

1981/82:101

Torsdagen den 18 mars

Kl. 12.00

1 § Justerades protokollen för den 10 innevarande månad.

2 § Svar på fråga 1981/82:284 om den militära sjukvården

Anf. 1 Försvarsministern TORSTEN GUSTAFSSON:

Herr talman! Gunnar Biörck i Värmdö har frågat mig om de uppgifter som återges i en artikel i Svenska Dagbladet rörande en repsoldats insjuknande under ledighet i hemmet är riktiga och, om så är fallet, om jag anser att de vittnar om god organisation samt, om så inte är fallet, vilka åtgärder jag avser vidta.

Bestämmelser om vilka åtgärder en värnpliktig som insjuknar under ledighet utanför tjänstgöringsplatsen skall vidta finns intagna i tjänstereglementet för försvarsmakten. Av dessa bestämmelser framgår att den värnpliktige, för att styrka laga förfall för uteblivande från tjänstgöring, snarast skall anskaffa och till vederbörande chef översända läkarintyg. Sådant intyg skall om möjligt vara utfärdat av militärläkare eller av annan läkare i allmän tjänst eller, om sådan inte kan anlitas, av annan läkare. Sjukintyget skall innehålla uppgift om sjukdomens art och bestyrkande av att sjukdomen utgör ett bestämt hinder för den värnpliktige att utan risk för hälsan företa färden till sitt förband.

Vid sjukdom i hemmet skall den värnpliktige meddela sitt dagbefäl. Vid vissa förband tillämpas den ordningen att den värnpliktige kontaktar förbandets sjukvårdsavdelning, som underrättar vederbörande militära befäl.

Jag konstaterar att gällande bestämmelser är klara och lätta att tillämpa. Den läkare som anlitas avgör om sjukdomen utgör ett bestämt hinder för den värnpliktige att utan risk för hälsan färdas till förbandet. Frågan om tjänstbarheten avgörs av förbandsläkaren, när den värnpliktige åter inställt sig vid förbandet.

De förhållanden som skildras i den nämnda tidningsartikeln vittnar enligt min mening inte, ifall de är riktigt återgivna, om en helt tillfredsställande

Torsdagen den
18 mars 1982

*Om villkoren för
anvisning av ung-
domsplatser*

handläggning. Förhållandena speglar i så fall inte gängse rutiner, utan får ses som en beskrivning av en serie olyckliga omständigheter.

Anf. 2 GUNNAR BIÖRCK i Värmdö (m):

Herr talman! Tillåt mig att till försvarsministern framföra ett tack för hans svar på min fråga.

Denna fråga kan förefalla att gälla en ganska obetydlig sak. Men det är klart att det för mig som läkare, med ett militärmedicinskt förflutet och dessutom fortfarande tillhörande reserven, känns angeläget att få klarhet i om offentligt framförd kritik, som når många människor och formar deras föreställning om hur det går till i verkligheten, överensstämmer med de faktiska förhållandena i det enskilda fallet. Är den riktig, bör förhållandena rättas till. Är den oriktig, bör detta bli offentligt fastslaget.

Det är viktigt att våra värnpliktiga har förtroende för den militära sjukvården, i krig och i fred. Vad försvarsministern nu har redovisat om bestämmelserna är naturligtvis formellt riktigt. "Handläggningen" har kanske t. o. m. varit "reglementsenlig" – men inom sjukvården *handlägger* vi inte *ärenden*, utan vi *tar hand om personer*. Det har nog fallerat både i början och i slutet av händelsekedjan, såväl civilt som militärt.

Beträffande de skildrade förhållandena använder försvarsministern uttrycket "ifall de är riktigt återgivna". Jag hoppades faktiskt att min fråga skulle föranleda försvarsministern att be någon av sina handläggare ta reda på om förhållandena var rätt återgivna. Så tycks inte ha skett.

Jag hoppas emellertid att själva det förhållandet att saken nu har uppmärksamrats här kan innebära att man tänker igenom hur fredssjukvården skall fungera även under "olyckliga omständigheter". Det är ju bl. a. på den förmågan som även krigssjukvårdens framgång beror.

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på fråga 1981/82:266 om villkoren för anvisning av ungdomsplatser

Anf. 3 Statsrådet ULLA TILLANDER:

Herr talman! Ylva Annerstedt har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att bestämmelserna i förordningen om ungdomsplatser skall efterlevas.

Inledningsvis vill jag konstatera att skolstyrelsen har ett uppföljningsansvar för alla ungdomar under 18 år, vilket innebär att den, så långt det är möjligt, skall se till att alla dessa ungdomar får antingen utbildning eller arbete.

Genom riksdagens beslut 1980 med anledning av regeringens proposition om åtgärder för att främja ungdomarnas utbildning i gymnasieskolan m. m. slogs skolans uppföljningsansvar för 16–17-åringarna fast. Samtidigt gavs skolan utökade resurser för att kunna erbjuda dessa ungdomar en mer

varierad utbildning. Fr. o. m. halvårsskiftet 1980 har skolan t. ex. möjlighet att till sådana elever som trots skolans utökade resurser inte har kunnat beredas plats inom gymnasieskolan, anordna s. k. yrkesintroduktion om högst 40 veckor.

Riksdagsbeslutet 1980 med anledning av den s. k. ungdomspropositionen innebär att utbildning skall sättas i främsta rummet för ungdomar under 18 år. Denna syn har också präglat de åtgärder som under senare år vidtagits för att förverkliga skolans uppföljningsansvar.

Det är angeläget, enligt min mening, att åtgärder inte vidtas som försvårar genomförandet av skolans långsiktiga åtgärdsprogram för ungdomar som inte fyllt 18 år.

Mot bakgrund av att läget på arbetsmarknaden förvärrades under hösten och vintern beslutade regeringen att tillskjuta ytterligare resurser för att inrätta s. k. ungdomsplatser för att den vägen söka förbättra situationen för de ungdomar under 18 år, vilka trots alla till buds stående möjligheter inte hade kunnat placeras i utbildning eller arbete.

Enligt den förordning om bidrag till ungdomsplatser som regeringen utfärdade i januari i år skall, i varje enskilt fall, innan anvisning sker till en ungdomsplats, arbetsförmedlingen efter samråd med skolstyrelsen ha prövat möjligheterna att bereda den arbetslöse lämplig utbildning eller yrkesintroduktion.

I motivtexten till förordningen om bidrag till ungdomsplatser betonas det att skolans förstahandsansvar för ungdomar upp till 18 år består oförändrat och att de nya ungdomsplatserna får ses som ett komplement till kommunens, alltså skolstyrelsens, reguljära uppföljningsinsatser. Denna syn, dvs. att utbildningsåtgärder skall sättas i första hand, stämmer väl överens med de riksdagsbeslut som jag tidigare har refererat till.

Jag förutsätter att tillämpningen av förordningen om bidrag till ungdomsplatser håller sig inom ramen för vad jag redovisat.

Anf. 4 YLVA ANNERSTEDT (fp):

Herr talman! Jag får tacka skolministern för det positiva och klargörande svaret på min fråga.

Bakgrunden är att det uppstått tveksamhet i tillämpningen. Det gäller dels dröjsmålet med informationen från AMS, dels formuleringarna i denna information. Det är därför värdefullt att få fastlagt att det i första hand är utbildningsinsatser och yrkesintroduktion som skall prövas.

Särskilt värdefullt är det att statsrådet i sitt svar erinrar om vad som står i motivtexten till förordningen, nämligen att de nya ungdomsplatserna får ses som ett komplement till skolstyrelsens reguljära uppföljningsinsatser.

Med tanke på de krav på yrkesutbildning som en modern arbetsmarknad ställer, kan det inte nog understrykas hur viktigt det är att ungdomarna på alla sätt stimuleras till och motiveras för en utbildning som kan ge dem en bas att stå på i framtiden.

Att yrkesintroduktionen varit ett verksamt medel i detta arbete visar inte minst den utvärdering som skolöverstyrelsen gjort. Där framgår det att ca en

tredjedel av de ca 19 000 ungdomar som deltagit har blivit motiverade till att återgå till studier. Ungefär lika många har fått anställning. Yrkesintroduktionen är alltså ett viktigt första steg för de ungdomar som inte går direkt till utbildning efter grundskolan.

Betyder detta alltså att statsrådet med svaret bekräftar att förordningen skall tolkas så att ungdomarna först skall erbjudas yrkesintroduktion och därefter ungdomsplatser?

Anf. 5 Statsrådet ULLA TILLANDER:

Herr talman! Det är en korrekt tolkning som Ylva Annerstedt har gjort.

Samtidigt vill jag säga att det måste vara möjligt att ta till vara den positiva samförståndssanda, i vilken parterna har träffat överenskommelsen om ungdomsplatser, så att verksamheten med yrkesintroduktion och ungdomsplatser kan bedrivas på rätt sätt. De åtgärder för ungdomar som hör till det kommunala uppföljningsansvaret och som nu har vidtagits måste bli bättre samordnade, så att de kan ingå i och bilda ett helhetsmönster för både kommun och enskild elev. Det får exempelvis inte bli så att det skapas ekonomiska stimulanser för ungdomar under 18 år som gör att de väljer att inte utbilda sig. Det vore olyckligt, om åtgärder som på kort sikt avses lösa ett akut arbetslöshetsproblem skulle omintetgöra skolans verksamhet.

I kontrast till yrkesintroduktionen framstår ungdomsplatserna som kortsiktiga, men ibland nödvändiga lösningar. De är i vissa fall nödvändiga brandkårsutryckningar i en akut situation, men risken finns att de kan bli en lösning som är alltför lätt att ta till. Man måste först ha uttömt möjligheterna till yrkesintroduktion, som Ylva Annerstedt säger. Ungdomsplatserna är som sagt en lösning i en akut situation som kan vara nödvändig att tillgripa, men huvudregeln måste vara att man skall sträva efter långsiktiga lösningar och förebyggande åtgärder.

Anf. 6 YLVA ANNERSTEDT (fp):

Herr talman! Den senaste statistiken visar att arbetslösheten faktiskt har sjunkit med 18 000 mellan januari och februari och att större delen av den totala minskningen gäller ungdomar under 25 år. Det är glädjande att konstatera att regeringens insatser nu börjar ge effekt. Men trots detta tror jag att vi måste inse att en mycket snabb återgång inte är möjlig. Det är därför viktigt att veta vad som händer i höst – bidragsgivningen till ungdomsplatserna är ju begränsad till att gälla fram till den 30 juni. Det vore värdefullt om skolministern kunde ge ett svar på frågan om vad som kommer att hända till hösten när det gäller de ungdomar som är i en svår situation.

Anf. 7 Statsrådet ULLA TILLANDER:

Herr talman! Jag vill påminna om att regeringen har lagt fram sina förslag för budgetåret 1982/83 i årets budgetproposition, som f. n. behandlas av riksdagen. För verksamheten med ungdomsplatser utgår bidrag enligt förordningen om bidrag till ungdomsplatser. Den förordningen gäller

t. o. m. juni månads utgång, eftersom ungdomsplatserna var tänkta som en tillfällig lösning i ett akut läge. De medel som står till förfogande utgörs av de 60 milj. kr. som regeringen med stöd av finansfullmakten anvisade i höstas för s. k. arbetspraktik för ungdomar under 18 år som efter genomgången yrkesintroduktion inte fått plats i gymnasieskolan och inte heller har kunnat erbjudas arbete.

F. n. pågår inom regeringskansliet arbete med att planera och samordna ungdomsåtgärderna i höst. Som ett led i detta sammanträffade arbetsmarknadsministern med parterna den 10 mars för att diskutera ungdomsåtgärdernas fortsättning. Det är ännu för tidigt att lämna besked om exakt vilken utformning som ungdomsåtgärderna kommer att få i höst.

Anf. 8 YLVA ANNERSTEDT (fp):

Herr talman! Jag är mycket tacksam för det svaret, eftersom många är oroade och vill planera också för den kommande säsongen. Det var bra att få höra att det nu pågår ett arbete för att samordna och gå vidare med de åtgärder och insatser för ungdomarna som har påbörjats.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på fråga 1981/82:287 om internationella kvinnodagen den 8 mars som nationell helgdag

Anf. 9 Justitieministern CARL AXEL PETRI:

Herr talman! Eva Hjelmström har frågat mig om jag är beredd att verka för att förslag läggs fram om att upphöja internationella kvinnodagen den 8 mars till nationell helgdag.

Jag hyser stor förståelse för att den internationella kvinnodagen fyller en viktig funktion som gemensam kampdag för olika kvinnorörelser. Jag anser dock inte att dagen bör jämföras med en nationell helgdag. Bl. a. vill jag framhålla att införandet av en ny arbetsfri helgdag är förenat med sådana kostnader att det inte är genomförbart under överskådlig tid.

Anf. 10 EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! Jag tackar justitieministern för svaret på min fråga. Men jag beklagar att det är så negativt, inte minst mot bakgrunden av att de borgerliga regeringarna – så skiftande de än varit – i samtliga sina regeringsdeklarationer förklarat att jämställdhetsarbetet skall vara en prioriterad fråga. Nu har i och för sig dessa regeringar enligt min uppfattning fört en politik som går stick i stäv mot dessa deklarerationer, men det gör det än nödvändigare att driva kvinnofrågorna ännu mer intensivt.

Den 8 mars i år förekom liksom tidigare år många demonstrationer med deltagande inte bara av Grupp 8 och Svenska kvinnors vänsterförbund utan också av t. ex. Fredrika Bremerförbundet. Vid dessa demonstrationer var det vissa krav som drevs mycket hårt. Det var daghemsutbyggnaden, det

*Om internationella
kvinnodagen den
8 mars som natio-
nell helgdag*

gällde nedskärningarna av den offentliga sektorn som främst drabbar kvinnorna, det var solidaritetsfrågorna, men det var också specifika kvinnofrågor, såsom rätten till mammografi. Enligt min uppfattning måste kvinnorna i landet få möjlighet att lyfta fram de här kraven än starkare.

Fördelarna med att göra den 8 mars till en helgdag – vilket dagen f. ö. redan är i en rad andra länder – är att man därmed skulle ge kvinnokraven en annan dignitet. Man skulle lyfta fram kvinnornas utsatta ställning på ett helt annat sätt. Kvinnokampen skulle alltså erkännas, precis som arbetarrörelsen tillkämpat sig den 1 maj som en helgdag.

Nu hänvisar ju justitieministern i sitt svar till kostnaderna. Jag erkänner självfallet att dessa är en realitet, men det måste då vägas mot de positiva följderna av att göra den 8 mars till en helgdag. Jag kan inte undgå tanken på alla de övriga helgdagar vi har, huvudsakligen kristna. Jag kan inte se varför inte också kvinnorna skulle få *sin* helgdag.

Till sist, herr talman! Justitieministern säger att dagen inte bör jämföras med en nationell helgdag. Det enda skäl som anförs är faktiskt kostnaderna. Finns det några andra?

Anf. 11 Justitieministern CARL AXEL PETRI:

Herr talman! Först vill jag bara nämna att jämställdhetsarbetet är viktigt. Men det finns kanske viktigare jämställdhetsfrågor än frågan om att jämställa den internationella kvinnodagen med en nationell helgdag. Jag tror att regeringens syfte mera har varit att driva de verkligt viktiga frågorna.

Sedan tycker jag att det är alldeles orealistiskt att i dagens ekonomiska läge diskutera ytterligare en arbetsfri dag här i landet. Det är helt enkelt för tidigt att föra en prioriteringsdiskussion på dessa områden, dvs. vilken dag som skall prioriteras. Därför tycker jag att det inte finns anledning att gå längre än till detta konstaterande.

Anf. 12 EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! Visst finns det kanske viktigare frågor. Jag tog fram några av dem, nämligen arbetslösheten bland kvinnorna, den minskade daghemsutbyggnaden, liksom de mer specifika kvinnofrågorna, dvs. att man börjar ifrågasätta rätten till fri abort, att mammografien inte byggs ut osv.

Men den här dagen skulle ge möjlighet att på ett helt annat sätt i ljuset lyfta fram det kvinnorna utsätts för. Det skulle uppmärksammas på ett annat sätt i massmedia, på samma sätt som sker den 1 maj. Jag tycker att det är litet lättvindigt att bara hänvisa till kostnadsskäl när det gäller någonting så viktigt som en jämställdhetsfråga.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på fråga 1981/82:292 om bibehållande av kriminalvårdsanstalten i Lärbro

Nr 101

Torsdagen den
18 mars 1982

Anf. 13 Justitieministern CARL AXEL PETRI:

Herr talman! Gunhild Bolander har frågat mig om man från regeringens sida är beredd att verka för ett bibehållande av Lärbroanstalten i nuvarande omfattning och när ett nytt regeringsbeslut kan förväntas i detta ärende.

Regeringen har i dag beslutat att Lärbroanstalten – med hänsyn till beläggningsutvecklingen – skall vara kvar med oförändrat platsantal t. v.

Anf. 14 GUNHILD BOLANDER (c):

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

Bakgrunden till att jag ställt frågan är kanske främst den oro som de anställda på Lärbroanstalten har känt inför framtiden. De gotländska riksdagsmännen har under tidigare riksmöten framställt motioner om just Lärbroanstaltens framtid, men i år har vi avstått från detta därför att det i budgetpropositionen anförs att 1979 års regeringsbeslut om nedläggning av lokalanstalten Lärbro skall omprövas.

Svaret är alltså att regeringen i dag har beslutat att Lärbroanstalten kommer att vara kvar t. v. Detta var ett mycket välkommet beslut, naturligtvis främst för de anställda, men också för norra Gotland i övrigt, med tanke på serviceunderlag och annat som en anläggning av detta slag tillför bygden.

