig kort. Jag är beredd att ge Rune Evensson litet längre betänketid när det gäller att utöka byggnadsytan på friggebodarna från 10 m² till 16 m². Rune Evensson behöver alltså inte svara i dag, utan vi återkommer till denna fråga i december, då vi mer ingående skall diskutera PBL-lagstiftningen.

Centern väckte under den allmänna motionstiden inte någon omfattande motion när det gäller detta område. Det sammanhänge med att vi ansåg att den nya lagstiftningen hade varit i kraft alltför kort tid, ett och ett halvt år. Men vi från centern kommer att framföra betydligt fler synpunkter under motionstiden efter propositionsavlämnandet. I december kan vi därför mycket väl få en litet mer ingående debatt när det gäller PBL-lagstiftningen.

Jag vill emellertid än en gång understryka att jag, efter att ha talat med olika personer ute i landet, har känslan av att människor i allt större utsträckning börjar acceptera huvuddragen i PBL. Men jag ger alltså Rune Evensson betänketid till december när det gäller att ge besked om huruvida ytan på friggebodarna kan utökas från 10 m² till 16 m².

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 10 §.)

9 § Egenskapskrav på byggnader m.m.

Föredrogs

bostadsutskottets betänkande

1989/90:BoU3 Egenskapskrav på byggnader m.m.

AGNE HANSSON (c):

Herr talman! Jag tror att vi kan ha en ganska kort debatt om den här frågan. Huvuddelen av det som tas upp i detta betänkande ligger ju för beredning i departementet, som skall föreslå åtgärder och ange vilka resurser som skall avsättas. Förslaget kommer sedan att läggas fram i riksdagen för beslut.

Den här frågan rör till stor del den inre och den yttre boendemiljön. Ett enigt bostadsutskott tog förra året initiativ i denna fråga som mynnade ut i krav på åtgärder från regeringens sida, och ett arbete pågår nu i regeringen. Bostadsministern berörde denna fråga något under den allmänpolitiska debatten.

Vi från centern, liksom socialdemokraterna, moderater och folkpartiet samt övriga partier, har i motioner upprepat de förslag till åtgärder på det här området som vi tidigare har väckt och som mynnade ut i utskottsinitiativ.

vet. Detta får väl ses som ett sätt att så att säga trycka på arbetet i departementet. Därför har vi avstått från att reservera oss när det gäller de områden som detta arbete berör. Jag skall därför inte närmare gå in i denna debatt, utan vi kan lämna den därhän i dag. Det är viktigt att detta arbete fortsätter, och vi får debattera detta när arbetet i departementet är färdigt.

Det finns emellertid en del frågor som inte berörs i det arbete på departementet som jag har talat om och som vi har tagit upp i vår partimotion och i vår kommittémotion och som vi inte har fått gehör för i utskottet. Därför har dessa frågor utmynnat i reservationer. Jag skall kortfattat kommentera dessa reservationer.

I reservation 1 tas förslaget om införande av en bomiljölag upp. Denna reservation bygger på motioner från centern, miljöpartiet och vpk. Vi anser att det är viktigt att det sker en samordning i fråga om bomiljöarbetet. Det finns i dag olika lagbestämmelser som rör både den inre och den yttre bomiljön. Vi anser att det är viktigt och angeläget att man nu samlar dessa lagrum och bestämmelser, och de bör kanske på en rad områden vidgas för att en bättre bomiljölag skall garanteras.

Jag tror att det är viktigt att man tar reda på vilka lärdomar man kan dra från arbetsmiljölagstiftningens område och som kan användas för att man skall kunna garantera en bättre bomiljölagstiftning. Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservation 1.

I reservation 2 tar vi i centern upp kvalitetskrav när det gäller byggnormer och låneregler. Denna reservation har sin grund i vår syn på utvecklingen av boendet framför allt i Stockholmsregionen och storstadsområdena just nu med den enorma bristen på bostäder. Vi hyser därför vissa farhågor – som härstammar från miljonprogrammets dagar då man hade samma problem – om att man skall åsidosätta en planering som går ut på att tillgodose just kvalitetskraven i byggandet och boendet. Det finns därför en rad åtgärder som behöver vidtas för att skärpa byggnormer och låneregler. Man måste låta kvalitetskraven mer än vad som nu är fallet genomsyra dessa bestämmelser. Vi anser att detta måste ske för att man skall få till stånd en bättre boendemiljö totalt. Man måste också vara uppmärksam vid planeringen, och planeringen måste styra boendemiljön. Jag ber med det anförda att få yrka bifall till reservation 2.

Slutligen, herr talman, vill jag beröra reservation 11 i vilken förbud mot direktverkande elvärme tas upp. De senaste årens utveckling visar att vi går mot ett ökat elberoende. Det är olyckligt i ett läge när vi står i begrepp att avveckla kärnkraften. Det är då viktigt att vi kan använda energin så effektivt som möjligt. Det gäller inte minst elenergin. Och ett av de sämsta sätten att använda elen är att värma bostäder med den. Då får man ut väldigt liten effekt. Det är därför viktigt att vi nu, för att få till stånd en bättre effektivare energianvändning och därmed resurser att underlätta en kärnkraftsavveckling, säger ifrån att direktverkande el i fortsättningen inte skall användas för bostadsuppvärmning. Vi i centern har inte fått gehör för våra motionskrav, och vi har därför tillsammans med vpk och miljöpartiet reserverat oss. Jag ber att få yrka bifall till reservation 11. I övrigt yrkar jag bifall till de reservationer där mitt namn finns med, och i övriga delar ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

JAN SANDBERG (m):

Herr talman! I detta betänkande behandlas ett av de områden som det svenska regelsystemet på bostadsmarknaden omfattar. I betänkandet behandlas allt från nybyggnadsregler till krav på s.k. bostadssociala inventeringar.

På detta område, liksom på så många andra, har vi moderater en annan uppfattning än utskottsmajoriteten och framför allt socialdemokraterna.

Vi moderater har under en följd av år kritiserat den mycket omfattande floran av detaljstyrande och stela regler inom såväl nybyggnads- som ombyggnadsområdet.

I detta betänkande har vi moderater avlämnat fyra reservationer i sak. Samtliga behandlar regelsystemet vid ny- och ombyggnader.

Det är ganska talande att grundregelverket för hela vår västerländska civilisation, tio Guds bud, får plats på en A4-sida, medan bestämmelserna för hur en bostad skall se ut omfattar tusen och åter tusen papper av samma storlek, ja t.o.m. hyllmetrar av regelsamlingar, pärmar, råd, anvisningar och handböcker. Detta omfattande regelverk kan med fördel begränsas.

Rune Evensson sade i sitt anförande att man har inlett arbetet med detta och att man har ungefär halverat antalet sidor som tar upp nybyggnadsbestämmelser. Problemet med det nya regelverket är att man nu inte ger sig in på så mycket detaljer som man gjort förr. Vad man däremot ger sig in på är funktionskrav som skall uppfyllas. För att kunna kontrollera om dessa krav uppfylls kommer det att krävas detaljerade bestämmelser, som givetvis måste följas. Det här kommer att innebära att man troligen måste ha ett lika omfattande regelsystem som det vi redan har.