Kvar står då frågan om man får tolka beslutet så att de tjänster som hittills varit utlysta som långtidsvikariat kommer att ges fastare karaktär och om man kan utgå ifrån att det blir tillsvidareanställningar. Det skulle ge de anställda större trygghet i arbetet, och man skulle också få mera kvalificerade sökande till tjänsterna.

Anf. 15 Justitieministern CARL AXEL PETRI:

Herr talman! Jag har gett svaret att anstalten skall vara kvar. Hur det går med de enskilda tjänsterna är något som kriminalvårdsstyrelsen har att ta ställning till. Men jag utgår ifrån att man vid sin planering av tjänsterna helt och hållet kommer att följa det beslut som nu är fattat av regeringen.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på fråga 1981/82:296 om den planerade indragningen av tullstationer i Tornedalen

Anf. 16 Handelsministern BJÖRN MOLIN:

Herr talman! Kerstin Nilsson har frågat mig om jag är beredd ta initiativ som syftar till att förhindra planerad indragning av tullstationer i Tornedalen.

Om bibehållande av kriminalvårdsanstalten i Lärbro

Om den planerade indragningen av tullstationer i Tornedalen

Torsdagen den
18 mars 1982

*Om den planerade
indragningen av
tullstationer i Tor-
nedalen*

I årets budgetproposition har jag pekat på de ökade krav som ställs på tullverkets medverkan inom flera arbetsområden. Det gäller främst sådana angelägna arbetsuppgifter som bekämpningen av narkotikasmuggling, åtgärder mot ekonomisk brottslighet samt skydds- och kontrollåtgärder från miljösynpunkt. Jag fann det angeläget att verksamheten kunde hållas på en totalt oförändrad ambitionsnivå, och budgetförslaget utformades med detta mål i sikte. Förslaget har nyligen godtagits av riksdagen.

Jag förutsätter i budgetpropositionen att tullverket även i fortsättningen skall ägna största uppmärksamhet åt bekämpning av narkotikasmuggling och därvid, såsom generaltullstyrelsen föreslagit, göra vissa omprioriteringar inom ramen för befintliga resurser för att förstärka kontrollen framför allt i Öresunds- och storstadsområdena. Denna omfördelning av resurserna innebär att ytterligare ca 20 tjänster skall kunna sättas in för detta ändamål. I den nyligen framlagda propositionen om åtgärder mot alkohol- och narkotikamissbruket föreslås ytterligare förstärkningar av tullens resurser för narkotikabekämpningen.

Enligt vad jag inhämtat övervägs f. n. inom tullverket hur resurserna skall fördelas och då särskilt hur de nämnda omprioriteringarna skall genomföras inom ramen för de medel som kommer att stå till förfogande under budgetåret 1982/83. Generaltullstyrelsen bedömer det angeläget att överföra tjänster till de områden där smugglingsrisken är störst. Därvid har styrelsen ansett det nödvändigt att minska personalen inom Haparanda gränstulldistrikt med sju tjänster. Minskningen sker genom naturlig avgång. Det ankommer på gränstullkammaren i Haparanda att efter förhandling med berörd personalorganisation fördela personalen inom gränstulldistriktet.

Det är således inte aktuellt att dra in tullstationer i Tornedalen. På längre sikt kan det dock enligt generaltullstyrelsen bli nödvändigt att dra in någon eller några gränsposteringar. Innan slutgiltigt beslut tas kommer styrelsen att inhämta yttrande från länsstyrelsen och andra berörda myndigheter och organ.

Anf. 17 KERSTIN NILSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min fråga. Svaret inger vissa förhoppningar. Bakgrunden till att jag ställt frågan är den berättigade oro som uppgifterna om indragning av gränsposteringar väckt i gränsbygderna i norr, och det av flera olika skäl. För oss i glesbygd och gränsbygd är de allmänna bevakningsuppgifterna enorma. Ändå nödgas vi konstatera att det ena ljuset efter det andra blinkar och slocknar, så som nu när gränsbevakningen hotas.

Haparanda gränstulldistrikt är omfattande. Det sträcker sig från den norrbottniska kustbygden utmed Kalix kommun till Haparanda-Torneå, utmed svensk-finska riksgränsen norrut till Treriketsröset och vidare utmed norska gränsen till Jokkmokks kommun.

I händelse av beredskapsläge utvidgas gränstulldistriktet ända bort till gränsen mot Västerbotten.

Det är som statsrådet förstår en lång gränslinje som Haparanda

Torsdagen den
18 mars 1982

*Om den planerade
indragningen av
tullstationer i Tor-
nedalen*

tullkammare har att bevaka – det gäller bevakningsuppgifter av skilda slag, ökande transitohandel och turisttrafik.

I det här sammanhanget kan man inte heller bortse från sysselsättningsaspekten. På sikt rör det sig om minst 21 tjänster – i Karungi 9, i Hedenäset 7 och i Svanstein 5. Man börjar göra indragningar i juli i år.

Räknar man i det sammanhanget med den s. k. multiplikatoreffekten och räknar man med familjer, kommer man fram till att det rör sig om tresiffriga tal, och det i en bygd där arbetslösheten i relativa tal är mer än 10 %.

Nu kan det sägas att det i en del fall är fråga om naturlig avgång. Men å andra sidan finns det hundratals och åter hundratals ungdomar som hoppas och alltjämt tror på ett arbete i denna gränsbygd och glesbygd. Ser man indragningshotet mot den bakgrunden ter sig situationen etter värre. Det är meningsfullt att hålla vakt mot bl. a. införsel av narkotika, som i dagens arbetsmarknadssituation i Norrbotten kan sprida sig likt en farsot. Det lär finnas narkotikacentraler i Nordfinland, och det finns sådana i Tromsöområdet.

Tullverket har enligt gränsövervakningslagen många skilda uppgifter som jag emellertid inte skall gå in på här. Men så mycket kan sägas att det också är ett militärt intresse att våra gränser bevakas.

Jag vill beträffande mitt spørsmål om indragning av gränsposteringar fråga statsrådet, om samråd ägt rum med annat statsråd. Det bör ju vara så att den ena handen vet vad den andra gör t. ex. när det gäller handel, försvar och gränsbevakningsuppgifter.

Anf. 18 Handelsministern BJÖRN MOLIN:

Herr talman! I årets budgetproposition har anslagen till tullverket prioriterats i den meningen att den 2-procentiga nedskärning av myndighetsanslagen som i allmänhet har skett i årets budgetproposition inte omfattar tullverket. Därmed vill vi från regeringens sida ge uttryck för att det finns en del arbetsuppgifter inom tullverket som i det här läget särskilt måste prioriteras. Det gäller, som jag nämnde, narkotikabekämpningen.

Jag vill med anledning av vad Kerstin Nilsson sade bara ännu en gång stryka under hur viktigt det är att vi har tillräckliga resurser för att ta itu med narkotikasmugglingen. Det är i längden förmånligare för samhället, om vi kan hindra narkotikaströmmen in i Sverige redan vid gränserna, än om vi måste satsa medel på att ta itu med narkotikaskadade människor.

Bland de prioriterade arbetsuppgifterna för tullverket finns också kampen mot den ekonomiska brottsligheten, miljöskyddet och åtgärder för att kunna kontrollera tekoimporten. Det är alltså många viktiga arbetsuppgifter som tullverket har, och det är därför som tullverket den här gången har fått en reell förstärkning. Men då är det också nödvändigt att tullverket satsar sina resurser just på de här arbetsuppgifterna, och det är vid en omprioritering som generaltullstyrelsen har kommit fram till att det bör vara möjligt att något minska gränsbevakningsstyrkan i Haparanda gränsdistrikt. Den är f. n. relativt stor. Däremot är det, som jag nämnde, inte fråga om att dra in

några tullstationer i Tornedalen. Den neddragning när det gäller gränsposteringarna som kan bli aktuell bör kunna ske genom naturlig avgång.

Anf. 19 KERSTIN NILSSON (s):

Herr talman! Narkotikatrafiken kan söka sig andra vägar. När vakthållningen i väster ökar, kan man söka sig andra vägar norr ut. Tornedalsgränsen har under årens lopp fått namn om sig att vara världens fredligaste gräns. Vi gränsbor vill leva upp till det. Vår grannsämja skall inte undergrävas av transitotransporter av för oss främmande gifter, narkotika, eller av ekonomisk brottslighet. Därför behöver vi fredliga gränsposteringar för att skydda oss mot ont.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Svar på fråga 1981/82:299 om vidgad rätt till energilån

Anf. 20 Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBÖ:

Herr talman! Lennart Pettersson har frågat mig om jag är beredd att förorda att området för förmånliga energilån utvidgas till att omfatta installation av kombipannor, el plus olja, i småhus, så att el kan utnyttjas effektivare för uppvärmning.

Sedan bostadsstyrelsen för egen del sagt sig inte kunna finna något stöd i gällande bestämmelser för att lämna energilån till värmepannor med dubbla eldstäder har frågan närmare övervägts inom regeringskansliet.

Med anledning härav har regeringen i dag beslutat att energilån i fortsättningen skall kunna lämnas också för sådana s. k. kombipannor. Avsikten är att kombipannor skall kunna användas i områden där elnätet är för klen för att svara för husens hela energibehov även under årets kallaste månader.

Anf. 21 LENNART PETTERSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret. Det innebär i väsentliga delar ett bifall till det krav som låg bakom min fråga.

Detta är ett stort problem, och frågan gäller: Hur skall vi på effektivaste möjliga sätt använda eltillgångarna bl. a. för uppvärmning? Enligt nyligen publicerade elanvändningsprognoser kommer antalet eluppvärmda småhus och villor att öka från drygt 30 % 1978 till inte mindre än 75 % av hela småhus- och villabeståndet år 1990. Då uppstår frågan: Hur kan vi se till att elströmmen används på bästa sätt?

Nu sker alltså en övergång från oljepannor till renodlade elpannor i mycket snabb takt. Detta för med sig en del problem, varav ett är att distributionsnätet i vissa områden inte håller för att täcka energibehovet. Det problemet undanröjs förhoppningsvis nu genom statsrådets positiva svar att man kan få bidrag till kombipannor i dessa områden. Det finns emellertid ett ännu större problem, nämligen det att elkapaciteten totalt sett har starka begränsningar

under vinterhalvåret. Därför menar jag att det egentligen är en onödig begränsning som statsrådet inför, att man bara i de områden där elnätet är för klen för att kunna svara för eluppvärmningen under vinterhalvåret skall kunna få de här energilånen också för kombipannor. Min uppfattning är att det vore till fördel totalt sett om det kunde generellt utgå energilån till dessa kombipannor. Detta ökar ytterligare våra möjligheter att effektivt utnyttja elströmmen, och det skulle samtidigt innebära en ökad flexibilitet ur samhällets synpunkt. Det skulle nämligen betyda att det i stor utsträckning också skulle finnas oljeaggregat att ta till i villorna, vilket skulle vara av värde om det händer något med eltilförseln. Detta innebär en ökad energiförsörjningstrygghet för det svenska samhället, totalt sett.

Jag vill därför fråga statsrådet om man verkligen skall tolka hennes svar så att det inte generellt sett kommer att kunna utgå energilån till sådana här kombipannor. Det vore mycket underligt, eftersom en sådan möjlighet skulle ytterligare öka användningen av el i vårt land.

Anf. 22 Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBO:

Herr talman! Ett av de viktigaste målen för energipolitiken är att minska oljeförbrukningen. Vi har också sagt oss att man bör försöka ersätta olja med el. Det är den övergripande politiken, som också riksdagen har fastställt. Men det kan vara ett problem att elledningarna ibland inte har den kapacitet som behövs för att klara en så omfattande övergång – utan tillskott av olja vid toppbelastning. Därför öppnar vi nu den här möjligheten, och det är kommunerna som har att ta ställning till låneansökningarna inom ramen för det allmänna bemyndigande de har att avstyrka och tillstyrka lån.

Nu tar Lennart Pettersson upp en ny fråga, om man generellt skall kunna få lån till den här typen av pannor. Vi har inte i regeringen ansett oss ha bemyndigande – med utgångspunkt i det allmänna energipolitiska beslutet – att gå så långt, men vi har gjort bedömningen att vi har kunnat genomföra den nu aktuella förändringen inom ramen för de beslut som riksdagen har fattat.

Anf. 23 LENNART PETTERSSON (s):

Herr talman! Det är mycket möjligt att regeringen inte självständigt kan fatta det här beslutet utan riksdagens hörande, men om vi är överens om fördelarna med att generellt sett ha olja som tillskottsenergi för uppvärmning under vinterhalvåret, vill jag fråga statsrådet om ni i regeringen är beredda att lägga fram ett förslag för riksdagen, som går ut på att man skall kunna få sådana energilån också i områden där det inte är fråga om klena distributionsnät.

Kraftbolagen gör ju en satsning som nu börjar visa sig. Vi fick häromdagen besked om att Sydkraft under vinterhalvåret kommer att ha en tariff som innebär att man tar ut 31 öre/kWh medan tariffen för sommarhalvåret ligger på 17 öre/kWh. Vi vet att den inriktningen från elföretagens sida blir mer och mer markerad. Den måste följas upp från regeringen, om vi skall få så effektiv elanvändning som möjligt avseende uppvärmning.

Jag vill alltså fråga: Är regeringen beredd att lägga fram förslag på den här punkten?

Anf. 24 Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBÖ:

Herr talman! Nej, jag är inte beredd att f. n., med den inriktning som de i riksdagen fattade besluten har, lägga fram sådana förslag. Vi har alltså gjort bedömningen att riksdagen inte har menat att vi rent generellt skall tillåta lån till oljepannor. Det kan finnas anledning att ta upp de här frågorna i samband med överväganden rörande energiprispolitiken. Jag vill inte helt undanröja den möjligheten, men f. n. är det inte aktuellt att lägga fram några ändringsförslag till riksdagen.

Anf. 25 LENNART PETTERSSON (s):

Herr talman! Jag har en viss förståelse för att bostadsministern inte just nu kan svara konkret på min fråga. Jag vill dock påpeka att en underlåtenhet från regeringen att handla på den här punkten innebär att vi riskerar att gå in i ett mycket starkt elberoende när det gäller bostadsuppvärmning, som vi kanske har mycket svårt att komma ur när vi en gång skall avveckla kärnkraften i det här landet. Och det kan väl inte ligga i linje med mittenpartiernas – i vart fall inte centerpartiets – offentligt förklarade politik.

Anf. 26 Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBÖ:

Herr talman! Vi har ett väsentligt större, kortsiktigt problem, och det är att bli av med oljan över huvud taget i energipolitiken.

Anf. 27 LENNART PETTERSSON (s):

Herr talman! Jag vill bara säga till bostadsministern att det ändå måste vara så att de åtgärder som man vidtar på kort sikt är förenliga med de långsiktiga energipolitiska strävanden vi har. Här finns det möjligheter, genom att satsa på kombipannor, att förena det kortsiktiga och det långsiktiga. Det tycker jag att bostadsministern bör observera.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Vid remiss av proposition 1981/82:123

Föredrogs proposition 1981/82:123 om samordnad datapolitik.

Anf. 28 JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Jag begär ordet för att på vpk-gruppens vägnar göra vissa påpekanden, som vi anser vara inte helt oviktiga.

Proposition 123 är av en art som enligt regeringsformen skall ha presenterats för riksdagen senast den 10 mars. Vi har i dag den 18 mars. Regeringen är alltså för sent ute.

Tanken bakom regeringsformens stadgande är att riksdagen skall ha

kontroll över regeringens utgiftspolitik. Förslag som kostar pengar skall inte kunna komma hur och när som helst under ett år.

Regeringen lämnade propositionen i begränsad stencilupplaga den 10. Men den har inte i laga tid varit tillgänglig för alla ledamöter på det normala sättet.

Nu medger regeringsformen att tidsgränsen genombryts, om det föreligger synnerliga skäl. Synnerliga skäl är en stark formulering – det måste gälla undantagsfall och kvalificerade skäl. Men framför allt måste ju regeringen inför riksdagen åberopa sina skäl. Såvitt vi kan se, har regeringen inte åberopat några skäl. Varför skall då undantag beviljas? kan man fråga.

Det har sina skäl att vi tar upp den här formfrågan. Det är nämligen inte första gången regeringen beviljar sig själv undantag från grundlagens krav – utan att åberopa några synnerliga skäl.

De frågor som behandlas i datapropositionen är svåra och tydligen delvis kontroversiella. Om jag förstått saken rätt, är detta det verkliga skälet bakom förseningen. Men det är ju då desto större skäl att riksdagens arbetsmässiga krav inte eftersätts. Riksdagen måste få fulla möjligheter att utöva sin kontroll just i sådana fall.

Vi vill inte använda större våld än nöden kräver och ställer inget yrkande, utan nöjer oss med denna markering. Det får inte utvecklas till praxis att regeringsformens krav tänjs utan angivna skäl. För ett parti som inte kan delta i utskottsbehandlingen av svåra och omfattande ärenden har det sin särskilda vikt att reglerna upprätthålls.

Överläggningen var härmed avslutad.

Proposition 1981/82:123 hänvisades därefter till utskott enligt följande:

Bil. 2 till civilutskottet

Bil. 3 till utbildningsutskottet

Bil. 4 till arbetsmarknadsutskottet

Bil. 5 till näringsutskottet

i övrigt till finansutskottet

9 § Föredrogs och hänvisades

Proposition

1981/82:146 till arbetsmarknadsutskottet

10 § Föredrogs och hänvisades

Redogörelse

1981/82:17 till utbildningsutskottet

11 § Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1981/82:2192 och 2193 till försvarsutskottet

1981/82:2194–2196 till näringsutskottet

1981/82:2197 till socialförsäkringsutskottet

1981/82:2198 till socialutskottet

2 Riksdagens protokoll 1981/82:101–104

Nr 101

Torsdagen den
18 mars 1982

*Vid remiss av
proposition 1981/
82:123*

Torsdagen den
18 mars 1982

*Anslag till vägvä-
sendet*

12 § Anslag till vägväsendet

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1981/82:16 om anslag till Vägväsende (prop. 1981/82:100).

Anf. 29 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Väganslagen har minskat kraftigt under de senaste fem åren, då vi har haft borgerliga kommunikationsministrar. Byggandevolymen har i stort sett halverats och ytterligare en halvering kommer att bli följd av den medelsanvisning som regeringen är beredd att lämna fram till 1985. När det gäller drift och underhåll av vägnätet har en kraftig urholkning skett under senare år, och det får till följd en omfattande kapitalförstörelse på våra vägar.

Samhällsekonomiskt sett är detta sparande förödande och det rimmar mycket illa med 1979 års trafikpolitiska beslut. Då var nämligen riksdagen i stort sett överens om att man skulle se till att kvaliteten på våra vägar inte försämrades, att alla människor i vårt land skulle få en tillfredsställande transportförsörjning och att en högre ambitionsnivå i framtiden skulle gälla för vägbyggandet.

Anslaget för drift och underhåll av vägnätet för innevarande år är 375 mil. kr. för lågt för att vägmyndigheterna skall kunna vidmakthålla kvaliteten på våra vägar. För den närmaste femårsperioden tvingas vägverket drastiskt minska på drift- och underhållsåtgärderna, och det kommer främst att drabba det mindre trafikerade vägnätet i våra stora skogs- och glesbygdsområden. Vägverket kommer att tvingas reducera sin personal med ca 2 000 människor, av vilka ungefär hälften är vägarbetare och hälften är vägmästare, biträdande vägmästare och tjänstemän ute i regionerna.

Man har att se fram emot att mellan 50 och 60 vägstationer kommer att försvinna eller läggas samman med andra vägstationer, och det kommer naturligtvis att få mycket besvärande sysselsättningseffekter i de glesbygdsområden där dessa vägstationer är lokaliserade.

Stark kritik har riktats från trafikanterna mot årets vinterväghållning. Men med den medelstillelning som regeringen har aviserat för kommande år och som ligger till grund för den nya femårsplanen för driftverksamheten som gäller för åren 1982–1987 kommer problemen att bli betydligt större i framtiden, om vi får besvärande vintrar. Konsekvenserna av den bristande medelstillelningen kommer att bli

1. vinterväghållningen minskas med 30 % på det lågtrafikerade vägnätet,
2. underhållet på belagda vägar minskas med 9 %, vilket medför ökade beläggningsskador och därmed ökade trafikolycksfallrisker,
3. grusvägsunderhållet minskas med hela 11 % i glesbygd – och det är väldigt mycket eftersom det grusvägsunderhåll som vi har f. n. inte är till fyllt,
4. antalet kilometer grusväg som beläggs kommer att minska från i runda tal 200 mil per år till 95 mil per år.

Vi har från socialdemokratisk sida inte kunnat acceptera det kortsiktiga anslagstänkande som kännetecknar årets budgetproposition, som har kännetecknat vägpolitiken under de senaste åren och som leder till att det nuvarande vägkapitalet och vägnätet bryts ned i en allt snabbare takt. Det får till följd en kraftigt försämrad trafiksäkerhet, minskade arbetstillfällen för vägpersonal i glesbygd och påtagligt ökade transportkostnader för vår industri.

Genom att minska på underhållet av vårt vägkapital vältrar vi i ökad utsträckning över kostnaderna på trafikanterna. Intressanta studier som har gjorts av olika näringslivsorganisationer och av olika industrier visar att kostnadsökningen för näringslivet blir betydligt större än den kostnadsminskning som neddragningen av anslagen innebär.

Vi har därför, herr talman, från socialdemokratisk sida krävt att vi på tilläggsstat för innevarande år, 1982, skall tilldela vägverket ett extra anslag på 50 milj. kr. för att i någon mån lyfta upp anslagsnivån och för att i någon mån minska de nackdelar som blir en följd av den medelstildelning som gäller för i år. Tyvärr har vi inte fått våra kamrater på den borgerliga kanten med oss på denna punkt. Det har resulterat i att vi i det avseendet till utskottets betänkande har fogat en reservation, reservation nr 1, som jag ber att få yrka bifall till.

Beträffande det budgetförslag som behandlas i detta betänkande har man velat göra gällande att man genom att riktigt ta i har brutit trenden och att anslaget för drift av statliga vägar har ökats med hela 13 %. Det är riktigt, och ett steg i rätt riktning. Men tyvärr har det bara blivit ett halvt steg. Fortfarande fattas 300 milj. kr. till drift av våra vägar för att vi skall leva upp till riksdagens i stort sett eniga beslut 1979.

Vi på vår sida är naturligtvis medvetna om de ekonomiska problem som regeringen har att brottas med. Men eftersom vi inte anser detta vara ett sparande utan en kapitalförstöring, har vi krävt att man ytterligare skall öka anslaget till drift av statliga vägar. Vi föreslår i vår motion en höjning med 75 milj. kr. Jag konstaterar med tillfredsställelse att detta också har blivit utskottsmajoritetens förslag i den bemärkelsen att man på den borgerliga kanten är oenig. Mittenpartierna stöder regeringens förslag, medan moderaterna av någon oförklarlig anledning vill minska anslaget. Det socialdemokratiska kravet har blivit utskottets förslag i denna del. Min förhoppning är att vårt förslag också skall vinna kammarens bifall, när voteringen om någon timme är klar.

Under de senaste åren har vi kunnat konstatera att kommunerna verkligen har varit ett intressant objekt för regeringen när det gällt att minska på statsbidrag av olika slag. Det gäller även bidraget till de statskommunala vägarna, vilket har blivit föremål för en reduktion. Vi har därför föreslagit att man med 25 milj. kr. skall öka det anslag som nu presenteras i budgeten. Det förslaget har vi inte vunnit gehör för. Vi har därför till betänkandet fogat en reservation, reservation nr 5, som jag således ställer mig bakom.

I detta sammanhang bör nämnas att man inte bara reducerar driftsanslagen till de statskommunala vägarna utan även gör en annan manipulation i årets

Torsdagen den
18 mars 1982

*Anslag till vägvä-
sendet*

budget, där man föreslår en senareläggning av utbetalningarna av dessa statsbidrag från den 1 juli till den 1 januari. Härigenom sparar staten i runda tal 50 milj. kr.

Vi har på denna punkt inte reserverat oss, eftersom detta är ett led i hela den förändring av statsbidragen till kommunerna som kännetecknar regeringens politik. Vi har i finansutskottet och i andra sammanhang reagerat mot detta. Jag vill här i dag bara ge uttryck för att detta är en mot kommunerna riktad åtgärd, som naturligtvis vältrar över ökade kostnader på kommunerna. Det är från dessa utgångspunkter litet förvånande, när man från regeringshåll anklagar kommunerna för skattehöjningar.

I en särskild reservation har vi pekat på vikten av att man satsar på kollektivtrafiken. En god och väl utbyggd kollektivtrafik avlastar trafik från våra vägar.

Vi har därför föreslagit att kollektivtrafikberedningen får ett anslag om 20 milj. kr. utöver vad regeringen har föreslagit för att stödja intressanta och viktiga utvecklingsobjekt och investeringar på kollektivtrafikens område. Tyvärr har vi inte heller på den punkten fått stöd för våra krav. Vi har därför tvingats att reservera oss, och jag yrkar bifall till reservation nr 6.

Herr talman! Från att ha diskuterat anslagen till underhåll av vägar, något som naturligtvis är utomordentligt viktigt, skall jag nu gå över till frågan om byggande av nya vägar.

Jag vill hävda att vi har här i landet ett väl utbyggt vägnät, som utgör något av vårt lands livsnerv. Det är utomordentligt väsentligt att se till att den här livsnerven hela tiden är intakt, och det är därför vi i alla sammanhang har prioriterat driftsanslagen, många gånger på byggnadsanslagens bekostnad.

Det är kanske inte så många ens av kammarens ledamöter som vet att 87 % av alla persontransporter äger rum på våra vägar – detta trots att vi har statens järnvägar, trots att vi har SL, spårvägar osv. – och att 46–47 % av allt godstransportarbete sker på vägarna. Har man detta klart för sig, förstår man hur utomordentligt viktigt vägnätet är såväl för persontrafiken som för näringslivet som använder vägarna för transport av sina produkter.

Därför är det ett oeftergivligt krav att man ser till att underhållet och driften av landets livsnerv, som vägnätet utgör, hålls på en tillfredsställande nivå. Det är beklagligt att så inte har skett under senare år.

Efter detta konstaterande skall jag alltså kort kommentera byggnadsanslagen. Jag sade inledningsvis att under de senaste åren har byggandevolyment halverats i det här landet, och den kommer ytterligare att halveras fram till 1985 om man fullföljer den politik som regeringen nu står som företrädare för.

Vi menar att vi i den ekonomiska, konjunkturmässiga och sysselsättningsmässiga situation som vårt land nu befinner sig i måste se till att öka investeringsverksamheten i samhället i allmänhet och framför allt understödja investeringar som är av betydelse för näringslivets utveckling.

Det är utifrån dessa utgångspunkter som vi i årets budgetalternativ från socialdemokratins sida har satsat ökade resurser på byggande av vägar och

broar, investeringar som framför allt är av stor betydelse för näringslivets utveckling men som också leder till ökad sysselsättning i stora delar av landet där vi har utomordentligt stora bekymmer.

Mot den här bakgrunden har vi lagt fram förslag om att satsa ytterligare 400 milj. kr. på ökade anslag för byggande av olika vägobjekt. Jag kan i och för sig förstå den kritik som riktas mot oss, att vi i vår motion tar upp enskilda objekt, anger vilka broar vi tycker man skall bygga, anger bestämda vägsträckor i olika delar av vårt land osv. Att föreslå beslut om enskilda objekt innebär visserligen ett principiellt avsteg från vad vi normalt gör i riksdagen. Men, herr talman, från oppositionens sida har vi icke haft något annat alternativ. Vi har velat att riksdagen skulle få möjlighet att ta ställning till konkreta, färdigprojekterade objekt som kan starta upp mycket snabbt och som omedelbart ger en sysselsättningseffekt, och om vilka vi dessutom vet att de har betydelse för vägnätets utveckling och framför allt för näringslivets ekonomiska utveckling.

Det är med stor tillfredsställelse jag noterar att det i den debattrunda som ägde rum i måndags var ett genomgående tema från de centerpartistiska debattörerna – där höll de med sina socialdemokratiska motståndare – att nu är det lämpliga ögonblicket att göra offensiva satsningar på byggsidan.

Statsminister Fäldin sade under debatten till Olof Palme att det är mycket lämpligt att nu starta upp byggandet av olika broar. Allra mest gläder det mig att budgetministern i sitt debattinlägg sade att en satsning på byggandet av broar och vägar är utomordentligt lämplig i den situation som vårt land befinner sig i.

Efter dessa mycket glädjande deklamationer, som gjordes för fyra dagar sedan, utgår jag ifrån att reservation nr 4 med alla dess moment, som vi så småningom skall ta ställning till, kommer att vinna kammarens gillande, och att vi därför får en stor och bred majoritet här i riksdagen för att öka på anslagen till vägverket för byggande av vägar med 400 milj. kr. För det kan väl ändå inte vara så, herr talman, att statsministern och budgetministern har en uppfattning på måndagen, men att deras partikamrater har en annan inställning i dag när vi skall votera i riksdagen?

Herr talman! Jag ber med detta att få yrka bifall till de socialdemokratiska reservationer som är fogade till trafikutskottets betänkande nr 16. På övriga punkter ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Anf. 30 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Med tanke på den långt utdragna trafikpolitiska och mer allmänpolitiska debatt som trafikutskottets ledamöter höll i går kväll hade jag tänkt koncentrera mig i dagens plädering, när vi behandlar trafikutskottets betänkande nr 16. Men Kurt Hugossons osammanhängande och starkt polemiska anförande påkallar någon gensaga från vår sida.

Socialdemokraterna hade ju turen att få ha regeringsmakten här i landet under de gyllene decennierna efter kriget. Då åstadkoms till allmän förtjänst ett väl fungerande och tillfredsställande vägnät i landet.

Men mot slutet av sin regeringstid fick även socialdemokraterna uppleva

Torsdagen den
18 mars 1982

Anslag till vägväsendet

att de ekonomiska förutsättningarna försämrades. Jag minns mycket väl hur vi moderater från början av 1970-talet och fram till det borgerliga regeringsövertagandet år efter år i vägdebatterna klandrade den socialdemokratiska kommunikationsministern för att han så att säga kapitalförstörde vägarna, inte underhöll dem som han skulle och byggde otillräckligt. Det är precis samma resonemang som Kurt Hugosson för mot den borgerliga regeringen i dag, fastän han har betydligt mindre fast mark under fötterna. Vi alla i trafikutskottet är naturligtvis vänner av ett väl fungerande vägnät i landet. Det är ekonomiskt välgörande, det är effektivt och det ökar trafiksäkerheten. Vi måste till varje pris slå vakt om det kapital som är nedlagt i vägnätet i landet.

Men jag tycker att Kurt Hugosson, som själv erkänner att socialdemokraterna nu – ehuru alltför sent – har kommit till insikt om att Sverige har ekonomiska problem, bör ha förståelse för utvecklingen under de senaste åren. Och resonemanget om att här skall byggas och investeras för att stimulera och stödja näringslivet är en ny sång som socialdemokraterna sjunger. Jag förmodar att den bl. a. har till syfte att skapa större möjligheter att hämta in skatteunderlag från det förkättrade näringslivet, så att man kan betala de helt oförklarliga enorma ekonomiska satsningar som socialdemokraterna nu gör sig till talesmän för. Den första frågan man över huvud taget ställer sig när man hör resonemang av det slag som Kurt Hugosson för är: Var får socialdemokraterna alla dessa pengar ifrån?

Jag förmodar att borgerliga kolleger till mig kommer att bemöta andra delar av vad Kurt Hugosson har sagt. Jag inskränker mig därför nu, herr talman, till att yrka bifall till reservationerna 3 och 7 vid trafikutskottets betänkande nr 16, innebärande att vi moderater lämnar förslag om besparingar på detta område som tillsammans innebär 81 milj. kr. för statskassan.

Anf. 31 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Det är helt riktigt, som Rolf Clarkson säger, att ni från den borgerliga sidan under början på 1970-talet och fram t. o. m. år 1976 förde en våldsamt kritisk debatt mot de socialdemokratiska kommunikationsministrarna för att dessa inte anvisade tillräckligt med medel till vägväsendet. Ibland gjorde ni det t. o. m. med viss rätt; det skall jag gärna medge. Men det är då så mycket mer förvånande att ni efter regeringsskiftet 1976 framfört accelererande krav på minskade anslag till underhåll och drift av våra vägar.

Jag har inte fört mitt resonemang med utgångspunkt i 1976 års situation, utan med utgångspunkt i 1979 års trafikpolitiska beslut. Då var Rolf Clarkson, jag och Rune Torwald överens om att i fortsättningen se till att det inte blir någon kapitalförstörelse på våra vägar. Socialdemokraterna, centerpartiet och moderata samlingspartiet sade dessutom enstämmigt att ambitionsnivån när det gäller byggandet av vägar behöver vara högre. Skillnaden mellan min uppfattning och Rolf Clarksons är den, att jag försöker leva upp till 1979 års trafikpolitiska beslut i den del det gäller

vägpolitiken men att ni har sprungit ifrån detta. Redan 1980 glömde ni 1979 års trafikpolitiska beslut och frågade: Varifrån skall socialdemokraterna ta alla dessa pengar?

Jag har hävdad – och det finns dokumenterat – att det inte är något sparande att förstöra kapital. Det kommer surt efter. Dessutom visar det sig ju att ni bara vill vältra över kostnaderna på andra: på trafikanter, kommuner och på näringsliv.

Det är förvånande att en representant för moderata samlingspartiet inte är beredd till den typ av satsning som vi förespråkar. Den skulle ju gagna svenskt näringsliv, som ju har utomordentligt stora svårigheter i dag och som jag tycker att vi borde vara överens om att ge ett stöd.

Varifrån skall vi ta pengarna? Jag ber Rolf Clarkson att studera det socialdemokratiska budgetalternativet. Vi har i förhållande till regeringens förslag anvisat en budgetförstärkning om i runt tal 2 miljarder kronor.

Anf. 32 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag skall i min replik först uppehålla mig vid det som är gemensamt för Kurt Hugosson och mig, dvs. för socialdemokraterna och moderaterna.

Vi står självfallet fast vid den höga ambitionsnivån i 1979 års beslut. Vi står också fast vid att ett väl fungerande vägnät är till båtnad för alla här i landet. Jag betygar också att vi oinskränkt är positiva till att stimulera det näringsliv varifrån vi alla skall hämta resurser till reformer och andra serviceåtgärder i samhället.

Men också för Kurt Hugosson måste gälla detsamma som det som tas upp i den militära varianten av historien om kartan och naturen, där anvisningen lydde: Om naturen inte stämmer, får man hålla sig till kartan. Vi har faktiskt inte de pengar det gäller, och den av socialdemokraterna anvisade budgetförstärkning som Kurt Hugosson talar om motsvaras ju av ett betydligt ökat skatteuttag. Vi har skilda uppfattningar om hur mycket svenska folket orkar pressa fram, men skall man försöka hushålla, med sunt förnuft och med vanlig sparsamhetsiver, med folkets pengar, kan man inte göra så som socialdemokraterna gör.