Dessa regler medför att tidsåtgången vid ny- och ombyggnader blir orimligt stor. De får också till följd att kostnaderna för bostadsbyggandet skjuter i höjden. Sist, men inte minst viktigt, medför de att människornas önskemål inte blir styrande för bostädernas utformning. Regelverkets krav kringskar de boendes vilja att få en bostad med en utformning som de boende själva önskar.

Man har redan provat möjligheten att begränsa nybyggnadsreglerna i vissa delar. Därigenom har man kunnat bygga några s.k. fribyggeområden. Resultaten av dessa försök har varit mycket positiva. De boende har trivts, omflyttningsprocenten har varit lägre än i jämförbara normala bostadsområden. Boendekostnaderna har sänkts. Sålunda har man byggt både billigare och bättre.

Vi moderater vill att man skall gå vidare på denna väg. Därför föreslår vi att regelverket begränsas.

I reservation 6 till detta betänkande har vi visat på vilka förbättringar sådana förändringar skulle medföra för en av alla grupperna på bostadsmarknaden – ungdomarna. Om regelsystemet skulle begränsas skulle fler ungdomar få tillgång till en egen bostad. Vi skulle få fart på nybyggandet av smålägenheter, och vi skulle kunna se många fler nya, mysiga bostäder inredda i tidigare vindar. Samtidigt skulle vi inte behöva uppleva den formliga slakt på smålägenheter som de nuvarande ombyggnadsreglerna har medfört.

Alla, med undantag möjligen för vissa politiker och tjänstemän inom det bostadsbyråkratiska området, skulle tjäna på att man avreglerade detta re-

gelverk, framför allt de boende och de som önskar få en bostad. Därför yrkar jag bifall till de moderata reservationerna.

Jag har en fråga till Rune Evensson. Socialdemokraterna är negativa till att det byggs fler smålägenheter. Vad svarar Rune Evensson en ung person, en av de 140 000 ungdomar som i dag står i bostadskön, när denna vill ha förklaring till varför man har fört en bostadspolitik, med socialdemokratiska förtecken, som har medverkat till att mer än 150 000 smålägenheter i det befintliga bostadsbeståndet har försvunnit genom lägenhetssammanslagningar? Den frågan skulle jag vilja ha svar på.

SIW PERSSON (fp):

Herr talman! Folkpartiet har i bostadsutskottet ett antal gånger tagit initiativ till information rörande problemen med byggnaders inomhusmiljö och s.k. sjuka hus och har även i olika motioner pekat på vikten av att kartlägga problemens omfattning när det gäller sjuka hus samt andra brister, t.ex. fukt och mögel. Folkpartiet menar att man måste se över ändamålsenligheten i dagens ansvarssystem och stödsystemet. Något som också är oerhört viktigt är att se till att det blir ytterligare forskning kring problemen med sjuka hus. Folkpartiet pekar här på vikten av tvärvetenskaplig forskning.

När bostadsutskottet förra hösten tog initiativ till ett omfattande utredningsarbete rörande problemen med byggnaders inomhusmiljö och sjuka hus tog inte utskottet ställning till den organisatoriska uppbyggnaden av just utredningsarbetet. Det framgår i folkpartiets motion Bo544 att det är vår principiella uppfattning att utredningen borde ha fått formen av en parlamentarisk kommission. Men då utskottet nu behandlar förslaget vid en tidpunkt då utredningsarbetet är inne i sitt slutskede, anser vi oss inte kunna föra detta krav vidare. Detta gör vi för att inte försena utredningsarbetets slutförande. Vi avstår också från att föra vidare de olika motionskraven rörande byggnaders inomhusmiljö, vilka jag nämnde inledningsvis, av samma skäl. Våra krav har vi lämnat i ett särskilt yttrande.

Folkpartiet vill dock understryka vikten av att utredningsarbetet genomförs med allra största skyndsamhet och att man så fort det över huvud taget är möjligt för ut de nyvunna kunskaperna och erfarenheterna i praktisk tillämpning.

Alltför många människor far på olika sätt i dag illa av att vistas inomhus, det må vara dagis, kontor, sjukhus eller lägenhet. Detta måste vi ändra på så fort som det nu går. Folkpartiet ser därför med spänning fram emot utredningens förslag.

I den mån utredningens förslag inte kommer att tillgodose just våra förslag återkommer vi till riksdagen. Folkpartiet vill också understryka, att om det behövs ytterligare utredning, bör denna ske i form av en parlamentarisk utredning.

Herr talman! Jag yrkar bifall till de reservationer där folkpartister finns med och i övrigt bifall till utskottets hemställan.

JAN STRÖMDAHL (vpk):

Herr talman! Frågan om sjuka hus ligger för närvarande hos doktor Didon, och därför har även vi från vpk nöjt oss med att bara formulera ett sär-

Prot. 1989/90:13
19 oktober 1989

*Egenskapskrav på
byggnader m.m.*

skilt yttrande. Däremot följer vi upp, precis som centern, vårt krav på en ny bomiljölag, som vi tror är central för att hävda kravet på friska hus. Jag vill påpeka att när det gäller bostadsbyggande regleras enbart tillkomsten och större förändringar som skall göras genom de regler som vi har och som moderaterna ojar sig över.

När det gäller arbetsmiljön kan man alltid med stöd av lagstiftning gå in och förbättra arbetsmiljön. Den parallellen är det viktiga här. Vi vill ha en lagstiftning som gör att man alltid kan gå in och förbättra även bostadsmiljön.

Vi följer också upp i reservation 10 i detta betänkande vårt krav, som riksdagen i övrigt tillstyrkt, på en källsortering av sopor. Det finns ett beslut i riksdagen om att man vid nybyggnad och ombyggnad skall göra om fastigheterna så att källsortering av sopor blir möjlig. Här finns nu ett krav på att också sjösätta en åtgärdsplan som innebär att man ändrar befintlig bebyggelse så, att det där också går att genomföra en källsortering av sopor.

Slutligen vill jag nämna vår reservation 13, som jag förväntar mig att även moderaterna kommer att stödja. Vi vill där nämligen avreglera en viktig sak när det gäller miljön. Vi vill slakta den heliga kon, grunden för parkeringsnormerna. Vårt resonemang är att en bil inte alltid vid all bebyggelse skall ges plats i den fysiska planeringen. Det handlar om att ordna en vettig transportförsörjning på olika sätt, med bil eller kollektiva transportmedel. Då skall man inte i byggnadslagstiftningen ha kvar den absoluta grunden att bilen alltid skall ha plats på varenda tomt. Det finns en annan mer vidsynt grund för en vettig planering av transporter och en vettig trafikmiljö. Jag förväntar mig som sagt att ni som vill avreglera allt stödjer förslaget om denna lilla avreglering i alla fall.

KJELL DAHLSTRÖM (mp):

Herr talman! I mitt s.k. jungfrutal förra veckan konstaterade jag att begreppet ekologiskt byggande numera är accepterat, både i teorin och i praktiken. Arkitekter och forskare fick i början av 70-talet någonting som kan liknas vid aha-upplevelser efter 60-talsbyggandet och miljonprogrammet. Det kanske inte var så lyckat att statarlångorna ersattes av snabbt monterade byggkrancångor med illa utprovade nya material. Jag och andra arkitekter började tala om behovet av ekologiskt byggande. Det uppfattades då som akademiskt, marginellt och konstigt. I dag, när vi får betala för det osunda byggandet med mögel, allergier, buller och tråkiga allmännmiljöer, betraktas det ekologiska nybyggandet av byggfolk som är framåt som fullt möjligt.