Anf. 33 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Det är en egendomlig debatteknik som Rolf Clarkson här visar upp. Först säger han att man står fast vid 1979 års trafikpolitiska beslut, men sedan framgår det att man inte vill leva upp till det när det gäller att betala notan. Vi har inte de pengar det gäller, säger Rolf Clarkson. Ja, det saknas en förskräckande stor mängd pengar i den statliga kassakistan, och det är delvis eller framför allt en följd av hur den ekonomiska politiken har bedrivits under de senaste åren. Men jag hävdar med bestämdhet att det inte är något sparande att förstöra ett kapital. Jag hävdar med bestämdhet, att om vi kan driva en offensiv ekonomisk politik, som i detta fall betyder en satsning på ökat byggande, ökar vi därmed sysselsättningen i landet och statens inkomster. Härigenom minskar vi också statens utgifter för sysselsättnings-

politiska åtgärder osv. Det är utomordentligt välmotiverade ekonomiska satsningar för att stärka statens ekonomiska situation på sikt.

Anf. 34 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag skall inte fortsätta denna miniekonomiska debatt med Kurt Hugosson annat än genom att säga, att jag tycker att hans resonemang förfärande mycket liknar Ebberöds banks utlåningspolitik.

Anf. 35 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Det finns nu i Sverige 405 000 km vägar, och 276 000 av dem är faktiskt enskilda vägar. Man frågar sig ibland varför dessa vägar behövs. Som Kurt Hugosson sade utförs 88 % av persontransportarbetet på vägarna. Det är en uppgift som lämnas i TSV:s anslagsframställning. Av de 88 procentenheterna svarar personbilar för 79 och bussar för 9. Också det är kanske en överraskande bild.

Till detta kommer att 46 % av godstransporterna sker med lastbilar. Denna tunga transportdel noterar f. ö. den kraftigaste ökningen de senaste decennierna. Landets vägnät dignar sedan flera år tillbaka under en växande börda. Redan har 20 % av det belagda vägnätet oacceptabla skador. Detta vägnät, som utgör en relativt liten del av vägnätet – 11 000 km av totalt 405 000 km väg i landet –, har den tyngsta trafiken. Vägskadorna ökar slitaget på fordonen liksom förbrukningen av bränsle och däck. Det finns också ett klart samband mellan ökad olycksfallsfrekvens och dålig vägstandard. Vägverket har försökt göra en kalkyl över de kostnader som drabbar trafikanterna och samhället genom ökat antal olycksfall, trasiga fordon, inställd trafik, längre transporttider, försenad ankomst till arbetet osv. Verket kom för innevarande budgetår fram till summan ca 300 milj. kr.

Anledningen till skadorna är att det enligt vägverket inte finns tillräckliga anslagsmedel för att man skall kunna vidmakthålla standarden på en stor del av vägnätet. Detta är ingenting sensationellt. Var och en som har att förvalta en kapitalresurs vet att om man underlåter att hålla efter skador, reparera och motverka slitage, drabbas man av en kapitalförlust. Detta är en ganska trivial sanning. Vägverket försöker nu hjälpligt lappa och laga dessa vägar för stunden, men på sikt orkar inte vägnätet dag ut och dag in bära nuvarande trafikbörda. Vi upplever därför något av en vägkris i landet.

1979 fattade riksdagen ett trafikpolitiskt beslut, som innebar att landets olika delar skulle erbjudas en tillfredsställande vägtransportstandard till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Men redan året efter detta beslut gjordes avkall på målsättningen, och nästa år kommer man på driftsidan att befinna sig en halv miljard under den nivå riksdagen bestämde för att man skulle kunna vidmakthålla vägnätets standard.

Kommunikationsministern föreslår nu 3 171 milj. kr. till vägdriften, och han gör gällande att detta är en realhöjning. Det är riktigt, men summan av denna realhöjning är bara ca 15 milj. kr. i jämförelse med summan för innevarande budgetår. Detta föranleder följande kommentar av vägarbetarnas förbundsordförande: "med den låga nivån förra året är ökningen så

obetydlig att det är oförskämt att tala om ökning när man ser resultatet av regeringens vägpolitik”.

Utskottets beskrivning av förhållandet med medelsanvisningen är helt korrekt. Vägverket har enligt planeringsnivå B (vidmakthållandealternativet) och med utgångspunkt i 1979 års verksamhet angivit ett i realiteten oförändrat driftsanslag av 3 470 milj. kr. för att man skall kunna hålla den reella nivån. På grund av den oenighet mellan de borgerliga partierna som råder inte bara i trafikutskottet utan även i flera andra utskott, sker nu en ökning av driftsanslaget med 75 miljoner till följd av att förslaget i socialdemokraternas motion har blivit majoritetsförslag i utskottet. Vpk ville för sin del anvisa ytterligare 25 miljoner till driftsanslaget för statliga vägar.

Med den vanliga motiveringen att vi måste spara prutar regeringen kraftigt på de belopp som vägverket anser sig behöva. Härigenom förfaller vägarna, och det kapital som tidigare satsats förstörs. Konkret tar sig denna s. k. sparsamhet uttryck i att driften, underhållet, byggandet och personalen minskar. Personalen har på relativt kort tid nästan halverats, samtidigt som antalet vägfordon ökat. Det betyder också att underhållet försämrats. Detta gäller i hög grad de s. k. svagtrafikerade vägarna, som utgör en stor del av vägnätet. För dessa sker nu en 11-procentig reduktion av underhållet. Men även det belagda vägnätet drabbas av nedbrytning och kraftig deformation.

Kan man då inte alls spara på vägsidan? Skall man helt bortse från den möjligheten? Nej, enligt vpk är detta möjligt, men i så fall genom ett långsiktigt utformat, konkret program för en ny trafikpolitik, där satsning sker på kollektivtrafikmedel, där tung trafik i ökad omfattning förs över till järnvägar, inrikes sjöfart och kustsjöfart samt där bilismen målmedvetet reduceras genom samhällliga åtgärder. På detta långsiktiga sätt kan miljardbesparingar ske vad gäller såväl energi och miljö som vägkostnader. Men som läget är f. n., med en mycket omfattande vägtrafik och en till synes ohejdad bilism, måste vägarna självfallet hållas i ett skick som bidrar till framkomlighet och minskade olycksrisker för människorna. Den förstöring av vägnätet som nu sker innebär att det kommer att ta många tiotal år att bygga i fatt vägstandarden.

Vpk betonar i sin motion främst det sekundära vägnätets eftersläpning. Dessa vägar, som utgör en mycket stor del av det totala vägnätet, går genom spridd bebyggelse – ofta utan järnväg. Just på dessa vägar går också de för skogsindustrin så viktiga råvarutransporterna och de långväga olje- och varutransporterna.

Utskottet talar nu om att vägverket, genom en anpassning av organisationen till de minskade anslagen, har kunnat hålla en jämn väghållningsstandard i hela landet. Jag har läst detta flera gånger och grunnat på vad man menar. Hur förhåller det sig med denna jämna väghållningsstandard? I Västernorrlands län, varifrån jag kommer – och det torde gälla även andra skogslän, mer eller mindre – är andelen belagda vägar lägre än riksgenomsnittet. När det gäller vägar med 10/16-bärighet, dvs. 10 tons axeltryck och 16

tons boggietryck, ligger Västernorrlands län betydligt lägre än riksgenomsnittet, trots skogsindustrins stora behov av transport av virkesråvara från inlandet, vilket skulle motivera minst samma andel vägar med 10/16-bärighet som landet i övrigt. För att möjliggöra en ökad användning skedde år 1974 en uppskrivning av bärigheten. Man gjorde helt enkelt en inventering av vägbeståndet, och på papperet skrev man upp bärigheten från 8/12 till 10/16 utan att egentligen tekniska åtgärder hade vidtagits för att öka bärigheten. Det innebär att stora delar av vägnätet i Norrland nu måste stängas av varje vår. Temporärt måste ibland 35 % av länsvägarna avstängas för viss trafik. Sönderkörda vägar ökar underhållskostnaderna, trots skärpta bestämmelser mot överlastar.

Från fackföreningarnas sida har med rätta påtalats att vägverkets indragningar minskat personalen med 1 500 personer under det senaste året. För den närmaste femårsperioden måste nu, enligt vägverket, kraftiga personalminskningar ske. Det rör sig om ca 2 000 personer, som tvingas bort på grund av minskat anslag. Det är klart att dessa människor representerar en arbetsmarknad. Och den rekrytering till vägverket som normalt skulle ske stannar av, vilket leder till att ett mindre antal ungdomar än vanligt kan få möjlighet till arbete. Det är alltså samma konsekvens som vi är vana vid när det gäller stopp för rekryteringar, dvs. att ungdomarna i första hand kommer i kläm. Det saknas minsann inte jobb för vägarbetare, om anslagen finns.

För den som känner till situationen i våra skogsbygder, med deras ständigt försämrade service- och sysselsättningsunderlag, framstår den nu signalerade nedläggningen av femtiotalet vägstationer som ytterligare ett hårt slag. Någon säger kanske att en vägstation bara är en liten arbetsplats, med 15–20 anställda. Ja, det kan så vara, men i en norrländsk liten by eller ett samhälle är det en viktig arbetsplats, som har stor betydelse inte bara för vägdriften utan också för övrigt underlag för service m. m.

På s. 19 i betänkandet talas om att vägverket skall ta hänsyn till samhällsekonomiska och arbetsmarknadspolitiska synpunkter och därigenom motverka negativa effekter. Man frågar sig osökt: Hur skall vägverket kunna ta sådana samhälleliga hänsyn, då inte regeringen gör det? När vpk i motion 605 föreslår en viss höjning av driftanslaget till statliga vägar, är syftet bl. a. att motverka de regionalpolitiska problem som följer med nedläggning av ett antal vägstationer. Det är fråga om att behålla såväl arbetsplatser som vägstandard, och det är en viktig fråga för många mindre samhällen i t. ex. Norrland.

Vägbyggandet skulle jag också vilja säga några ord om. Vpk stöder där reservation 6, men vår grundinställning är att byggandet av dyrbara motortrafikleder liksom andra exklusiva vägar kraftigt kan minskas, samtidigt som vi anser att stora delar av tertiärvägnätet behöver förstärkas och förbättras.

Vägverket gjorde 1973 beräkningar av meterpriset för byggandet av motorväg resp. motortrafikled. Omräknat i 1977 års priser och med den procentsats som vägverket använder var medelpriset för 1 meter motorväg/motortrafikled 5 362 kr. Det betyder att meterpriset i dag på grund av

prisstegringen på bl. a. petroleumprodukter snarare är 7 000 kr. Landet har nu ca 100 mil sådan väg, vilket i återanskaffningsvärde eller s. k. nuvärde motsvarar omkring 7 miljarder. Det är alltså dyrbara satsningar som görs på exklusiva vägbyggen, medan brister alltfjämt vidlåder det tertiära vägnätet. När vårt parti önskar anvisa ytterligare medel till byggande av statliga vägar, gäller det inte denna typ av anläggningar.

Vi vill på samma sätt som socialdemokraterna anvisa ytterligare 20 milj. kr. till byggande av kommunala vägar och gator, och vi betonar då särskilt anordningar för kollektivtrafiken liksom cykelleder.

Slutligen, herr talman, några ord om motion 1855 av Bertil Måbrink m. fl. rörande upprustning av riksväg 83 mellan Ljusdal och Ånge. Vägen är helt undermålig och på vissa avsnitt trafikfarlig, men den måste likväl användas för transport av timmer i betydande mängd från exempelvis Östavall till Ljusdal och Iggesund. I betänkandet står på s. 12 att projektet avseende väg 83 Ljusdal-Ånge ingår i av socialdemokraterna i skilda motioner aktualiserade vägbyggnadsprojekt, men så är inte fallet vad gäller de delar av väg 83 som berör Gävleborgs län. Vpk-motionens avsikt är att man skall åtgärda de sämsta vägdelarna i första hand och att åtgärderna skall omfatta hela sträckan Ljusdal-Ånge för att i det första skedet göra vägen framkomlig.

Med det anförda yrkar jag bifall till yrkande 1 i vpk-motion 1981/82:605, till motion 1855 samt till de socialdemokratiska reservationerna 1, 4, 5, 6 och 8.

Anf. 36 RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Inledningsvis vill jag gärna påpeka att socialdemokraterna tydligen anser sig ha ett "ymnighetshorn" att ösa ur när det gäller anslagen till vägväsendet. Om jag räknat rätt, föreslår socialdemokraterna en sammanlagd ökning av väganlagen med hela 570 miljoner. Men var tar man då dessa pengar? Jo, man vill öka momsens med 3 miljarder. Detta är Kurt Hugosson emellertid inte speciellt angelägen om att redovisa för vare sig bilägare eller väghållare. En höjning av momsens driver ju upp kostnaderna och inflationen i samhället och är därför inte acceptabel i ett läge där alla krafter måste sättas in för att genom minskning av budgetunderskottet hålla inflationstakten nere. Man bör också komma ihåg att de samlade socialdemokratiska förslagen trots momshöjningen leder till en ökning av budgetunderskottet. Mot denna bakgrund är det därför självklart att vi från regeringspartiernas sida måste yrka avslag på samtliga förslag till höjda väganlag såväl från socialdemokratiskt håll som från vpk-håll. Jag måste i detta sammanhang ändå ge vänsterpartiet kommunisterna en eloge för att de håller sig till litet mer rimliga nivåer i sina äskanden. Men det kanske beror på att man är mer medveten om att vi måste satsa även på kollektivtrafiken. Den medvetenheten har f. ö. också regeringspartierna.

Först några ord om väganlagens utveckling. I sammanhanget bör man kanske påpeka att driftanslagen i inte ringa omfattning används för upprustning av glesbygdsvägarna. Jag skall här inte nämna mer än den procentuella utvecklingen av bidragen till statliga vägar.

Nr 101

Torsdagen den
18 mars 1982

Anslag till vägväsendet

Torsdagen den
18 mars 1982

*Anslag till vägvä-
sendet*

När det gäller anslagen till byggandet av riksvägar – det är ungefär 1 200 mil – har dessa mellan 1975 och 1980 ökat med 29,1 %. Länsvägarna är ungefär 8 500 mil. Där har ökningen av anslagen till byggande varit 73,3 %.

I fråga om driftsanslagen går det tyvärr inte att göra den här uppdelningen, men det är i alla fall så att de statliga vägarna totalt fått en ökning av driftsanslagen mellan 1975 och 1980 med 55,2 %. Därtill kommer att man med hjälp av dessa anslag kunnat belägga ungefär 1 000 mil grusvägar sedan vi bytte regering 1976.

Så några ord om vinterväghållningen. Kurt Hugosson glömde att tala om att vägverket 1981 fick ca 100 milj. kr. över av de medel som anvisats för vinterväghållning. Trots alla uppskärade larmrapporter, som ovädren kring årsskiftet vållade, lär förhållandet bli ungefär detsamma för 1982. När dessutom olyckstalen samtidigt varit de lägsta på årtionden, så anser jag att Kurt Hugosson och en massa trafikjournalister varit ute i ogjort väder när de kritiserat vinterväghållningens finansiering.

Det är kanske inte så förvånande att socialdemokraterna i opposition har spenderbyxorna på, men jag finner det minst sagt stötande att man i sin ambition att göra politik av vägfrågorna helt åsidosätter den i lagar och förordningar fastlagda arbetsfördelningen mellan riksdag och resp. verk. Att man är ute på hal is, visar bl. a. skrivningen i reservation 4 på s. 29, där det står:

”Invändningar kan visserligen av principiella skäl göras mot att riksdagen prövar frågan om prioriteringsordningen enskilda objekt och län emellan.” På s. 30 i reservationen heter det: ”--- finner utskottet” – dvs. socialdemokraterna – ”en sådan specialdestination av ytterligare anslagsmedel dock böra godtas.”

Tvärtom! Sådana avsteg kan inte godtas, eftersom de kullkastar hela vägverkets planeringssystem. Jag vill därför ta tillfället i akt att till protokollet läsa in utskottsmajoritetens redovisning av gällande regler, såsom de redovisas på s. 13 i betänkandet. Jag kan nämligen inte formulera det bättre själv, utan anser att det är lika bra att läsa in vad där står:

”Att som motionärerna föreslagit de av dem begärda ytterligare anslagsmedlen av riksdagen skulle fördelas på de i motionerna angivna enskilda objekten eller särskilda länen finner utskottet helt uteslutet och avvisar därför bestämt förslagen härom. Riksdagen har inte att ta ställning till frågor av detta slag och bör inte heller göra det. Enligt gällande väglagstiftning ankommer det nämligen – vartill utskottet i det följande återkommer – på de centrala, regionala och lokala vägmyndigheterna, som också besitter den erforderliga sakkunskapen, att pröva frågorna härom. Såsom utskottet tidigare i olika sammanhang framhållit är det en inte minst från planerings-synpunkt komplicerad och tidskrävande process som i de enskilda fallen föregår vägfrågornas lösning. De stora kostnaderna för vägbyggandet och den begränsade medelstilldelningen härför nödvändiggör noggranna avvägningar mellan olika projekt och mellan alternativa lösningar med avseende på arbetenas utförande m. m. Behov av samordning med andra planerings-

sektorer och intressen har därvid medfört ökade krav på vägplaneringens inordnande i den totala samhällsplaneringen. I vad gäller länsstyrelserna har de ett avgörande inflytande på vägfrågorna dels genom sitt allmänna planerings- och beslutsansvar på regional nivå, dels genom sina speciella uppgifter avseende bebyggelseplaneringen och natur- och miljövårdsområdena och dels genom de befogenheter som väglagstiftningen ger dem. Under alla skeden av vägplaneringen förekommer med kommuner och andra berörda intressenter ett omfattande samrådsförfarande som till sina huvuddrag är reglerat i väglagstiftningen. Det system för planeringen av väghållningen, planläggning och projektering, som sedan länge används av vägverket tillsammans med länsstyrelser och kommuner är konstruerat så att erforderliga kompromisser och anpassningar till regional trafikplanering och fysisk samhällsplanering skall kunna tillgodoses. Enligt utskottets uppfattning är det mot bakgrund härav av stor vikt att vägbyggnadsobjekten tillkommer i den prioriteringsordning som de regionala instanserna i samverkan med den centrala fackmyndigheten uppställt. Riksdagen bör därför inte inlåta sig på en prövning av enskilda objekt eller fördelningen länen emellan av anslagsmedlen.