Det finns därför ingen anledning att skynda långsamt. Vi bör, och kan, i full utsträckning – i lag och i normer – pröva ett ekologiskt byggande.

I det betänkande som vi nu behandlar tar man, det framgår av de olika motionerna, upp en del aspekter på ett ekologiskt byggande. Men långt ifrån alla aspekter har belysts i det här sammanhanget. Ett mycket bra sätt att samla alla ekologiska krav på byggandet är att införa en bomiljölag, som både centern och vpk här har yrkat på. Utskottsmajoriteten ställer upp onödiga hinder för staten med detta arbete samtidigt som man erkänner, enligt skrivningen, att lagstiftningen inom området bör samlas. Låt oss då ge rege-

ringen till känna att vi vill ha ett ekologiskt byggande genom en samlad bomiljölag!

Detta gäller även de specifika kraven på åtgärder för att man snabbt skall kunna komma i gång med sopsortering, förbud mot direktverkande el, skorstensstockar för krisberedskap, avvecklingen av parkeringskrav och införandet av tvingande gränsvärden för buller. Jag instämmer i Jan Ström-dahls förslag om avvecklingen av normerna när det gäller bilparkering i våra bostadsområden. De normer som planverket kom med redan i slutet av 60-talet har varit fullständigt förödande för vår bomiljö. Det är nu dags för en i stort sett fullständig avreglering när det gäller kraven på bilparkering i bostadsområden. Här har ju den nya plan- och bygglagen tagit över. Vad gäller lossning och lastning har jag dock en liten randanmärkning, nämligen att det aktuella kravet nog måste få kvarstå i detta avseende. Man kan ju alltid diskutera vidare hur en sådan lag i så fall skall utformas.

Herr talman! Jag yrkar bifall till samtliga reservationer som avgetts av miljöpartiets Krister Skånberg ensam eller gemensamt med andra. Jag instämmer även i den bedömning av arbetet med sjuka hus som Krister Skånberg gör i sitt särskilda yttrande. Jag instämmer alltså i hotet mot regeringen: Om det inte kommer någon proposition om de s.k. sjuka husen, kommer vi att jaga vidare med blåslampa – detta för att något skall hända på det området.

RUNE EVENSSON (s):

Herr talman! I det betänkande som vi nu behandlar tar man upp olika krav på byggnader vad gäller standard, miljö, hälsa och säkerhet. Ett antal motioner från i våras behandlas. Många av dessa är kända från tidigare års riksdagsbehandling. Jag skall i mitt inlägg bemöta och kommentera några av de reservationer som har fogats till betänkandet.

I en del motioner krävs åtgärder mot s.k. sjuka hus. Centern, vpk och miljöpartiet reserverar sig till förmån för en särskild bomiljölag.

I riksdagen råder det full enighet om att alla boende bör garanteras ett boende i sunda och hygieniska bostäder som är av god kvalitet. Människor skall inte behöva riskera att dra på sig ohälsa i sitt boende. På senare år har problemen med s.k. sjuka hus ökat. Felaktiga byggmetoder, felaktigt material, felaktig ventilation m.m. anses vara några av orsakerna till problemen. Förra hösten beslutade riksdagen, på förslag av bostadsutskottet, om ett tillkännagivande som innebar en mycket bred översyn i syfte att man skulle kunna komma till rätta med problemen. Arbetet skulle bedrivas skyndsamt.

Arbetet har bedrivits av den arbetsgrupp som redan var tillsatt när riksdagen fattade sitt beslut. Arbetsgruppen kommer att redovisa sitt arbete under innevarande höst. Låt oss avvakta detta resultat.

I det här sammanhanget kan också nämnas att bostadsministern har uppmanat byggindustrin att kraftigt öka satsningen på forskning inom detta område. Nivån när det gäller forskningen från byggindustrins sida är mycket låg i förhållande till vad som gäller för forskning och utveckling inom andra industrigrenar.

Vad gäller en bomiljölag finns de regler som i dag styr boendets utformning i PBL och dess byggnadsregler samt i miljö- och hälsoskyddslagstiftningen. Innan ställning tas i fråga om behovet av en särskild bomiljölag

Prot. 1989/90:13
19 oktober 1989

*Egenskapskrav på
byggnader m.m.*

bör boverkets ombyggnadsregler, fler erfarenheter av PBL och arbetsgrup-
pens översyn av sjuka hus avvaktas.

Moderater och folktoparter kräver i en reservation färre regler och nor-
mer samt fler s.k. fribyggen.

Kravet på färre regler känner vi igen sedan tidigare. I boverkets utgåva
av nybyggnadsregler har reservanternas önskemål i stort sett tillgodosetts.
Antalet regler är ju avsevärt färre än tidigare. Ändå upprepas kraven meka-
niskt. Reglerna har i stort uttryckts som funktionskrav, vilket ger möjlighe-
ter till olika lösningar.

De s.k. fribyggena har hittills inte varit någon succé. Att minska kostna-
derna genom sämre standard är ingen innovation. Lägre takhöjd, inga sop-
nedkast, slopad hiss till vindar, minskade ytor m.m. – allt detta är försäm-
ringar för de boende. Låt oss avvakta fler fribyggen på prov innan vi definiti-
vitet avgör detta. Regeringen prövar sådana ansökningar och avgör från fall
till fall. Jag vill ställa frågan till moderater och folktoparter: Vad är ni egent-
ligen ute efter när det gäller era krav på färre normer och fler fribyggen?
Såvitt jag kan se är det hela tiden fråga om sänkt standard för de boende.
Särskilt gäller detta ungdomen enligt moderaterna. Varför skall ungdomens
bostäder utformas med sämre standard än andra människors?

Jan Sandberg ställde en direkt fråga till mig. Det handlar alltså om att ung-
domar står i kö för en bostad samtidigt som man har slagit sönder en mängd
smålägenheter till större lägenheter. Men då vill jag säga: De flesta av dessa
lägenheter försvann under den tid då vi hade borgerlig regering. Så var så
god och svara på frågan själv, Jan Sandberg!

Vi socialdemokrater har satsat på särskilda ungdomsbostäder genom att
ge stöd till företag som tar fram sådana bostäder. Vi har också medverkat till
ungdomsbostadsbidrag. Vidare har vi utökat bostadsbyggandet från 27 000
till 55 000 lägenheter. Vi har alltså fördubblat bostadsbyggandet på tre år.
Jan Sandberg har gått emot alla dessa förslag.

Åtgärder för att underlätta källsortering av sopor är angelägna. Detta har
också riksdagen uttalat i ett tillkännagivande till regeringen förra hösten.
Det skall ske genom att ny- och ombyggnadsreglerna i PBL ges en sådan
utformning att källsortering underlättas. Frågan bereds nu av regeringen en-
ligt riksdagens beslut. Någon särskild åtgärdsplan av den typ som vpk och
miljöpartiet kräver i en reservation är därför nu inte nödvändig.

I en reservation krävs totalstopp för direktverkande el. De beslut riksdag-
en redan har fattat i denna fråga innebär näst intill det totalstopp som reser-
vanterna är ute efter. Regeringen har gett boverket i uppdrag att inkomma
med förslag som är sådana att man motverkar långsiktiga bindningar till sys-
tem med direktverkande el. Dessutom har riksdagen, på förslag av rege-
ringen, beslutat att direktverkande el efter den 1 juli 1989 endast får installe-
ras om särskilda skäl finns eller då åtgärder vidtagits för att underlätta över-
gången till alternativa uppvärmningskällor. På det sättet minskas det elbe-
roende som finns inom boendet.