Utskottet vill f. ö. erinra om att nu gällande planerings- och beslutsordning på detta område tillkommit efter ett omfattande utredningsarbete och en rad beslut från statsmakternas sida samt fått en utformning som ur många synpunkter ansetts förebildlig. Den kännetecknas också, som utskottet vid flera tillfällen tidigare framhållit, av stor flexibilitet, som är av betydande värde inte minst i nuvarande arbetsmarknadssituation."

I sammanhanget vill jag dock understryka att jag delar Kurt Hugossons uppfattning att vägprojekt kan vara lämpliga och angelägna för att skapa sysselsättning. Jag kan försäkra att just väg- och brobyggnationer kommer att utgöra en stor del i det sysselsättningspaket som är under utarbetande och som inom en relativt nära framtid kommer att presenteras.

När det gäller de moderata reservationerna vill jag först bara notera att utskottet i princip ställer sig bakom tanken på att pröva möjligheterna att t. ex. genom s. k. leasingförfarande i ökad omfattning ersätta färjor med broar. Men enligt vår mening finns det ingen möjlighet att åstadkomma några besparingar av betydelse redan under kommande budgetår. Där emot är det uppenbart att man på litet längre sikt kan åstadkomma besparingar i driften genom att färjor blir ersatta med broar.

Låt mig även redovisa vad som med anledning av centermotion 1981/82:787 står på s. 7 i betänkandet: "Enligt vad utskottet erfarit har berörda finansieringsmetod aktualiserats redan under den gångna höstens budgetarbete. En lösning enligt motionärernas förslag har hitintills av principiella skäl avvisats från regeringens sida. Utskottet är inte heller för sin del berett att utan närmare utredning biträda förslaget härom men förutsätter att vid den fortsatta beredningen av budgetfrågorna inom regeringskansliet ytterligare överväganden i ämnet sker. I avvaktan på en redovisning härför och eventuella förslag i nästa budgetproposition anser utskottet motionsyrkanterna böra lämnas utan åtgärd."

Torsdagen den
18 mars 1982

*Anslag till vägvä-
sendet*

Jag tycker att det är värdefullt att hela utskottet har ställt sig bakom denna skrivning.

Beträffande reservation nr 7 av moderaterna, med krav på sänkt bidragsprocent till drift av enskilda vägar, är mina invändningar så mycket allvarligare.

Trots det ansträngda budgetläget har kommunikationsminister Elmstedt föreslagit en höjning av driftanslaget till de närmare 7 000 milen enskilda vägar från 242 till 274,8 miljoner för kommande budgetår. Moderaterna vill i stället genom att sänka bidragsprocenten från 70 till 50 % minska detta anslag med hela 78 miljoner. Någon liknande spariver när det gäller de betydligt högre anslagen till de 570 milen statskommunala vägar har inte kunnat skönjas.

När jag ändå har ordet vill jag även kommentera Volvodirektören Larserik Nilssons påstående att bilägarna snuvas på en del skattepengar genom låga väganslag. Samtidigt anser han att det är bortkastat att satsa på SJ. Vad han förtiger är att kommunerna mellan 1975 och 1980 har ökat sina satsningar – exkl. statliga bidrag – från 2,3 till 4,6 miljarder. Detta har varit möjligt genom att Fälldinregeringarna fyrdubblat de statliga skatteutjämningsbidragen till kommunerna, så att de nu uppgår till drygt 10 miljarder. Men även dessa kommunala satsningar har främst kommit glesbygden till del, och det kanske inte Larserik Nilsson tycker är så intressant. Men han bör då erinra sig att det är på glesbygdsvägarna som dagliga mjölk- och skogstransporter liksom skolskjutsar och arbetsresor måste fram. Därför har Fälldinregeringarna omprioriterat väganlagen till glesbygdsvägarnas fördel. Det är alltså inte så, vilket Sven Henricsson vill antyda, att glesbygdsvägarna har eftersatts. Tvärtom: de har prioriterats av Fälldinregeringarna.

Beträffande vägverkets organisation vill jag också utnyttja tillfället att till protokollet läsa in vad riksdagen på trafikutskottets förslag i betänkande 1980/81:6 beslutade i december 1980: "Utskottet vill med anledning härav framhålla att vid den fortsatta prövningen bör tillses att vägstationerna får en i möjligaste mån lämplig lokalisering för att klara grusvägsservicen. För att klara dagliga livsmedels- och skogstransporter, skolskjutsar etc. framstår det som mycket angeläget att trygga en godtagbar grusvägsstandard året runt. Beträffande vinterväghållningen i tätorter får då möjligheterna prövas att i ökad utsträckning utnyttja entreprenörer."

På grund av den neddragning av antalet anställda inom vägverket som måste ske som en anpassning till teknisk utveckling, väganlagens storlek etc. måste ett stort antal vägstationer läggas ned. Så mycket viktigare är det då att kvarvarande vägstationer klarar underhållet av våra ca 4 000 mil grusvägar.

Herr talman! Med hänvisning till det anförda yrkar jag bifall till reservation 2 och i övrigt till utskottets hemställan på alla punkter.

Anf. 37 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Rune Torwald påstår att jag har spenderbyxorna på mig och att jag har ett ymnighetshorn att ösa ur. Självfallet är det inte så. Men vi har

faktiskt i det här sysselsättningsmässigt mycket bekymmersamma läget ansett att ökade satsningar på byggande är nödvändiga för att vi skall kunna komma till rätta med den höga arbetslösheten. Det tycks även Rune Torwalds partiledare numera ge uttryck för. Han sade ju i debatten i måndags att ökade satsningar på broar och vägar är bra satsningar. Också budgetministern säger det. Men det första Rune Torwald gör när han kommer upp i talarstolen är att yrka avslag på ett förslag som överensstämmer med vad hans partiledare och även budgetministern gav uttryck för i måndags. Rune Torwald säger nej till att vi anvisar några medel över huvud taget.

Det är typisk centerpartistisk politik. Man har en uppfattning ute i buskarna, men sedan när man skall fatta beslut i Sveriges riksdag är man inte beredd att anvisa medel.

När det gäller driftsidan är allting tydligen väldigt bra enligt Rune Torwald. Sedan 1975 har anslagen till drift av vägarna ökat med 55 %. Men, Rune Torwald, kom ihåg att sedan 1975 har vi haft en inflation, eller en kostnadsökning, på vägsidan på 85 %! Det blir ett gap på 30 procentenheter. Det är mycket avslöjande. Det visar att Fälldinregeringarna på intet sätt har försökt att ens så att säga kompensera för den kraftiga inflation som man har varit med om att skapa genom en misslyckad ekonomisk politik.

Så till vinterväghållningen. Vad jag redovisade i mitt inlägg var konsekvenserna av den femårsplan som nu gäller från 1982 till 1987 och som är baserad på regeringens anslag för 1982 och på det trafikpolitiska beslut som vi fattade 1979. En totalt enhällig vägverksstyrelse, i vilken även centerpartister ingår, anser att denna situation är fullständigt ohållbar. Vi kommer inte att klara vinterväghållningen.

Jag kan tala om för Rune Torwald att jag i dag fått uppgifter om att vi kanske kan räkna med ökade kostnader, uppgående till 60, 70 eller 80 milj. kr., i vår på grund av tjälskador. De pengarna får vi ta från anslagen för skogsvägarna och glesbygdsvägarna samt från driftunderhållsanslaget, som Rune Torwald talar så vackert om. Det är fel att stå här och hävda att ni har så att säga prioriterat det tertiära och sekundära vägnätet. Vi tvingas ju i den nya femårsplanen att kraftigt minska just driftunderhållet på det vägnätet.

Anf. 38 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Det hade varit naturligare, om vi moderater hade angripits för våra besparingsförslag av Kurt Hugosson och inte av Rune Torwald, men jag tänker inte här starta något brodersgräl inom borgerligheten. Jag betonar att vi i det ena fallet, i vår reservation nr 3, anvisar en väg till besparing för statskassan på 3 milj. kr. genom att föreslå att vägverket bemyndigas att via leasing skaffa sig pengar till broar, som – i enlighet med Kurt Hugossons filosofi, som jag inte bestrider – när de byggs skapar sysselsättning och ökade statsintäkter.

Det gör alltid ont när man skall spara. Det går inte att bedriva en insmickrande, orealistisk ekonomisk politik som den socialdemokraterna

står för, utan om man skall spara så måste man precisera sig och tala om hur det skall gå till. För dem som drabbas känns det naturligtvis. Jag tror att det är ett av styrkebältena för moderata samlingspartiet, att vi talar om hur och var pengarna skall sparas i samhället. Vi godtar också att man gör invändningar och beklagar sig.

När vi på bidragsprocenten till enskilda vägar sparar in 78 milj. kr. vet vi att det känns, och vi beklagar att vi i det här läget måste tillgripa sådana saker. Men jag tror att sådana besparingar är bättre än många andra som berör mycket ömtåligare sektorer för människorna i vårt samhälle än det här är fråga om.

Anf. 39 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Bara några ord på grund av att Rune Torwald kommenterade mina påståenden när det gäller glesbygdsvägarna. Jag känner naturligtvis bäst till mitt eget hemlän, och vi har statistiska bevis för att graden av permanent vägbeläggning där är lägre än i riket i övrigt. Vi har under stora delar av våren och försommaren stora problem i Västernorrlands län med att klara av att hålla grusvägarna i sådant skick att de går att trafikera. De är egentligen bara vintervägar, om man skall vara ärlig. Det har blivit så att man inte fått fram virkestransporter. Till följd av vägförhållandena både i fjol och i år riskerar man att få så stora lager av virke att de hotas att angripas av insekter. Man har fått göra katastrofinsatser för att kunna avveckla trafiken med timmertransporter. Detta är tecken som tyder på att något måste göras åt vägarna. Framför allt kan vi inte slå oss till ro och mena att allt är väl när det gäller grusvägnätet, i synnerhet som vägverket medger att man måste minska underhållskostnaderna med 11 % för att klara anslagsramen.

Det är också så att man indirekt får många arbetstillfällen genom att man vidmakthåller väginvesteringarna. Det finns t. ex. en firma i Rossö som har specialiserat sig på att göra snöröjningsredskap, plogar o. d. Denna verkstad har, som Rune Torwald mycket väl kan förstå, inneburit välkommen sysselsättning i en glesbygd. Det finns många partivänner till Rune Torwald som slåss för denna verkstad. Nu har den här verkstaden inget jobb, just därför att vägverket har förklarat att det till följd av de neddragna anslagen inte har råd att beställa snöröjningsredskap. Verkstaden har på sistone fått en stödbeställning, och det får väl gå ett tag tack vare den, men sedan hamnar man i samma situation igen. Här har vi en illustration till hur betydelsefullt det är att de offentliga investeringarna uppehålls för att ge arbete inte minst åt småföretagen. Detta gäller också anläggningsentreprenörer av olika slag, sådana som med möda har skaffat sig en traktor eller något annat fordon för att jobba på vägar m. fl. anläggningar. De blir ju ofta utan "knog" när de offentliga investeringarna i vägar minskar. Jag tycker vi skall vara överens om att den aspekten är spännande och intressant, och den gör att vi måste anstränga oss för att få behålla våra vägsnlag.

Anf. 40 RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Det ligger, herr Hugosson, inget märkligt i att statsministern och budgetministern säger att man i rådande sysselsättningsläge kan vara nödsakad att ta till beredskapsmedel och annat för att skapa sysselsättning. Det förhållandet att vi i utskottsmajoriteten avvisar en höjning av de generella vänganslagen beror på att de inte har samma värde som beredskapspengarna så till vida att dessa skapar sysselsättning just där det är mest angeläget. Det är därför vi inom regeringen nu arbetar med ett sysselsättningspaket, riktat till de områden som har störst bekymmer med sysselsättningen. I det paketet prioriteras just de projekt som går ut på att man inom en trång totalekonomisk ram ändå skall kunna skapa största möjliga sysselsättning i de regioner där läget är sämst. Det behovet tillgodoser inte den socialdemokratiska reservationen.

Herr Hugosson säger, och det kan jag möjligen förstå, att han i hastigheten inte kunde fatta siffrorna. Jag skall upprepa dem. Det var mellan 1975 och 1980 som de totala driftsanslagen hade ökat med 55,2 %, men de två senaste budgetåren har vi lagt till ytterligare drygt 25 %, vilket alltså innebär att vi mer än väl svarar upp mot de 80 % inflation som Kurt Hugosson talar om. Det är alltså sant, som jag har sagt, att Fäldinregeringarna har sett till att driftsanslagen har följt kostnadsutvecklingen så långt möjligt.

Därtill kommer att vägverket liksom alla andra verk skall klara en tvåprocentig rationalisering varje år. Det rör sig här om sju år, och verket borde alltså klara ca 15 % rationalisering. Detta sammantaget med en ökning av ungefär 80 % borde innebära att man skulle kunna klara ett ökat vägunderhåll.

Rolf Clarkson säger att vi inte borde kritisera moderaterna för att de vill spara. Det vill vi inte heller göra, om sparandet är socialt acceptabelt. När det gäller broarna är vi i och för sig positivt inställda, men det har inte gått att få jurister och andra att acceptera förfaringsättet med leasing. Och även om jag är ense med Rolf Clarkson om att besparingar kan åstadkommas på sikt, tror jag inte att broarna – ens om vi fattade ett beslut nu – skulle hinna iordningställas så snabbt att man skulle kunna spara 3 milj. kr. på driften redan under kommande budgetår. Det är där oenigheten ligger.

Till sist vill jag säga några ord till herr Henricsson beträffande grusvägnätet. Visst är det så som ni säger. Jag erkänner att det kommer att bli tjälskador i år liksom alla andra år, och säkerligen speciellt i de områden som herr Henricsson företräder, eftersom vi där har den största andelen grusvägar. Men glöm inte hur viktig den prioritering är som vi har gjort på driftsidan vad avser grusvägarna. Och när det gäller indragning av vägstationer har vi angivit att man i första hand skall låta vägstationerna vara där grusvägarna är. Det är viktigt i tjällossningstider.

Anf. 41 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Icke något år sedan 1976 har vägverket för drift av statliga och statskommunala vägar fått kompensation för kostnadsstegringar som uppkommit till följd av inflationen. Det är sanningen, Rune Torwald.

Nr 101

Torsdagen den
18 mars 1982

Anslag till vägväsendet

Om vi sedan utgår från 1979 års trafikpolitiska beslut, där vi var överens om att vi skulle vidmakthålla vägkapitalet, vill jag understryka att vi på intet sätt har levt upp till vidmakthållandenivån. I det budgetförslag vi nu diskuterar saknas 300 milj. kr. för att vi skall kunna vidmakthålla vägarna vid nuvarande kvalitet. Det är lätt att läsa ut av det underlagsmaterial som utskottet har haft till förfogande.

Sedan vill jag bemöta påståendet att vi skulle göra oss skyldiga till näst intill lagbrott därför att vi i den här sysselsättningsmässigt bekymmersamma situationen begär att riksdagen skall fatta beslut om enskilda objekt.

Rune Torwald hänvisar till beredskapsmedel. Men det anvisas ju inga beredskapsmedel. Förra året var det totalt 185 miljoner. Alla tidigare år då vi haft sysselsättningsproblem har anslaget till vägväsendet legat på 500 miljoner. Till detta har kommit anslag via s. k. särskilda medel, som vissa år gått upp till 700–800 miljoner.

Regeringen saknar känsla för sysselsättningen. Därför måste vi från oppositionens sida gå in och driva en sysselsättningsskapande politik. Det är därför vi tar fram de här objekten. De har plockats fram ifrån den projektbank som vägverket har fått i uppdrag att utarbeta, enligt beslut av regering och riksdag. De här objekten finns i områden där sysselsättningsproblemen i dag är stora. De allra flesta projekt finns med i de flerårsplaner som vi arbetar utifrån.

Jag noterar att centerpartiets representant här i riksdagen vill göra gällande att allting är bra när det gäller anslagen för drift och underhåll av våra vägar. Centerpartiets representant säger att vi får acceptera att människorna blir arbetslösa. Han säger t. o. m. att det är bra att vi lägger ner vägstationer ute i glesbygden. Jag tycker det är en väldigt bra deklaration han har gjort här. Det är avslöjande – det visar att centerpartiet inte ens på ett område som jag trodde låg centerpartiet väldigt varmt om hjärtat, nämligen när det gäller att slå vakt om vägarna ute i våra skogsbygder och glesbygder, vill vara med om att skapa och trygga sysselsättning för stora delar av befolkningen. Att göra detta är dessutom utomordentligt viktigt för svenskt näringsliv och inte minst för skogsindustrin och jordbruket, som har behov av ett väl fungerande vägnät.

Anf. 42 RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Det är väl känt att varje förvaltning slåss för sin kaka. Det är också så att de redovisningar som görs är färgade av den inställning man har, att skaffa mesta möjliga pengar. Vad man ofta glömmer är att det exempelvis finns vissa förutsättningar för de beräkningar som görs. Bl. a. har vägverket förutsatt en fortsatt ökad trafik på vägarna. Låt mig då tala om att trafiken minskade mellan 1979 och 1980 på Europavägarna med 5,1 %, på övriga riksvägar med 3,0 %, på primära länsvägar med 2,0 % och t. o. m. på glesbygdsvägarna med 1,1 %. Detta är säkerligen ett uttryck för att man samåker i större omfattning när bensinpriser och annat stiger. Man ser över om man inte kan minska transportutbudet, och man samtransporterar.

Vi vet att det inte minst i Norrland på glesbygdsvägnätet nu görs

omfattande insatser för att rationalisera t. ex. livsmedels- och annan transport. Man samordnar dessa till gemensamma transporter i stället för att köra en mjölkbil, en timme efter en bil med charkuterivaror, en timme efter en med dricka, en med bröd osv. Man samordnar det hela och samlar.

Sedan lägger Kurt Hugosson i min mun att jag skulle ha sagt att allting är bra. Långt därifrån. Jag har sagt att man i ett ansträngt budgetläge med stora budgetunderskott får rätta mun efter matsäcken. Detta innebär att har man snålt med pengarna får man i sin tur prioritera så mycket hårdare på det som är nödvändigt. Och nödvändigt är driften.

När det gäller vägstationerna vill jag än en gång framhålla att vad vi inom riksdagsmajoriteten understrukt vikten av är att de vägstationer som blir kvar skall ligga så lokaliserade att de klarar grusvägsunderhållet. Inte minst under tjällossningstiden kommer det att visa sig hur angeläget det är. Då har man den största belastningen på vägstationerna. Därför är det viktigt att man inte får långa tomkörningar ifrån en felaktigt lokaliserad vägstation.

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

Anf. 43 ESSE PETERSSON (fp):

Herr talman! I motion 1411 till detta riksmöte, som behandlas i det föreliggande betänkandet från trafikutskottet, har jag hemställt att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av högsta prioritet för nybyggnad av vägprojektet södra förbifarten på riksväg 27 vid Värnamo i den nya flerårs- och fördelningsplanen för tidsperioden 1984-1993.

Utskottet gör i sitt betänkande tre konstateranden som det finns anledning att notera:

1. "De för väg- och gatubyggnad gällande flerårs- och fördelningsplanerna upprättas i enlighet med vägkungörelsens bestämmelser och vissa andra bidragsföreskrifter för tioårsperioder och förnyas vart femte år."
2. "Vidare avser regeringen att i början av år 1983 utfärda anvisningar för planeringen med avseende dels på inriktningen av vägbyggnad, dels på den anslagsnivå som planeringen bör utgå från."
3. "Det är enligt utskottets uppfattning av stor vikt att vägbyggnadsobjekten tillkommer i den prioriteringsordning som de regionala och kommunala instanserna i samverkan med vägverket uppställt."

Låt mig då konstatera att just nybyggnad av södra förbifarten vid Värnamo på riksväg 27 har högsta prioritet i den kommunala planeringen i Värnamo kommun. Samtidigt bör noteras att regeringen skall ge vissa anvisningar om inriktningen när det gäller vägbyggnadsprojekt under 1983, och då finns det anledning att ta fram just det här projektet för att visa på behovet av att det kommer med och får högsta prioritet.

Utskottet slutar det här avsnittet, som behandlar i motioner framförda krav beträffande olika projekt, med att hänvisa till att den fråga som aktualiseras i motion 1411 bör prövas i annan ordning. Det är emellertid

viktigt att vi får möjlighet att diskutera frågan här i kammaren. Därigenom har den aktualiserats och bör komma med när regeringen framöver för berörda verk redovisar vilken inriktning deras vägbyggande bör ha.

Förverkligandet av södra förbifarten vid Värnamo på riksväg 27 är mycket angeläget, och vägprojektet bör få högsta prioritet i vägverkets arbete på upprättande av ny flerårs- och fördelningsplan för planperioden 1984–1993.

Grundproblemet med riksväg 27 i dess nuvarande sträckning genom Värnamo centrum är den långa viadukten, som saknar tillräcklig hållfasthet för dagens omfattande och i långa stycken mycket tunga fordonstrafik. Dessutom utgör riksvägens sträckning genom Värnamos centrum ett betydande trafiksäkerhetsproblem.

Denna viadukt, som byggdes 1935, hade i medeltal fordon per dygn 1975 inte mindre än 11 000, och 1980 hade siffran ytterligare ökat till 13 400, varav 1 500 tunga fordon. Betydande mängder timmer- och flistransporter från stora delar av Småland passerar dagligen denna viadukt på väg främst till massaindustrierna i Hylte och Värö.

Fordonstrafiken i östlig-västlig riktning i denna del av Sverige passerar i stor utsträckning riksväg 27 och därmed den mycket problematiska flaskhals som viadukten i Värnamo centrum utgör på väg till och från å ena sidan Kalmar, Karlskrona och Växjö samt å andra sidan Borås, Göteborg, Halmstad och givetvis de många orterna däremellan. Nämda viadukt har speciellt under det senaste decenniet fått sprickbildningar i balksystemet, varför omfattande reparationer har fått genomföras i flera omgångar.

Nu krävs att byggandet av södra förbifarten på riksväg 27 vid Värnamo skyndsamt förverkligas så att genomfartstrafiken i allmänhet och de tyngre transportererna i synnerhet kan överföras till den nya vägsträckningen. Viadukten i Värnamo centrum blir då en kommunikationsled närmast för intern trafik, som med dagens slitage från fordonen kan tänkas motsvara byggkonstruktionens hållbarhet. Nybyggnadsprojektet av södra förbifarten på riksväg 27 vid Värnamo är kostnadsberäknat till ca 28 milj. kr. De trafikekonomiska beräkningarna visar på en avkastningsprocent på hela 27,7.

Därmed, herr talman, yrkar jag bifall till motion 1981/82:1411.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 44 ARNE NYGREN (s):

Herr talman! En närmast katastrofal utveckling har drabbat Västerbotten när det gäller vägbyggandet. Ännu så sent som i slutet av 1970-talet hade vi ett vägbyggande i vårt län för ungefär 140 milj. kr. per år, räknat i 1982 års penningvärde. En fjärdedel finansierades över det ordinarie väganlaget och tre fjärdedelar genom beredskapsmedel.

Innevarande år, 1982, byggs inte för mer än ca 40 milj. kr. varav åtgår nära hälften till det s. k. Ammarnäsprojektet, en del av det s. k. Vindelälvs-
pa-

ketet. Nästa år, 1983, kommer vi inte att få bygga vägar för mer än drygt 7 milj. kr. i Västerbotten. Det innebär en avveckling från 140 milj. kr. för några år sedan till 7 milj. kr. nästa år.

Redan i dag gäller för vägsektionen av Statsanställdas förbund i Västerbotten att 66 % av dess medlemmar, drygt 400, är arbetslösa och tvingas utnyttja A-kassan. Det är långt ifrån det vägbyggande som herr Torwald för en stund sedan beskrev för oss.

Västerbotten är det län som har de flesta vägmilen. Vi har också de flesta boende i glesbygd av något län i vårt land. Det borde vara starka skäl för ett betydande vägbyggande. Men när det gäller väganlagen misshandlas Västerbotten av oförklarliga skäl. Låt mig ta ett exempel.

I fjol höst förekom ett s. k. paket av vägbyggnadsmedel. Alla län utom Norrbotten, Västerbotten och Stockholm fick gåvor ur det paketet. Norrbotten kompenseras senare med beredskapsmedel, men Västerbotten blev helt utan. Det är helt obegripligt med tanke på behoven. Projekt finns, och 66 % av vägbyggarna går arbetslösa. Det är den dystra sanningen i Västerbotten, herr Torwald.

Från nästa år kommer vi att vara i den situationen i Västerbotten att administrationen för vägverket kommer att ha mer pengar än vägbyggarna i länet. Det verkar inte vettigt, men det är sanningen i Västerbotten, herr Torwald.

Nu tror säkert någon att det saknas färdiga projekt. Då kan jag redovisa att det i vägverket ligger 32 färdiga byggprojekt för 100 milj. kr. klara att sättas i gång. De berör 13 av vårt läns blivande 15 kommuner. Bara Bjurholm och Åsele saknas på objektlistan. I Åsele pågår ett arbete.

Nu har vi socialdemokrater från Västerbotten under allmänna motionstiden i motion 1863 tagit fram 11 av de färdiga projekten och begärt att riksdagen skall ge klartecken för dem genom att anvisa 35,5 milj. kr. för budgetåret 1982/83.

Dessa vägprojekt skulle betyda mycket i de bygder där de finns. De är alla mycket angelägna, inte minst för industrin, för skogsavverkningen, för blivande mineralfyndigheter osv. De skulle ge en stor del av de drygt 400 vägarbetarna en möjlighet att få bygga vägar i stället för att gå och hämta arbetslöshetsersättning.

Vägprojekten är väl spridda i länet:

Det största projektet, Stabbunäs-Nästansjö, ligger i Vilhelmina kommun, ett vägbygge för 11 milj. kr.

Lycksele kommun har två projekt: vägsträckorna Öre älv-Lycksele och Fårberget-Skarda, för 7,5 milj. kr.

Vägen Norrberg-Långsjöby ligger i Storumans kommun – 3 milj. kr.

Vägdelen vid Avasjö ligger i Dorotea kommun, ett projekt för 7 milj. kr.

Bron över Malån ligger i nya Malå kommun. I Norsjö kommun finns projektet Bjursele-Norsjö, och där finns också vägen Norsjövallen-Bäverhult. Det är vägbyggen för 13 milj. kr. i den del av länet där sysselsättningsproblemen är som allra störst.

Nr 101

Torsdagen den
18 mars 1982

Anslag till vägväsendet

Torsdagen den
18 mars 1982

*Anslag till vägvä-
sendet*

Av de vägprojekt vi har begärt medel till skulle arbeten för 41,5 milj. kr. hamna i Västerbottens inland. Bara 12,5 miljoner avser vägprojekt i kustområdet.

Jag vänder mig med den här argumentationen till mina borgerliga riksdagskolleger i Västerbotten – ingen av dem finns i kammaren, men någon lyssnar – Rune Ångström, Torc Nilsson, Börje Hörnlund och Karin Israelsson:

Om en stund skall ni trycka *för* eller *mot* de vägprojekt jag räknat upp. Trycker ni med regeringen, blir det inga vägbyggen. Då får de drygt 400 vägarbetarna fortsätta i arbetslöshet. Säkert blir många fler arbetslösa.

Trycker ni med oss socialdemokrater för reservation 4, kan vi tillsammans säga att vi har medverkat till att vägbyggen för 41,5 milj. kr. kommer i gång i inlandet, plus vägbyggen för 12 miljoner i kustområdet. Jag avvaktar med stort intresse ert ställningstagande.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 4, som innebär bifall till våra motionskrav.

I detta anförande instämde Hagar Normark (s).

Anf. 45 GUNNAR OSKARSON (m):

Herr talman! Det är många lokala och regionala vägproblem som behandlas i det föreliggande betänkandet och som tas upp här i kammarens talarstol i dag. Låt mig beröra ett vägproblem av nationell och internationell betydelse och räckvidd.

Sedan flera år tillbaka har vi halländska riksdagsmän i motioner, i frågor och interpellationer framhållit nödvändigheten av att få en snabbare utbyggnad av E 6 till stånd. Vi har alla år varit fullt överens över partigränserna och är det i stort sett alltjämt. Myndigheter i Halland, länsstyrelse, landsting och kommuner har också gjort ett flertal uppvisningar och framställningar hos statsråd, departement och vägverk i samma syfte. Vid dessa överläggningar har det framgått ganska tydligt att det inte råder några skilda meningar om att det är angeläget ur många synpunkter att få en snabbare utbyggnad av E 6 till stånd. I början och mitten av 1960-talet var det ganska trögt, men efter hand har det gått upp för fler och fler, för vägverket och även för en del av våra kommunikationsministrar, att det är angeläget att få fart på byggandet av Europaväg 6.

E 6 går genom ett av Skandinavien's tätast befolkade områden och sammanbinder det folkrika Öresundsområdet i Danmark och i Sverige med Göteborgsområdet och vidare med Osloområdet i Norge, områden och orter som är högt industrialiserade och med stort transportbehov.

E 6 sammanbinder också vårt land med den europeiska kontinenten. E 6 är alltså ingen lokal trafikfråga, inte heller en regional, utan en internationell trafikfråga. En stor del av trafiken, såväl person- som godstrafiken, är internationell. Ett betydande antal av fordonen har varken start- eller landningsplats inom landet, utan representerar genomfartstrafik. E 6 är i stor

utsträckning vårt vägansikte utåt i Europa och i världen. Det gäller alltså en nationell fråga, enligt min uppfattning av hög prioritet.

Utbyggnad av E 6 pågår f. n. på en 6 km lång delsträcka norr om Varberg fram till Varberg-Borås-vägen. Denna delsträcka beräknas bli färdig till årsskiftet 1983-1984. Vägverket har visat god vilja genom att ställa ytterligare medel till förfogande för att få en snabbare utbyggnad till stånd.

Därmed är 8 1/2 mil av de 15 1/2 milen E 6 i Halland utbyggda till trafiksäker standard – motorväg eller motortrafikled. Ytterligare ca 3 mil av E 6, nämligen delen mellan Halmstad och Falkenberg, har breddats under 1970-talet, vilket förbättrat framkomligheten. Trafiksäkerheten försämrades emellertid genom anslutningar i plan av enskilda och allmänna vägar och utfarter. Det mest akuta problemet ur trafiksäkerhets- och framkomlighets-synpunkt är emellertid delen från Falkenberg till Varberg-Borås-vägen, en sträcka på drygt 3 mil. E 6 är på denna del endast 8 meter bred och kantad av utfarter och randbebyggelse. Möjligheterna till omkörning är mycket begränsade, vid högrafik så gott som obefintliga.

De nu närmast aktuella delarna för en fortsatt utbyggnad av E 6 är mellan anslutningen med pågående vägbygge som jag förut påpekat vid Boråsvägen fram till Långås, samt från Långås till Vinberg med anslutning till Falkenberg.

Utbyggnad av dessa delar skulle medföra en förbättrad transportekonomi för trafiken på E 6 och därmed motsvarande fördelar för näringslivet.

Trafiksäkerheten skulle få en förbättring som erfarenhetsmässigt kan uppskattas till en minskning med ca 40 allvarliga olyckor per år. Dessa båda effekter av projekten kan värderas till en 10-procentig avkastning på investerat kapital. Till dessa effekter kommer betydande fördelar för samhällsutbyggnad och miljö.

I fråga om samhällsutbyggnadseffekterna tänker jag framför allt på utbyggnaden av Varbergs centralort. F. n. hämmas Varbergs utbyggnad av den befintliga Europavägen. Genom att denna flyttas ut i ett nytt läge utanför Varberg kan utbyggnaden av samhället ske på ett ur markhushållningssynpunkt acceptabelt sätt. Detta har vid olika tillfällen starkt understrukits av representanter för Varbergs kommun.

Nettokostnaden för vägbygge är låg, mellan 10 och 40 % av bruttokostnaden. Med nettokostnad menar jag här kostnaden efter avdrag av skatter och andra återbetalningar till staten, stilleståndskostnad för maskiner och motsvarande bidrag till friställd arbetskraft.

Eftersom vägbyggnad till stor del består i flyttning av berg, jord och dylikt, är importandelen också låg, endast ca 10 % totalt. De material som måste importeras är huvudsakligen bränsle och asfalt.

Sysselsättningseffekten av ett vägobjekt är också god, om man medräknar bl. a. sysselsättningen för lastbils- och maskinföretag m. fl.

Slutligen vill jag också konstatera att vägar har låga driftkostnader – endast några promille av investeringen.

Vad vi har yrkat i vår motion 1410 är att riksdagen skall göra en viljeyttring genom att uttala sig i den riktning som vår motion anger.

Torsdagen den
18 mars 1982

*Anslag till vägvä-
sendet*

Utskottet hänvisar – som så många gånger tidigare – till att såväl byggande som drift av allmänna vägar regleras genom föreskrifter i väglagen och vägkungörelsen samt avstyrker motionen. Överraskningen för oss är inte stor. Jag finner det mindre meningsfullt att yrka bifall till en motion som ett enigt utskott har avstyrkt, men jag vill genom detta anförande för riksdag, utskott och vägmyndigheter understryka hur viktigt det är att medel ställs till förfogande, så att den fortsatta utbyggnaden av Europaväg 6 kan ske i omedelbar anslutning till nu pågående arbeten. Detta är en både samhälls-ekonomisk och trafikpolitisk fråga av mycket hög dignitet.

Herr talman! Vi återkommer framdeles med denna fråga och våra krav intill dess vi har fått en godtagbar lösning av vägproblemet E 6 – som är vårt längsta trafikproblem i kilometer räknat och som också tycks bli vårt längsta i tid räknat.

Anf. 46 SIRI HÄGGMARK (m):

Herr talman! Jag har begärt ordet med anledning av frågan om byggandet av en bro till Klädesholmen. Jag har också en motion i frågan tillsammans med Jens Eriksson. Dessutom finns det en socialdemokratisk motion.