Jan Strömdahl yrkade bifall till en reservation angående borttagande av
parkeringsnormer i våra tätorter. Jag vill här säga att det har gjorts en utred-
ning. Remissbehandling har skett. Nu förväntas en motion i dessa frågor till
våren. Jag tycker att vi kan avvakta och se vad som då kommer fram.

1985 beslutade riksdagen om regler för skyddsanordningar på tak. Fastighetsägarnas slarv i detta avseende gjorde att vissa yrkesgrupper, såsom skorstensfejare och plåtslagare, kom att utsättas för stora skaderisker. De regler som riksdagen beslutade om har fått dålig genomslagskraft. Det är därför nödvändigt att på olika sätt tillse att skyddsanordningar på tak kommer till stånd i den utsträckning som riksdagen har beslutat. Även kommunernas tillsyn bör bli bättre. Utskottet föreslår nu att ett tillkännagivande om detta görs till regeringen.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till utskottets hemställan i betänkandet och avslag på reservationerna.

JAN SANDBERG (m):

Herr talman! Rune Evensson sade mycket i sitt anförande som jag gärna vill kommentera. Han konstaterade bl.a. att det var en mycket låg nivå på forskningen inom byggområdet och att man var tvungen att göra någonting åt det. Det är en av de negativa effekterna av det mycket rigida regelverket på bostadsmarknaden i Sverige. Det finns inte någon anledning och knappt någon möjlighet för bostadsproducenterna att forska kring nya lösningar, planlösningar m.m., när regelverket i detalj styr hur en bostad skall se ut. Det finns inte någon möjlighet att forska fram alternativa vägar, därför att de går ändå inte att omsätta i praktiken. Det är det socialdemokratiska regelverket som är orsaken till den låga nivån på forskningen inom byggområdet.

Rune Evensson sade att fribyggena minsann inte har varit någon succé och frågade vad moderaterna är ute efter – är det sänkt standard? Nej, det är det inte. Jag sade i mitt inledningsanförande att vi moderater är ute efter att se till att det produceras bostäder som människorna efterfrågar, inte de anställda på planverket, politikerna i hoverkets styrelse eller i bostadsutskottet. Det är människornas efterfrågan som skall styra.

Jag föreslår att Rune Evensson läser en rapport från byggforskningsrådet, nr 33 från 1986, som heter Normfritt byggande. Boendeeffarenheter av fribygget i Uppsala. Om herr Evensson läser den rapporten finner han att det ganska klart framgår att de människor som bor i detta område – som är ett exempel på ett fribyggeområde – trivs mycket bra med sitt boende. Omflyttningen i ett sådant område är lägre än i motsvarande områden.

I denna undersökning har man till de boende ställt frågan: Om nu hyrorna – som i detta område blev ca 20 % lägre än normalt – skulle höjas med 20 %, vad skulle ni göra då? Skulle ni bo kvar, flytta etc.? Den grupp människor som i största utsträckning svarade att de nog skulle tvingas flytta därför att de inte skulle ha råd med de boendekostnaderna var barnfamiljerna.

Det är alltså inte bara ungdomar som gynnas av färre regler och fler fribyggen, utan det är också barnfamiljer. Jag vill dessutom påstå att alla människor i Sverige skulle gynnas av att reglerna sågs över och minimerades.

Vad gäller smålägenheterna påstår Rune Evensson att vi moderater är ansvariga för sammanslagningen av smålägenheter. Om Rune Evensson ser på de moderata förslagen på detta område från förra året, året dessförinnan, slutet av 60-talet och ännu tidigare, kan han konstatera att vi moderater alltid har varit mycket kritiska mot dessa styrande regler, vilken utformning de än har haft.

Även om herr Evensson försöker smyga undan, är det de facto socialdemokraterna som nu har ansvaret. Det är ni som i dagsläget försvarar regelverket, som har gett dessa negativa effekter exempelvis för ungdomarna, genom att massor av smålägenheter har försvunnit, trots att varje logiskt tänkande person har kunnat räkna ut med lilltån att det skulle bli ett ökat tryck just på smålägenheter därför att det för drygt 20 år sedan fanns många nyfödda i detta land. Via politiska beslut har ni planerat för en utveckling som går stick i stäv mot människornas efterfrågan. Att ungdomarna har drabbats är bara ett exempel på effekterna på bostadsområdet – det finns också exempel på att andra människor har drabbats.

Jag vill också göra en liten kommentar till detta att reglerna för utrymme för parkering och lastning m.m. skall ses över. Om man har den inställningen att bostadsbyggandet även vad gäller parkeringsutformningen skall styras av centrala dekret och uppfattningar från centrala myndigheter och politiker, har jag förståelse för att sådana här krav förs fram.

Men hur ser verkligheten ut? Nio barnfamiljer av tio är de facto direkt beroende av att ha en bil. Skulle regelverket ändras så att exempelvis barnfamiljernas önskemål om tillgång till bil och till parkeringsplatser inte kan tillgodoses, hur blir då bostadsområdena? Troligtvis skulle det bara flytta in ensamstående yuppies och ett och annat miljöborgarråd med taxiblock.

Det är inte sådana bostadsområden som jag gärna ser framför mig. Självfallet skall alla som vill ha möjlighet att välja var de skall bo, och då skall önskemålen om kringsservice också uppfyllas. I många fall är en service som de boende önskar tillgång till parkeringsplats för den nödvändiga bilen.

Bostadsmarknaden i allmänhet och regelsystemet i synnerhet måste vara mera anpassade efter människornas önskemål, inte efter våra eventuella politiska önskemål i bostadsutskottet eller planverket. Människor skall ha större möjlighet att bestämma var de skall bo och att påverka hur bostäderna skall se ut. Om vi skall nå det målet – om vilket jag tror att jag har en majoritet av Sveriges invånare med mig – måste bostadspolitiken i Sverige ändras, och då är det viktigt att regelsystemet för just ny- och ombyggnad av bostäder ändras och förenklas.

AGNE HANSSON (c):

Herr talman! Jag tror att vi i huvudfrågan är ganska eniga, och det finns inte någon anledning att tänja debattreglerna i en våldsam debatt i dag – den kan anstå tills förslagen kommer. Rune Evensson sade att förslag kommer redan under hösten, och jag vill bara understryka vikten av att så sker. Då löper den här frågan enligt den ordning som vi har varit ense om i utskottet, och det är mycket viktigt och bra.

Beträffande bomiljölagen är jag också optimistisk; jag tror att den kommer. Rune Evensson är visserligen beredd att avvakta de regler som boverket nu har satt i sjön, och det kanske kan vara ett steg på vägen i rätt riktning.

Verkligheten kommer så småningom att tvinga fram ett förbud mot el i bostäder, men det hade varit bättre att besluta om det i tid, för att inte tappa tempo i kärnkraftsavvecklingen.

JAN STRÖMDAHL (vpk):

Herr talman! För det första vill jag bara yrka bifall till reservationerna 1, 10, 11 och 13.

För det andra vill jag säga till Rune Evensson att frågan om parkering och vpk:s förslag att slopa kravet på parkeringsutrymme i PBL är en helt annan fråga än den som nu har utretts, nämligen frågan om parkeringsköp. Det går alltså inte att använda den utredningen som argument mot vårt förslag.

Jan Sandberg är i allmänna ordalag motståndare mot alla regler och alla normer. När det kommer ett konkret förslag, om att ta bort det absoluta kravet på parkeringsplats för att klara trafikförsörjning och parkering på ett för människorna vettigt sätt, ställer moderaterna inte upp. De ställer upp så länge det är allmänt snack.

Jag vill också i denna debatt påpeka att vi här i riksdagen har beslutat att man vid ombyggnad inte längre får slå ihop lägenheter och därmed inte kan slå sönder smålägenheterna.

Byggreglerna är till för att skydda konsumenterna, de boende, mot sådant som de annars skulle kunna bli utsatta för i och med att så stor makt ligger hos bostadsproducenterna. Det är klart att det finns anledning att diskutera byggreglerna. Men att det behövs konsumentskyddande byggregler tror jag de flesta är överens om.

Jag vill slutligen påpeka att för närvarande finns inga byggregler alls när det gäller ombyggnad – bara att all ombyggnad skall ske utifrån ett grundläggande krav på varsamhet. Det kan ni fundera på, ni som ojar er över de fruktansvärda ombyggnadsregler som finns. Det finns inga.

SIW PERSSON (fp):

Herr talman! Rune Evensson undrade varför folkpartiet ville ha färre normer. Han sade att det hela tiden innebar sänkt standard. Då vill jag fråga: Vad är standard? Och vad är sänkt standard? Och vem är kompetent att avgöra vad som är god eller dålig standard? Tydligen har socialdemokraterna här en självpåtagen roll.

Ett vet vi i alla fall inom folkpartiet, medan man tydligen inte vet det inom socialdemokratin, nämligen att centralstyrda direktiv ger minimala utrymmen till privata initiativ och personlig fantasi.

Resultatet av lokala och privata initiativ behöver verkligen inte vara s.k. sänkt standard, utan det kan tvärtom innebära utrymme för mångfald. Detta med mångfald är tydligen någonting fult inom socialdemokratin – ett parti som vill centralisera allt ända ner till minsta detalj. Tala om detaljstyrning!

Folkpartiet vill ge utrymme för just mångfald, och detta även inom byggnationen, Rune Evensson.

KJELL DAHLSTRÖM (mp):

Herr talman! Jag kan inte låta bli att avslutningsvis kommentera dessa bostadspolitiska debattsnittar så här: Jag tycker att den klassiska bostadsdebatten mellan vänster och höger är mycket blodfattig och fantasilös. Vi behöver något annat, där vi inte enbart värnar om de besuttna, som högern gör, eller värnar om ett slags nedtryckt klass, som skall fortsätta att vara ned-

Prot. 1989/90:13
19 oktober 1989

*Egenskapskrav på
byggnader m.m.*

tryckt, som vänstern ibland, åtminstone i debatten, ger sken av att hävda – märkligt nog.

Jan Sandberg menar att vi måste ha kvar parkeringslapparna runt om, därför att barnfamiljerna i så stor utsträckning behöver bilen. Men barnfamiljerna och många andra har blivit tvingade in i ett bilberoende just på grund av denna inreglering av bilparkering i bostadsområdena. En bilparkeringsplats tar minst lika stort utrymme som själva bostadsytan per person. Om vi skulle kunna avreglera och avveckla mycket av bilparkeringen och bilismen, så skulle vi kunna få en mycket behändigare stadsvolym; den skulle kunna minska till nästan hälften i idealfallet. Då minskar ju också behovet av alla dessa bilar för transporter till och från dagis, och allt vad det kan vara.

Det ligger mycket i att man skall avreglera bilparkeringen. Därmed minskar alltså behovet av bilparkering, och vi får en positiv återkoppling på något vis.

RUNE EVENSSON (s):

Herr talman! Jag vill fråga Jan Sandberg vem det är han talar för egentligen, när han mekaniskt upprepar sitt krav på mindre regler. Är det byggnadsämnesindustrin som vill ha mindre regler! Jag tror att byggnadsämnesindustrin tycker att det är bra att ha normer och regler att utgå från när man tillverkar allt material som används i byggbranschen. Vad har man annars för utgångsläge för att kunna producera billigt material genom t.ex. serietillverkning? Man kan klara detta tack vare att vi har normer och regler som talar om hur det skall se ut i stort sett. Jag tror att inte heller byggnadsindustrin helhjärtat ställer upp bakom Jan Sandbergs uppfattning.

Vad kan den boende i ett område där det råder enorm bostadsbrist ha för möjlighet, om man bygger bostäder med dålig standard? Han är tvungen att ta den bostad som erbjuds, han har ingen valmöjlighet. Detta är alltså vad man kan tvinga fram i en överhettad situation.

På den tiden när det försvann flest bostäder i Sverige genom sammanslagningar, hette bostadsministern Birgit Friggebo. Dessa sammanslagningar har minskat kraftigt på senare år.

Jan Strömdahl var också inne på frågan om regler. Jag håller med honom om att regler självfallet är ett skydd för konsumenten. Moderaternas uppfattning är att mindre regler ger fler bostäder för ungdom, medan vi tror att vi har minskat annat byggande och på det sättet tvingat fram en hel del nya bostäder. Vi har praktiskt taget fördubblat bostadsbyggandet på tre år, mellan 1985 och 1988. Och som jag sade i mitt huvudanförande har Jan Sandberg och hans parti hela tiden röstat emot alla dessa förslag. Jan Sandberg har alltså inte bidragit med någonting för att få fram fler bostäder för ungdomar.

Jag tycker att Agne Hanssons inlägg var sympatiskt. Vi bör alltså lämna debatten om sjuka hus därhän i dag, för vi är överens om att vi måste göra någonting åt problemet. Jag förväntar mig också ett förslag här i kammaren snarast möjligt om dessa frågor. Om vi sedan behöver en bomiljölag – det får vi avgöra i samband med att dessa frågor tas upp.

Jan Strömdahl påstår att parkeringsutredningen inte behandlar samma saker som han har motionerat om. Jag menar att när dessa frågor tas upp i en

proposition, kan vi ta upp även sådana saker till diskussion. Som jag sade i mitt anförande sitter Jan Strömdahl med i den grupp som lägger fram förslag om ändringar i PBL. Han borde kanske ha väckt frågan där. Jag känner inte till om han har gjort det och inte fått gehör för sin uppfattning. Men vi kommer att ha större erfarenhet under våren, och vi kan då diskutera frågan, tycker jag.

Siw Persson frågar mig vad standard är. Timmen är sen, och jag menar att vi inte kan ägna tid åt undervisning i detta ämne.

JAN SANDBERG (m):

Herr talman! Timmen är sen, och jag vet att många väntar på att den här debatten skall sluta. Jag skall fatta mig mycket kort. Två kommentarer:

Vilka är det vi värnar om egentligen? frågade en ledamot här. Är det inte de besuttna som moderaterna värnar om? Nej, det är det inte. Det är de besuttna som tjänar på den nuvarande bostadspolitik. Det är de som har pengar eller känningar – tjocka plånböcker eller tjocka adressböcker. De fixar sig alltid en bostad. Det är alla de som i dag har problem som vi värnar om.