Det är inte första gången som den här frågan behandlas i riksdagen. För snart ett år sedan var den uppe, men den motion som väckts avslogs då. Jag, som tillhörde den borgerliga majoriteten och som bor på Tjörn, var med om det beslutet. Alla vi som sitter i beslutande församlingar har väl någon gång upplevt att hjärtefrågor ibland får vika för det politiska ansvaret – ansvaret för att beslut genomförs i enlighet med de riktlinjer som uppdragits. Detta vet även socialdemokraterna – men det kan ju alltid vara värt att sätta vederbörande borgerliga riksdagsman på prov! Någon kan svikta vid Bockholmen, Hacktjärnsbäcken eller Lervällan. Om inte får vederbörande vid hemkomsten antingen framstå som en framåtskridandets motståndare eller, förhoppningsvis, som en klok beslutsfattare.

Vår motion, som vi skrev under den allmänna motionstiden i år, hade som bakgrund att vi ville försöka lösa finansieringsfrågan på ett annat sätt än med direkta statliga anslag. Bron är angelägen! Vi föreslog ett leasingförfarande. Som vi har hört här tidigare i dag har ett enigt utskott avstyrkt vår motion och även anfört skälen emot motionsförslaget.

Herr talman! Sedan vi skrev vår motion har emellertid situationen förändrats. Motionen har helt enkelt blivit inaktuell. Det *blir* en bro. Folkpartiledaren-utrikesministern har lovat att ställa medel till förfogande. Beskedet är positivt för Tjörn och för Klädesholmen. En bro fyller ett viktigt behov för huvudnäringen, konservindustrin, samt för alla dem som lever där ute. Eftersom vägverket har fastställt arbetsplanen kan ett brobygge snabbt komma i gång.

Herr talman! Jag utgår från att detta är sista gången som bron mellan Bockholmen och Klädesholmen debatteras i denna kammare.

Anf. 47 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Vi väcker från socialdemokratisk sida inte "löftesmotioner" för att sätta några borgerliga ledamöter av kammaren på speciella prov eller för att undersöka om deras löften på hemmaplan om att agera i en enskild fråga kommer att svikta här i kammaren. Vi väcker våra motioner med utgångspunkt i de behov som föreligger. I det här sammanhanget har vi, som jag hade möjlighet att redogöra för i mitt huvudanförande i dag, tagit upp en mängd olika enskilda objekt, bl. a. därför att nuvarande regering icke använder arbetsmarknadspolitiska medel eller särskilda medel för att få i gång sysselsättningsskapande objekt.

Det är av stor vikt att bron till Klädesholmen kommer till stånd snarast. Den svarar mot ett verkligt behov på Tjörn. Det har lovats många gånger från olika representanter för regeringen att det skall ställas medel till förfogande för den här bron. Men det har, som Siri Häggmark sade, inte hänt någonting under de år då denna fråga har diskuterats och löften givits. Det enklaste som Siri Häggmark i dag kan göra för att se till att medel verkligen ställs till förfogande är att stödja den socialdemokratiska reservationen, där det anvisas medel för byggande av bron till Klädesholmen.

Anf. 48 SIRI HÄGGMARK (m) replik:

Herr talman! Kurt Hugosson menade att ingen av de socialdemokratiska motionerna har väckts för att någon skulle sättas på prov. Ja, Kurt Hugosson, kanske är det så. Men när man läser om alla de projekt beträffande vägtrummor, vägstationer, skogsvägar och broar som föreslås är det inte utan att man får en känsla av att det faktiskt ändå kan vara så att socialdemokraterna gärna vill framstå som de som räddar både vägar och broar i vårt land. Det må vara mig förlåtet, men jag tror att det kan ligga något i det – vi står ju också inför ett valår.

Jag utgår från att jag utan att behöva rösta för den socialdemokratiska reservationen beträffande denna bro – jag gjorde det inte heller i fjol – kommer att få se projektet avseende bron mellan Bockholmen och Klädesholmen bli genomfört.

Anf. 49 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Det sysselsättningspolitiska läget i dag är utomordentligt allvarligt. Bortemot 150 000 människor i vårt land saknar f. n. arbete. Vi har en regering som icke använder de arbetsmarknadspolitiska åtgärder vilka står till buds och som icke utnyttjar finansfullmakten för att ta itu med angelägna vägbyggnads- och brobyggnadsprojekt. Vi inom socialdemokratien, som anser att man med alla till buds stående medel skall angripa sysselsättningsproblemen, anvisar för Sveriges riksdag en lång rad objekt som faller under kommunikationsdepartementets huvudtitel och som gäller vägområdet. Vi menar att man kan ta ställning till dem, eftersom de ligger inom ramen för de planer som har utarbetats av vägverket.

Jag vill också säga att vi redan förra året, som inte var ett valår, från socialdemokratisk sida lade fram förslag till byggande av de angelägna broar

som det gäller. Det är fråga om önskemål som hyses inte bara av socialdemokrater utan inte minst också av vägverket. Ett byggande av de föreslagna broarna innebär på sikt en verklig inbesparing på vägverkets driftsanslag.

Anf. 50 SIRI HÄGGMARK (m) replik:

Herr talman! Just med tanke på sysselsättningen och för att vi över huvud taget skall kunna finansiera dessa olika projekt tror jag faktiskt att ett leasingförfarande på sikt kan bli mycket bra. Den av vägverket företagna utredningen visar också att det på sikt lönar sig med ett leasingförfarande. Man använder driftkostnaderna som en garanti för ett brobygge.

Det är givet att det inte var valår i fjol, och den här frågan har varit aktuell tidigare. Men man får, Kurt Hugosson, starta i god tid.

Kurt Hugosson hörde att jag talade om hjärtefrågor. Det kan vara mycket frestande att rösta på en socialdemokratisk reservation för att klara hem en sådan här viktig sak. Men om man är borgerlig riksdagsman, får man ändå försöka hålla den borgerliga linjen. Man har ett ansvar för det.

Anf. 51 ING-MARIE HANSSON (s):

Herr talman! Jag vill beröra några frågor i anslutning till motion 1420 av Olle Östrand m. fl., som tar upp olika vägprojekt inom Gävleborgs län.

I slutet av februari fanns i Gävleborg 6 935 arbetslösa. Dessutom var 5 282 personer föremål för arbetsmarknadspolitiska åtgärder. 12 217 personer stod alltså utanför den reguljära arbetsmarknaden. Det var nästan litet cyniskt, när Rune Torwald i sitt inlägg redogjorde för att trafikintensiteten på våra vägar har minskat under det senaste året. Man frågar sig: Går trafikintensiteten ned därför att arbetslösheten ökar och människorna tvingas sitta hemma? Att 12 217 personer i ett län inte åker till sin arbetsplats påverkar faktiskt trafikintensiteten. Men om detta är till nytta för landet torde vara mycket osäkert.

Inte minst nedgången i byggandet är ett stort bekymmer i Gävleborgs län. Som framhålls i motionen har byggandevolymen i stort sett halverats från början av 1970-talet fram till i dag. Och en ytterligare halvering kan komma att bli följderna av riksdagens beslut med anledning av besparingspropositionens förslag om inriktningen på medelstilldelningen till vägbyggande fram till mitten av 1980-talet. Detta är naturligtvis synnerligen allvarligt.

Väg- och brobyggande skapar meningsfullt arbete. Ett byggande av vägar och broar skulle bidra till att Sverige expanderade sig ur krisen. Ett sådant byggande lämpar sig väl i områden där arbetsmarknadsläget är besvärligt. Det ger bl. a. god sysselsättning åt en rad lokala företag, såsom åkerier, maskinfirmor och småindustriföretag. Det påverkar inte heller landets importkostnader.

Gunnar Oskarson redogjorde i sitt inlägg för hur ekonomiskt fördelaktigt det är att satsa på vägbyggande. Han framhöll de små nettokostnaderna och de låga driftkostnaderna. På den borgerliga sidan är man tydligen medveten

om att det samhällsekonomiskt är fördelaktigt att satsa på detta område, men man vill inte riktigt följa upp det i konsekvent handlande.

I motion 1420 räknas det upp konkreta väg- och broprojekt i Gävleborgs län som i stort sett är färdigprojekterade. Den sammantagna investeringsvolymen uppgår till ca 174 milj. kr., varav 84,5 milj. kr. för år 1983.

De väg- och broprojekt som föreslås är uppdelade på tre grupper, nämligen broar som kan ersätta färjor, objekt som kan sänka transportkostnaderna för skogsindustrin och objekt som kan sänka transportkostnaderna för övrig industri.

Av de objekt som finns upptagna vill jag särskilt nämna byggandet av en bro vid Sundet–Hasselön. Riksdagen har ju vid behandlingen av besparingspropositionen i trafikskottet redan beslutat att den färja som nu finns skall ersättas av en bro. Riksdagsman Gunnar Björk i Gävle har under många år motionerat i riksdagen om byggandet av en bro just i Hedesunda vid Sundet. Centerpartiet i länet har haft denna fråga i sina valprogram. När därför förslaget om att dra in färjan och inte ersätta den med någon bro kom, var det naturligt att åtminstone en av centerledamöterna, nämligen Gunnar Björks ersättare, gick emot förslaget. Riksdagen följde förslaget från socialdemokratisk sida om att bygga denna bro. Riksdagen anvisade emellertid inga särskilda medel utan förutsatte att det skulle beaktas inom vägverkets ram. I motionen föreslås nu att 9 milj. kr. anvisas för just denna speciella investering. Vägverket har i sina kalkyler visat att en bro skulle ha god lönsamhet på mycket kort sikt genom minskade driftkostnader och därmed en kort avskrivningstid. I nuvarande ekonomiska läge och med läget på arbetsmarknaden, som jag inledningsvis berörde, är det mycket svårt att förstå vari det framsynta skulle ligga att inte satsa på detta.

Gävleborgs län är ett utpräglat skogslän. Bristen på skogsråvara är ett stort problem för massa- och skogsindustrin. Att sänka transportkostnaderna för skogsindustrin genom att förbättra vägarna i skogsområdena måste ju vara en viktig åtgärd för att förbättra vår konkurrenskraft och därmed möjligheterna till ökad export. De objekt som har föreslagits berör hela länet, men främst Hälsingland, eftersom det är ett utpräglat skogslandskap och har mycket kraftig arbetslöshet.

När det gäller transportkostnaderna för övrig industri är det inte oväsentligt att också kunna nedbringa dem. Ju bättre transportmöjligheter, desto mer likvärdiga förhållanden för industrierna i olika delar av landet.

En mycket stor del av den tunga trafiken går över Gysingebroarna, som har visat sig vara i så dåligt skick att vägverket nu måste göra kontinuerliga kontroller av hållfastheten. Det kan mycket snart bli nödvändigt att helt avstänga denna trafikled. Att inte ta itu med erforderlig upprustning av vägar och broar innebär bara ett framskjutande av utgifterna och långt ifrån några besparingar. Att låta människor gå arbetslösa utan att utnyttja deras arbetsförmåga är både mänskligt och ekonomiskt förödande.

De borgerliga partierna måste lyfta blicken från sifvertabellerna och inse att allt förnuft talar för att det gagnar vårt näringsliv och vår konkurrenskraft att nu använda arbetskraften till förnuftiga satsningar. Med sunt förnuft

borde därför en riksdagsmajoritet kunna ställa sig bakom de föreslagna investeringarna.

Det ser dock inte ut som om det sunda förnuftet skulle komma att segra i denna omröstning. Den borgerliga majoriteten understryker angelägenheten av en ökad medelstildelning, men längre än till ord törs man inte gå. Det är därför nästan litet pinsamt att höra de enstaka borgerliga ledamöterna i debatten tala för en bro här eller en väg där, om särskilda yttranden och varma tankar. Men man vill inte ge en krona, utan då vill man hålla på en besparing, som ökar arbetslösheten, minskar konkurrenskraften, framskjuter de kostnader som vi ändå måste ta. Därmed utnyttjar man dåligt de ekonomiska tillgångar som vårt land har i trafikapparaten.

Jag kommer att ansluta mig till den socialdemokratiska reservationen 4. Jag tror inte att de borgerliga ledamöterna från vårt län kommer att ha någon avvikande mening denna gång. De kommer hellre att slå vakt om regeringsställningen och att inte misskreditera det förslag som regeringen har lagt fram än att hjälpa de människor som är arbetslösa i länet. De avstår från att förbättra vår industris konkurrenskraft och från att förbättra de vägar och broar som vi har behov av att få upprustade.

Anf. 52 TORE NILSSON (m):

Herr talman! Det är väl risk för att mitt anförande ytterligare ökar Ing-Marie Hanssons pina.

Jag skulle gärna vilja säga några ord med anledning av vad som hände här för 10–15 år sedan, då vi diskuterade bevarandet av Vindelälven. Många här i kammaren minns det, och andra har hört talas om det. Vi kom fram till ett beslut om att vi skulle bevara älven, och riksdagen uttalade att för de områden som berördes av älven skulle vissa andra åtgärder i stället vidtas. Man skulle kompensera dem som hade kunnat få vissa kortsiktiga fördelar av en utbyggnad. När vi nu har 14–15 års perspektiv på beslutet, kan vi när det gäller dessa planer konstatera att det har varit "segt", det har tagit tid, och det som har gjorts har inte varit rättvist.

Det är framför allt detta jag har tagit upp i min motion 1862. Jag påpekar att i synnerhet Vännäs kommun – som ligger där Vindelälven går ut i Umeälven – egentligen inte har fått någonting av de särskilda medel som skulle fördelas och användas för åtgärder i de berörda bygderna. Jag har skrivit motionen inte så mycket med tanke på att få den behandlad av trafikutskottet – även om jag kunde förstå att den skulle hamna där – utan mera för att peka på att riksdagen vid behandlingen av budgetärendena bör observera att detta är en sak som är oerhört angelägen och att det här vägbygget borde ha hänförts till de särskilda åtgärderna i Vindelådalen. En av rubrikerna i motionen lyder: Särskild prövning av väg 628 med hänsyn till Vindelälvsbeslutet. Jag menar att de medel som har utgått till vissa åtgärder i just den här älvdalen borde ha kommit också denna väg till del.

Jag håller helt med om vad som skrivs på s. 17 i trafikutskottets betänkande nr 16 om hur de här frågorna behandlas, och jag vet att det är riktigt i princip. Det som sägs där om planer och prioriteringar är naturligtvis korrekt

återgivet, men faktum är att just när det gäller väg 628 har ingenting skett, och ingenting tycks kunna ske. Det är en hopplös situation för människorna som bor där. Det rör sig om en sträcka på ett par mil i den nedre delen av älv dalen, som bebos av väldigt många människor. Många har under senare tid också byggt hus där med tanke på att det skulle bli en väg, och många av dem som är beroende av vägen arbetar i Vännäs eller Umeå. Den här vägen är under all kritik, men vid prioriteringen är det alltid de stora vägarna eller de områden där folkkoncentrationerna finns som får utdelning. Man har alltså ingen utsikt till annat än att fortsätta att köra i lervällingen.

Det var mot den här bakgrunden jag skrev min motion, och jag finner alltså i betänkandet att utskottet avstyrker den. Jag kan givetvis förstå det, men jag skulle vilja få upp frågan om den här vägen i ett annat sammanhang, på ett annat utskotts bord, med hänsyn till vad riksdagen tidigare har sagt om detta. Jag finner det emellertid inte meningsfullt att yrka bifall till motionen, utan jag vill bara föra fram mina funderingar över om verkligen inte detta vägbygge är någonting som måste verkställas snarast och om man inte måste vidta åtgärder med särskilda medel från andra områden, t. ex. AMS-sidan. Detta är naturligtvis något som jag vill ha sagt till dem i mitt eget län som arbetar med frågan, men det kan också vara en tankeställare för dem här i riksdagen som är ansvariga för förverkligandet av det som riksdagen uttalade 1968 om särskilda medel till Vindelå dalen.

Herr talman! Jag har inget yrkande.

Anf. 53 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Som redan framgått av debatten i dag har väganlagen minskat kraftigt under senare år i reellt innehåll. De har halverats på en femårsperiod, och det är synnerligen allvarligt.

De vägbyggnadsprojekt, som finns i vägverkets långsiktiga investeringsplaner, motiveras starkt av trafikens krav. Det kan gälla investeringar för att sänka transportkostnaderna för industrin, broar som kan ersätta färjor, trafiksäkerhetsarbeten m. m. Genomförandet av dessa objekt innebär ett betydande tillskott till sysselsättningen, och det påverkar inte heller våra importkostnader. Vägbyggandet skapar meningsfulla arbeten. Det ger bl. a. god sysselsättning åt en rad lokala företag, såsom åkerier, maskinfirmer och småindustri.

Inom ramen för de utökade väganlag som socialdemokraterna vill anvisa finns ett krav i en motion från samtliga socialdemokratiska riksdagsledamöter i Kalmar län om ett snart genomförande av bl. a. ett angeläget vägbygge. Det gäller den planerade förbifarten vid Berga på väg 23 i Högsby kommun och fortsättningen av vägen Berga–Bockara. Det är objekt som kan medverka till ökad trafiksäkerhet, sänkta transportkostnader, bättre framkomlighet och bättre trafikmiljö, speciellt för dem som bor i Berga.

Det finns ett flertal andra vägobjekt i länet, som vi pekar på i vår motion och som på många sätt skulle ge positiva effekter.

Med de nedskärningar i vägbyggandet som regeringens förslag innebär

skulle det komma att ta lång tid innan ytterligare vägförbättringar kommer till stånd.