Med anledning av Rune Evenssons inlägg vill jag säga: Nej, det är inte byggindustrin som vi värnar om när vi säger att vi vill minska antalet regler. Byggindustrin tycker att det är jättebra att inte behöva satsa en massa pengar på forskning och utbildning. Och ju mer regler som finns, desto mindre blir möjligheten för olika företag att konkurrera. Vi vet ju att företagare ogärna ser att man har fri konkurrens på olika områden – i vissa avseenden – och ofta gärna ser att de själva är ensamma på marknaden.

Nej, det är de boende, de som vill ha bostad och de som i dag har bostad, som vi vill stödja.

När det gäller byggforskningsrapporten om fribyggeområdet nöjde jag mig inte med att läsa bara den om vad som hade hänt i fribyggeområdet. Jag begav mig i väg till Uppsala och hälsade på människor som bodde där. De såg mycket frågande ut när jag talade om att det fanns människor i toppen av bostadsbyråkratin som kallade deras bostäder för kaninlådor. De kände inte igen det resonemanget. De stortrivdes i dessa bostäder, och de var extra glada för att de kunde betala ungefär 20 % lägre hyra. Det är medborgarnas önskemål vi sätter främst, inte någon annan kategoris önskemål.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 10 §.)

10 § Beslut

Företogs till avgörande trafikutskottets betänkanden 1989/90:TU1 och TU2 samt bostadsutskottets betänkanden 1989/90:BoU2 och BoU3.

Trafikutskottets betänkande TU1

Mom. 1 (trafikpolitikens mål och inriktning)

Först biträdades reservation 3 av Viola Claesson med 20 röster mot 19 för reservation 4 av Roy Ottosson. 230 ledamöter avstod från att rösta.

Prot. 1989/90:13
19 oktober 1989

*Egenskapskrav på
byggnader m.m.*

Härefter biträdde reservation 2 av Elving Andersson och Rune Thorén med 33 röster mot 30 för reservation 3 av Viola Claesson. 204 ledamöter avstod från att rösta.

Därpå biträdde reservation 1 av Rolf Clarkson m.fl. med 89 röster mot 42 för reservation 2 av Elving Andersson och Rune Thorén. 137 ledamöter avstod från att rösta.

Slutligen bifölls utskottets hemställan med 125 röster mot 87 för reservation 1 av Rolf Clarkson m.fl. 59 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 3 (beräkningsmodell för järnvägsinvesteringar)

Utskottets hemställan bifölls med 239 röster mot 32 för reservation 5 av Viola Claesson och Roy Ottosson.

Mom. 4 (avreglering)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Rolf Clarkson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 5 (bilavgifter i storstäderna)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Viola Claesson och Roy Ottosson – bifölls med acklamation.

Mom. 8 (program för 1 000 trådbussar)

Utskottets hemställan bifölls med 240 röster mot 32 för reservation 8 av Viola Claesson och Roy Ottosson.

Mom. 10 (affärsverksformen m.m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Rolf Clarkson m.fl. – bifölls med acklamation..

Mom. 13 (nordiskt samarbete)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 10 av Elving Andersson m.fl. – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Trafikutskottets betänkande TU2

Mom. 3 (telepolitiken inom EG)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 1 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 4 (grundläggande telekommunikationer)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 5 (en god teleservice)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Roy Ottosson – bifölls med acklamation.

Mom. 6 (televerkets myndighetsutövning)

Utskottets hemställan bifölls med 192 röster mot 76 för reservation 4 av Rolf Clarkson m.fl.

Prot. 1989/90:13

19 oktober 1989

Mom. 8 (televerkets verksamhetsform)

Utskottets hemställan bifölls med 178 röster mot 86 för reservation 5 av Rolf Clarkson m.fl.

Mom. 9 (televerkets dotterföretag)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Rolf Clarkson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 11 (utbyggnad av datanät)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Roy Ottosson – bifölls med acklamation.

Mom. 12 (teleinvesteringar av regionalpolitisk betydelse)

Utskottets hemställan bifölls med 237 röster mot 33 för reservation 8 av Viola Claesson och Roy Ottosson.

Mom. 13 (televerksinvesteringar med inriktning på företagen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 15 (televerkets statskapital)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 10 av Anders Castberger och Ingrid Hasselström Nyvall – bifölls med acklamation.

Mom. 17 (handikappades krav på telekommunikationer)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 11 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 18 (avgiften för nummerupplysning)

Utskottets hemställan bifölls med 205 röster mot 66 för reservation 12 av Viola Claesson m.fl.

Mom. 19 (texttelefonering för döva och talskadade)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 13 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 24 (kabel-TV)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 14 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Bostadsutskottets betänkande BoU2

Mom. 1 (utredning om planlagstiftningen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 1 av Krister Skånberg – bifölls med acklamation.

Mom. 2 (genomförandetiden för detaljplaner m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 212 röster mot 53 för reservation 2 av Knut Billing m.fl.

Mom. 3 (byggande utanför plan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 4 (reglering av detaljhandelsetablering i PBL)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 5 (mindre avvikelse från plan och dispens från plan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 6 (bebyggelsens utformning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Krister Skånberg – bifölls med acklamation.

Mom. 7 (planprövning av stormarknadsetablering)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 8 (de handikappade och samhällsplaneringen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 9 (åtgärder för att öka tillgången på mark för fritidshusbyggande)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 10 (kolonilotter)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 10 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 11 (kvalifikationsgränsen för ersättning enligt PBL m.m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 11 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 13 (socialtjänstens deltagande i den fysiska planeringen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Jan Strömdahl och Krister Skånberg – bifölls med acklamation.

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 13 av Leif Olsson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 15 (bygglovsplikt för krossverk m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 251 röster mot 19 för reservation 14 av Krister Skånberg.

Mom. 16 (storleken på lovfria komplementbyggnader)

Utskottets hemställan bifölls med 168 röster mot 99 för reservation 15 av Agne Hansson m.fl.

Mom. 18 (obligatorisk kommunal energirådgivning)

Utskottets hemställan bifölls med 208 röster mot 61 för reservation 16 av Agne Hansson m.fl.

Mom. 19 (formerna för myndighetsgranskningen av byggmaterial)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 17 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Bostadsutskottets betänkande Bo3

Mom. 15 (införande av en bomiljölag)

Utskottets hemställan bifölls med 210 röster mot 58 för reservation 1 av Agne Hansson m.fl.

Mom. 16 (kvalitetskrav för byggnormer och låneregler)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Agne Hansson och Birger Andersson – bifölls med acklamation.

Mom. 17 (s.k. fribyggen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 18 (förenklade nybyggnadsföreskrifter)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 19 (ombyggnadsreglernas utformning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 21 (byggnormer för att förbättra ungdomens bostadssituation)

Hemställan

Utskottets hemställan – som ställdes mot hemställan i reservation 6 av Knut Billing m.fl. – bifölls med acklamation.

Motivering

Utskottets motivering – som ställdes mot den i reservation 7 av Agne Hansson och Birger Andersson anförda motiveringen – godkändes med acklamation.

Mom. 22 (källsortering av sopor)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering – som ställdes mot utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 8 av Knut Billing m.fl. anförda motiveringen – bifölls med acklamation.

Mom. 23 (en åtgärdsplan)

Hemställan

Utskottets hemställan – som ställdes mot hemställan i reservation 10 av Jan Strömdahl och Krister Skånberg – bifölls med acklamation.

Motivering

Utskottets motivering – som ställdes mot den i reservation 9 av Knut Billing m.fl. anförda motiveringen – godkändes med acklamation.

Mom. 27 (förbud mot direktverkande elvärme)

Utskottets hemställan bifölls med 208 röster mot 60 för reservation 11 av Agne Hansson m.fl.

Mom. 28 (vissa reservinstallationer)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Krister Skånberg – bifölls med acklamation.

Mom. 29 (kravet på parkeringsutrymme i PBL)

Utskottets hemställan bifölls med 238 röster mot 32 för reservation 13 av Jan Strömdahl och Krister Skånberg.

Mom. 32 (gränsvärden för buller)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 14 av Krister Skånberg – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

11 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Motionerna

med anledning av prop. 1989/90:1 om ändring i lagen (1989:329) om en folk- och bostadsräkning år 1990

1989/90:Fi1 av Carl Frick (mp)

1989/90:Fi2 av Gunnar Björk m.fl. (c)

med anledning av prop. 1989/90:2 om trafiknykterhetsbrotten m.m.
1989/90:Ju1 av Berit Löfstedt m.fl. (s)
1989/90:Ju2 av Görel Bohlin (m)
1989/90:Ju3 av Britta Bjelle m.fl. (fp)
1989/90:Ju4 av Rolf Dahlberg m.fl. (m)
1989/90:Ju5 av Ingbritt Irhammar m.fl. (c)
1989/90:Ju6 av Hans Göran Franck och Anita Johansson (båda s)
1989/90:Ju7 av Sven-Erik Alkemark m.fl. (s)
1989/90:Ju8 av Lars Werner m.fl. (vpk)

Prot. 1989/90:13
19 oktober 1989

med anledning av prop. 1989/90:3 om ändringar i betalningssäkringslagen
1989/90:Sk1 av Bo Lundgren m.fl. (m)
1989/90:Sk2 av Kjell Johansson m.fl. (fp)
1989/90:Sk3 av Rolf Kenneryd m.fl. (c)

med anledning av prop. 1989/90:4 om sjömanspensioneringen
1989/90:T1 av Lars Werner m.fl. (vpk)
1989/90:T2 av Gunhild Bolander och Sven-Olof Petersson (båda c)
1989/90:T3 av Roy Ottosson m.fl. (mp)
1989/90:T4 av Gullan Lindblad m.fl. (m)
1989/90:T5 av Kenth Skårvik m.fl. (fp)
1989/90:T6 av Lena Öhrsvik (s)

med anledning av redogörelse 1989/90:4 Nordiska rådets svenska delegations berättelse angående sin verksamhet sedan rådets trettiosjätte session t.o.m. trettiosjunde sessionen
1989/90:U2 av Erling Bager och Lars Leijonborg (båda fp)

12 § Meddelande om interpellationer

Meddelades att följande interpellationer framställdes

den 18 oktober

1989/90:29 av *Margó Ingvardsson* (vpk) till socialministern om prioriteringarna inom vården:

Den allmänna sjukvårdsdebatten har under 80-talet i huvudsak handlat om vårdens kostnader, produktivitet och effektivitet. Massmedia har då och då fäst uppmärksamheten på vissa krisområden, oacceptabla operationsköer, bristen på vårdplatser och krisen inom åldringsvården. Krissignalerna har ibland resulterat i särskilda insatser, men de politiskt ansvariga för vården har hittills inte visat på några nya vägar som löser sjukvårdens långsiktiga behov av resurstillskott. I stället förs den uppfattningen fram, att samhällsekonomin inte klarar av växande sjukvårdskostnader. Att sjukvårdens andel av BNP minskat under senare delen av 80-talet har inte föranlett någon analys av orsaken och eventuella konsekvenser, det anses enbart som en positiv utveckling.

Nu har sjukvårdsdebatten fått nya inslag. Framträdande debattörer har börjat tala om sjukvårdens prioriteringar, både de som sker i dag och de som kan bli nödvändiga i framtiden.

Inger Ohlsson, ordförande i sjuksköterskefacket, skriver i en debattartikel: "Dagligen sker – och måste det ske – val inom vården. Men enligt vilka kriterier man väljer och vilka som ytterst beslutar, det har hittills inte diskuterats i någon större utsträckning." Därefter tar hon upp en prioriteringsdiskussion som utmynnar i att vårdbehoven måste ställas mot varandra, eftersom dessa i princip är utan gräns, medan resurserna är begränsade.

Vår hälso- och sjukvårdslag föreskriver en vård på lika villkor för hela befolkningen. Prioriteringar utifrån andra än rent medicinska bedömningar strider inte bara mot en humanistisk människosyn utan också mot vår lagstiftning.

Som politiker vet vi att sjukvården dagligen tvingas välja vilka som skall få vård och vilken vård som kan ges. Men vi vet inte vilka patienter som får stå tillbaka. Sorteringen av patienter överläts till sjukvården, som har det medicinska ansvaret. Ytterst handlar det dock om politikernas ansvar genom de begränsade resurser som ställs till sjukvårdens förfogande. Och det framstår som oundvikligt att prioriteringarna kan komma att tvingas öka i framtiden om vården inte garanteras tillräckliga resurser.

Jag frågar därför socialministern:

1. Anser regeringen att sjukvårdens nuvarande del av BNP på ca 9 % är lagom stor?
2. Finns det någon praxis för de prioriteringar som sker i vården i dag?
3. Går det att påvisa att några patientgrupper får stå tillbaka genom dessa prioriteringar?
4. Finns det, enligt regeringens mening, behov av riktlinjer för framtida prioriteringar inom vården?

den 19 oktober

1989/90:30 av Ulla Tillander (c) till statsrådet Bengt Lindqvist om alternativen i barnomsorgen:

Det går inte en dag utan att barnomsorgen diskuteras i massmedia. Biträdande socialministern väljer att avfärda problemen med allmänt lugnande formuleringar som att 1991 skall nog bristerna inom barnomsorgen vara borta.

Valfriheten i barnomsorgen måste vidgas. Enligt centerpartiets mening är det enbart genom att införa ett vårdnadsbidrag som det är möjligt att lösa barnomsorgsfrågorna på ett rättvist och bra sätt. Det gäller också att ge möjligheter för andra än kommuner att utveckla barnomsorgen.

Vi accepterar inte en diskriminerande attityd mot någon som kan ge en kvalitativt bra barnomsorg, t.ex. ideella organisationer, kyrkor, föräldra-kooperativ och andra privata alternativ.

Riksdagen har tagit beslut om att vissa former av barnomsorg har rätt till statsbidrag. Att behovet finns visar den ökning av föräldra-kooperativ och andra alternativ som har skett på senare tid. Det är svårt att veta om rege-

ringen välkomnar eller beklagar den utveckling som har skett. Men att döma av det motstånd som socialdemokraterna länge haft mot alla former som inkräktat på det kommunala monopolet kan man ju ana att inställningen inte är helhjärtat positiv utan att man snarare accepterar det med jämnmod. Eller är det så, att regeringen håller på att ändra uppfattning också på denna punkt? Debatten mellan Kjell-Olof Feldt och Bengt Lindqvist kanske tyder på det. Regeringen har på ett par år ändrat uppfattning från ett mycket klart nej till alla alternativ till ett ja i fråga om barnomsorg i organisationsform. Vågar man hoppas att regeringen äntligen är på väg från ett halvhjärtat ja till ett helhjärtat ja till alternativ?

Men varför är då informationen om de nya möjligheter som nu finns så klen? Varför tar regeringen inte initiativ till en kraftig informationskampanj där socialstyrelsen får i uppgift att på ett tillräckligt genomträngande sätt tala om för föräldrar, ideella föreningar och kyrkliga församlingar att man här kan göra en insats för att lösa ett problem, som kommunerna uppenbarligen inte själva klarar av?

Här finns alltså potentiella resurser som väntar på att bli aktualiserade. Man skulle på frivillighetens väg kunna lösa problem som man nu talar om i stället för att tvinga fram en lösning genom en lagstiftning.

Med hänvisning till ovanstående ber jag att få ställa följande frågor till biträdande socialministern:

Är regeringen beredd att helhjärtat säga ja till alternativen i barnomsorgen?

Är regeringen beredd att ta initiativ till att information utgår om de möjligheter att satsa på alternativ som nu finns?

13 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 18 oktober

1989/90:116 av *Anders Svärd* (c) till kommunikationsministern om verksamheten vid luftfartsinspektionen:

Allvarliga anklagelser har under senaste veckan riktats mot luftfartsinspektionen. Det har gällt brister i tillsynen och ovillighet att utreda olyckstillbud. Vidare skall locket ha lagts på så att insyn förhindrats. Enligt uppgifter i media har dessutom flygbolag behandlats olika. SAS och Linjeflyg har tillsammans med luftfartsverket sluppit kritik, när i liknande fall skarp kritik har riktats mot andra bolag.

Med anledning av ovan relaterade uppgifter vill jag ställa följande fråga till statsrådet:

Vilka åtgärder tänker kommunikationsministern vidta med anledning av de framförda anklagelserna mot luftfartsinspektionen?

den 19 oktober

1989/90:117 av *Marianne Samuelsson* (mp) till statsrådet Lena Hjelm-Wallén om verksamheten vid SIDA:

När biståndsorganet SIDA skapades 1965 inrättades en särskild befolkningsbyrå för att arbeta med befolkningsproblemen i världen. Gradvis har tjänsterna för detta arbetsområde minskat, och befolkningsbyrån har upphört. I dag handläggs befolkningsfrågorna – tillsammans med andra arbetsuppgifter – av *en enda* tjänsteman vid SIDA. Totalt arbetar i dag ca 450 personer vid SIDA.

Jag vill fråga biståndsministern om detta förhållande återspeglar den vikt regeringen i dag lägger vid världens befolkningsproblem.

1989/90:118 av *Daniel Tarschys* (fp) till statsministern om formerna för barnomsorg:

I frågedebatten den 17 oktober fick jag av familjeminister Bengt Lindqvist beskedet att barnomsorg i enskild regi (t.ex. i form av producentkooperativ eller småföretag) inte borde vara berättigad till statsbidrag.

Senare samma dag gav finansminister Kjell-Olof Feldt uttryck åt motsatt uppfattning. Samtidigt har ledande socialdemokratiska politiker i bl.a. Stockholm och Malmö med viss pregnans tagit avstånd från familjeministerns syn på den s.k. Uppsala-modellen.

Med anledning härav ber jag att få fråga statsministern:

Är det familjeministern eller finansministern som i denna fråga talar för regeringen?

1989/90:119 av *Bruno Poromaa* (s) till arbetsmarknadsministern om sysselsättningen vid Tal och Punkt i Kiruna:

Tal och Punkts produktion av punktskrifter och talböcker i Kiruna har under en period av fem till sex år byggts upp med en stor andel statliga medel och ger i dag sysselsättning åt ett tjugotal kvinnor. Nu äventyras dessa sysselsättningstillfällen helt liksom den införskaffade kvalitetskompetensen när en annan statlig myndighet, nämligen statliga talboks- och punktskriftsbiblioteket, har beslutat att flytta beställningen av motsvarande tjänster från Tal och Punkt i Kiruna till Samhall i Västerås. Samhall överlåter sedan denna produktionsvolym till ett nystartat företag i Stockholm.

Med anledning av detta vill jag fråga:

Vilka åtgärder är statsrådet beredd att vidta för att trygga en fortsatt sysselsättning vid Tal och Punkt i Kiruna?

14 § Kammaren åtskildes kl. 16.17.

Prot. 1989/90:13
19 oktober 1989

In fidein

BENGT TÖRNELL

/Gunborg Apelgren

Innehållsförteckning

Torsdagen den 19 oktober

1 § Justering av protokoll	1
2 § Utökning av antalet suppleanter i utbildningsutskottet	1
3 § Val av ytterligare suppleant i utbildningsutskottet	1
4 § Beslut rörande utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 18 oktober	1
Lagutskottets betänkande LU3.	2
Lagutskottets betänkande LU4.	2
Socialutskottets betänkande SoU1	2
Jordbruksutskottets betänkande JoU1	3
Bostadsutskottets betänkande BoU1	3
5 § Meddelande om samlad votering	7
6 § Vissa trafikpolitiska frågor.	7
Trafikutskottets betänkande TU1	
Debatt	
Rolf Clarkson (m)	
Anders Castberger (fp)	
Elving Andersson (c)	
Viola Claesson (vpk)	
Roy Ottosson (mp)	
Birger Rosqvist (s)	
<i>Beslut fattades under 10 §</i>	
7 § Inriktningen av televerkets verksamhet åren 1990–1992	24
Trafikutskottets betänkande TU2	
Debatt	
Tom Heyman (m)	
Anders Castberger (fp)	
Viola Claesson (vpk)	
Roy Ottosson (mp)	
Jarl Lander (s)	
<i>Beslut fattades under 10 §</i>	
8 § Plan- och bygglagen.	30
Bostadsutskottets betänkande BoU2 (forts. från prot. 12)	
Debatt	
Rune Evensson (s)	
Jan Sandberg (m)	
Åsa Domeij (mp)	
Jan Strömdahl (vpk)	
Birger Andersson (c)	
Siw Persson (fp)	
<i>Beslut fattades under 10 §</i>	
9 § Egenskapskrav på byggnader m.m.	38
Bostadsutskottets betänkande BoU3	

Debatt
 Agn  Hansson (c)
 Jan Sandberg (m)
 Siw Persson (fp)
 Jan Strömdahl (vpk)
 Kjell Dahlström (mp)
 Rune Evensson (s)

Prot. 1989/90:13
 19 oktober 1989

Beslut fattades under 10 §

10 § Beslut	49
Trafikutskottets betänkande TU1	49
Trafikutskottets betänkande TU2	50
Bostadsutskottets betänkande BoU2	52
Bostadsutskottets betänkande BoU3	53
11 § Bordläggning	54
12 § Meddelande om interpellationer	
1989/90:29 av Marg� Ingvardsson (vpk) om prioriteringarna inom v�rden	55
1989/90:30 av Ulla Tillander (c) om alternativen i barnomsor- gen	56
13 § Meddelande om frågor	
1989/90:116 av Anders Svärd (c) om verksamheten vid luft- fartsinspektionen	57
1989/90:117 av Marianne Samuelsson (mp) om verksamheten vid SIDA	58
1989/90:118 av Daniel Tarschys (fp) om formerna för barnom- sorg	58
1989/90:119 av Bruno Poromaa (s) om sysselsättningen vid Tal och Punkt i Kiruna	58