Som exempel kan jag nämna att i Kalmar län var under förra året ett enda vägbygge i gång. Det gjordes i vägverkets regi, men betalades av OKG, dvs. av dem som äger kärnkraftverket och som bygger reaktor 3 i Oskarshamn.

Nu får vi i den kommande voteringen se hur det kommer att bli i fortsättningen även i Kalmar län.

Vi har tidigare i flera sammanhang krävt medel för ett brobygge i länet. Det gällde då bron vid Bjursundsström i Västerviks kommun. Vi fick två gånger konstatera att vi inte kunde få hjälp med det projektet här i riksdagen av våra borgerliga kolleger i länet. Men den press vi utövade med våra förslag gjorde till slut att brobygget kom i gång, även om det tyvärr blev något år försenat.

Vägbygget vid Berga behöver komma i gång nu. Jag vill säga till er: Var inte med och fördröj detta projekt; var i stället med och verkställ. Det är bättre.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till samtliga socialdemokratiska reservationer i trafikutskottets betänkande nr 16. Den fråga jag berört tas upp i reservation 4 under punkt 6 a.

I detta anförande instämde Georg Karlsson (s).

Anf. 54 SVEN-GÖSTA SIGNELL (s):

Herr talman! Det är nu tredje året som vi behandlar frågan om ett brobygge över Brosundet i Skaraborgs län. Det har i tidigare debatter samt i den socialdemokratiska motionen från Skaraborgs län 1981/82:1414 redogjorts för att inget brobygge f. n. kan vara mer ekonomiskt än detta.

Eftersom samma argument är gällande i dag, skall jag avstå från att återupprepa dem. Men jag kan inte underlåta att i detta korta inlägg på det allvarligaste beklaga att den borgerliga majoriteten i trafikutskottet så kallsinnigt har avvisat vår motion. Men jag hoppas att de borgerliga ledamöterna från Skaraborgs län i den kommande omröstningen visar ett bättre omdöme och ställer upp för vårt län och röstar på den socialdemokratiska reservationen nr 4 punkt 6 e. Jag yrkar bifall till denna reservation.

Anf. 55 HELGE KLÖVER (s):

Herr talman! I det betänkande som vi nu behandlar tas upp förslag till enskilda projekt som framförts i en rad motioner och som anses behöva prioriteras.

Riksväg 27 genom Värnamo är ett sådant projekt, och om det inte görs någonting kan vi ganska snart få mycket stora trafiksäkerhetsproblem här.

All trafik i öst-västlig riktning genom Värnamo passerar genom centrum, och där finns en gammal, snart nedsliten viadukt, som byggdes 1935.

Undersökningar som har gjorts, inte minst under den senaste tiden, har visat att det finns en uppenbar risk för att hållfastheten är sådan att viadukten inte klarar den tunga trafik som nu passerar. Det är i stor utsträckning fråga om tunga virkestransporter, som går i öst-västlig riktning.

Skulle något hända med viadukten blir det en oerhört svår trafiksituation i centrala Värnamo. Det är därför angeläget att södra förbifarten på riksväg 27 vid Värnamo ges hög prioritet. Ytterligare motiv för att detta projekt bör prioriteras särskilt har tidigare anförts här i kammaren.

Jan yrkar, herr talman, bifall till motion 1411.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anslags- och bidragsfrågor

Mom. 1-3

Utskottets hemställan bifölls. (Se dock mom. 6 a!)

Mom. 4 (medelsanvisning på tilläggsbudget till Drift av statliga vägar)

Utskottets hemställan bifölls med 146 röster mot 145 för reservation 1 av Nils Hjorth m. fl. (Se dock mom. 6 a!)

Mom. 5 a

Utskottets hemställan bifölls. (Se dock mom. 6 a!)

Mom. 5 b (Drift av statliga vägar för budgetåret 1982/83)

I en förberedande votering biträdades reservation 3 av Rolf Clarkson m. fl. med 61 röster mot 20 för motion 605 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del. 211 ledamöter avstod från att rösta.

I kontrapositionsvoteringen biträdades reservation 2 av Bertil Jonasson m. fl. med 84 röster mot 62 för reservation 3 av Rolf Clarkson m. fl. 145 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen bifölls reservation 2 av Bertil Jonasson m. fl. med 146 röster mot 145 för utskottets hemställan. 1 ledamot avstod från att rösta. (Se dock mom. 6 a!)

Mom. 6 a (vissa vägbyggnader i Kalmar län)

Vid votering genom rösträkning avgavs 146 röster för utskottets hemställan och 146 för reservation 4 av Nils Hjorth m. fl. i motsvarande del.

Kammaren beslöt med 146 röster att mom. 1-10 skulle återförvisas till utskottet. 146 röster avgavs för att mom. 6 a skulle avgöras omedelbart genom lottnings.

Flerårs- och fördelningsplaner m. m.

Mom. 11 a och b

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 11 c

Utskottets hemställan, som ställdes mot motion 1411 av Esse Petersson, bifölls med acklamation.

Nr 101

Torsdagen den
18 mars 1982

Anslag till vägväsendet

Torsdagen den
18 mars 1982

*Vissa skatter och
avgifter på energi
m. m.*

Mom. 11 d–g och 12

Utskottets hemställan bifölls.

Övriga motionsledes aktualiserade frågor

Mom. 13 (vägverkets driftorganisation)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering bifölls med 148 röster mot 146 för bifall till utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 8 av Nils Hjorth m. fl. anförda motiveringen.

Mom. 14–19

Utskottets hemställan bifölls.

13 § Vissa skatter och avgifter på energi m. m.

Föredrogs skatteutskottets betänkande 1981/82:45 om vissa skatter och avgifter på energi m. m. (prop. 1981/82:100) (förnyad behandling).

Utskottets hemställan om att betänkandet skulle avgöras efter endast en bordläggning bifölls av kammaren.

Anf. 56 RUNE CARLSTEIN (s):

Herr talman! Med hänvisning till den tidigare förda diskussionen i detta ärende ber jag att få yrka bifall till reservationerna 1 och 3 av Erik Wärnberg m. fl.

Anf. 57 BO LUNDGREN (m):

Herr talman! Med hänvisning till debatten i kammaren om detta ärende i förra veckan ber jag att få yrka bifall till reservation 2.

Anf. 58 PER ISRAELSSON (vpk):

Herr talman! Med hänvisning till tidigare argumentering yrkar jag bifall till motionerna 211, 1140 och 1568.

Anf. 59 TAGE SUNDKVIST (c):

Herr talman! Med hänvisning till utskottets motivering i skatteutskottets betänkande nr 30 yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed avslutad.

Utskottets hemställan återfanns i skatteutskottets betänkande 30.

Mom. 1 (energiskatten och beredskapsavgiften på oljor)

I kontrapositionsvoteringen biträdades reservation 1 av Erik Wärnberg m. fl. i motsvarande del med 130 röster mot 19 för motionerna 1140 och 1568

av Lars Werner m. fl. i motsvarande delar. 147 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen bifölls utskottets hemställan med 148 röster mot 131 för reservation 1 av Erik Wärnberg m. fl. i motsvarande del. 15 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 2 (skatten på bensin och motoralkoholer m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 274 röster mot 18 för motion 1568 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del. 4 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 3 (nedsättning av allmän energiskatt)

Utskottets hemställan bifölls med 231 röster mot 63 för reservation 2 av Knut Wachtmeister m. fl.

Mom. 5 (övervinster i vattenkraftverk)

I kontrapositionsvoteringen biträdades utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till reservation 3 av Erik Wärnberg m. fl. med 133 röster mot 18 för utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 211 av Eivor Marklund m. fl. 144 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen bifölls utskottets hemställan med 148 röster mot 146 för utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till reservation 3 av Erik Wärnberg m. fl.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

14 § Vissa anslag m. m. inom utrikesdepartementets område

Föredrogs utrikesutskottets betänkande 1981/82:21 om vissa anslag m. m. inom utrikesdepartementets område (prop. 1981/82:100).

Anf. 60 TALMANNEN:

I fråga om detta betänkande hålles gemensam överläggning för samtliga punkter. Under den gemensamma överläggningen får yrkanden framställas beträffande samtliga punkter i betänkandet.

Anf. 61 STURE ERICSON (s):

Herr talman! Vi socialdemokrater har nu under flera år föreslagit en ny anslagspost rubricerad "Bidrag till information om internationell nedrustning". Det belopp vi nu föreslår är 2 milj. kr., men vi anser att anslagsposten under en period av två eller tre budgetår skall ökas etappvis så att den kommer att uppgå till ett belopp motsvarande 1 promille av försvarskostnaderna, dvs. ungefär 17 milj. kr.

Vi menar att dessa pengar skulle få stor betydelse för folkrörelsernas

Nr 101

Torsdagen den
18 mars 1982

*Vissa anslag
m. m. inom utri-
kesdepartementets
område*

Torsdagen den
18 mars 1982

*Vissa anslag
m. m. inom utri-
kesdepartementets
område*

informationsarbete kring nedrustningsfrågorna och säkerhetspolitiken i stort.

Det här förslaget har tidigare år röstats ned av den borgerliga majoriteten här i kammaren, och stämmer kvittningen går väl förslaget samma öde till mötes även i dag. Det är tydligen bara en socialdemokratisk valseger i höstens val som kan ge dessa resurser till det nu snabbt växande intresset för nedrustningsfrågorna inom våra folkrörelser.

Med tanke på den generositet som den borgerliga majoriteten visat i många angränsande anslagsfrågor känns det nog litet genant för en del borgerliga ledamöter att rösta emot det här förslaget.

Bonnie Bernström har exempelvis med sin motion 721 klart markerat att hon är för vårt förslag. Flera centerpartister har under senare år på liknande sätt visat sympati för det här förslaget. Men viljan har inte räckt ända fram till en positiv knapptryckning. Under utrikesdebatten i går var både Ingrid Sundberg och Gunnel Jonäng positiva till folkrörelsernas fredsarbete, men de kommer naturligtvis inte nu att rösta för pengar till den verksamheten.

För motiveringarna i övrigt hänvisar jag till reservationens text. Där bör en liten detalj rättas till. Det internationella ekumeniska möte som omnämns kommer att hållas senare än som anges i texten.

Herr talman! När det gäller anslaget till SIPRI har vår utgångspunkt varit att försöka stärka SIPRI:s förmåga att fullgöra sina viktiga uppgifter. SIPRI:s styrelse bedömer det som önskvärt att under en femårsperiod genomföra en fördubbling av verksamheten. Det skulle innebära en förstärkning av forskarstaben till 25–30 personer, dvs. det antal som ursprungligen förutsågs när institutet startades i mitten av 1960-talet. En sådan förstärkning av forskarstaben kan åstadkommas till en ganska låg kostnad, eftersom basresurserna redan finns vid institutet. Enligt styrelsen bör en avsevärd del av resurserna avdelas för forskning rörande den europeiska säkerhetsproblematiken och för en breddning bl. a. i samhälls- och beteendevetenskaplig riktning. Vidare vill man satsa på mer lättfattlig och allmänt spridd rapportering av forskningsresultaten.

Mot bakgrund av den internationella utvecklingen när det gäller rustningarna tycker vi socialdemokrater att det är förvånande att den borgerliga majoriteten nu under flera år kunnat besluta om en faktisk krympning av SIPRI:s resurser. Det har medfört en neddragning av verksamheten vid institutet.

Erfarenheten sedan 1966 har visat att det krävs ett minimum av 15 kontraktanställda forskare för att bedriva en meningsfull verksamhet vid institutet. F. n. är 9 forskare verksamma där. Regeringen har tydligen insett att de senaste årens anslag varit klart otillräckliga och föreslår därför en viss ökning för 1982/83. Den "bedömer att anslagshöjningen möjliggör en utökad forskningsverksamhet vid institutet". Jämfört med dagens prekära situation är detta naturligtvis riktigt. Den föreslagna anslagshöjningen medger dock bara en ökning till 13 forskare, vilket är 2 mindre än för ett år sedan. Institutets resurser minskas även på annat sätt.

Genom SIPRI:s omorganisation har den servicebas som krävs för ett effektivt forskningsarbete byggts upp. Det betyder att ökade anslag ger hög utdelning i form av ytterligare forskningsinsatser och att en fortsatt neddragning drabbar forskningsverksamheten hårt.

SIPRI har som bekant under senare år haft en del personalproblem att brottas med. En omorganisation har genomförts och ledningen har förnyats. Just nu utsätts SIPRI för hårda pressattacker från högerhåll. Under de senaste veckorna har tidningar som Neue Zürcher Zeitung, Economist och Svenska Dagbladet i politiska kommentarer hävdad att institutet är alltför lyhört österut. Syftet med dessa skrivelser är destruktivt. Genom sådant förtal vill man minska tilltron till SIPRI:s rapporter. Det är inte särskilt svårt att räkna ut vilkas intressen som främjas av en presskampanj av detta slag.

Vi som gärna ser att SIPRI ges möjligheter att växa och utvecklas skall naturligtvis inte blunda för de problem som finns. Men det gäller ju att väga plus- och minusfaktorer i sammanhang som dessa. Slutresultatet blir då utan minsta tvivel positivt.

SIPRI:s publikationer spelar en betydelsefull roll som informationskälla och opinionsbildare i nedrustningsfrågor i ett stort antal länder. SIPRI motverkar genom sitt arbete supermakternas och militärblockens dominans när det gäller forskning och informationsspridning i frågor som är centrala för de internationella nedrustningsförhandlingarna. Det är angeläget att denna verksamhet kan fortsätta och utökas. Därför föreslår vi att anslaget till SIPRI ökas med 1 milj. kr. utöver vad regeringen har föreslagit i budgetpropositionen.

När det gäller båda dessa anslag hänvisar utskottsmajoriteten till det ansträngda budgetläget. Vi socialdemokrater gör en annan bedömning av hur angelägna de här utgifterna är. Vi tycker att det är rimligt att satsa på folkrörelsernas information i nedrustningsfrågorna och på att ge SIPRI något större resurser. Vi har ju också i annat sammanhang föreslagit hur dessa utgifter skall finansieras.

Herr talman! Jag yrkar bifall till de två reservationerna.

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

Anf. 62 TORSTEN BENGTSO (c):

Herr talman! Största möjliga sparsamhet bör iakttas med statens medel. I budgetförslaget säger budgetministern att det på längre sikt är nödvändigt att finanspolitiken inriktas på att hålla den offentliga utgiftsexpansionen vid ca 1 % per år.

Det jag i detta fall har anmärkt på är att utrikesdepartementets utgiftsposter expanderar alltför kraftigt. 1981/82 expanderade de med 75 milj. kr., och nu föreslås ytterligare en höjning med 95 milj. kr. Jag anser att man kunde iakttä större sparsamhet så att man inte ökar med 13 % ett år och 14 % nästa år.

Torsdagen den
18 mars 1982

*Vissa anslag
m. m. inom utri-
kesdepartementets
område*

Vad skall man då spara på? Vi har i motionen tagit upp några poster som jag tycker att det är av visst intresse att det kunde göras någonting åt.

Den första gäller utlandstjänstemännens representation, som förra budgetåret ökade från 7,5 till 7,8 milj. kr. Nu föreslås en ännu större ökning, med 1,1 milj. kr. Jag tror inte att det är nödvändigt att utöva en så omfattande representation, utan man kunde mycket väl ha dragit ner representationen på olika sätt i stället för att medge en så stor ökning.

En detalj som jag vill beröra i sammanhanget är alkoholkonsumtionen. Jag konstaterar med tillfredsställelse att utskottet skriver: "Utomlands följs lokal sedvänja --- ." Ordföranden i islamska organisationen har sagt att 900 miljoner människor tillhör islam. De skall inte dricka någon alkohol, och jag hoppas då att den lokala sedvänjan följs i deras länder. När statsministern var på besök i Indien stod det i tidningarna att det förekom ingen alkohol. Jag hoppas att den svenska utlandsrepresentationen inte av artighet gentemot andra länder är oartig mot det land som man befinner sig i.

Nästa post som vi har anmärkt på och som vi tycker är för stor avser inventarier för beskickningar, delegationer och konsulat. Vi tycker att det är anmärkningsvärt att det finns en reservation på inte mindre än 34 %, 4,2 milj. kr. Skall det vara nödvändigt att ha så stora reservationer? Kan man inte ta ner anslaget till rimliga proportioner? Jag har ingenting emot att det finns någon marginal men inte 34 % i reservationer, och där har vi ansett att man kan spara en del.

Ytterligare en detalj som vi har tagit upp är de personalbostäder som utrikesdepartementet har i andra länder. Vi tycker att man borde kunna använda svenska prefabricerade trähus.

Utskottet svarar att det har man tagit upp under övervägande någon gång. Det är möjligt, men i så fall är det bara under det senaste året. När vi förra året frågade en representant för byggnadsstyrelsen, sade han: Det har vi aldrig tänkt på, men det vore väl teoretiskt möjligt.

Något annat besked fick vi inte då, så det är alltså endast det senaste året som avses när det står att man har övervägt möjligheterna. Jag undrar just hur pass allvarligt man har undersökt om det är möjligt att använda svenska trähus till tjänstebostäder åt utlandsplacerade tjänstemän.

Detta är några saker som vi har tagit upp därför att vi anser att man borde kunna spara mera pengar på utrikesdepartementets huvudtitel. Vi har inte fått gehör för våra förslag i motionen, men jag anser ändå att det var bra att motionen väcktes, för under de senaste 20 åren har ingen brytt sig om att titta närmare på utrikesdepartementets utgifter. Jag anser att man där lika väl som när det gäller andra departement nogsamt skall se över om pengarna verkligen behövs.

Herr talman! Med hänsyn till situationen, som den är nu, ställer jag inget yrkande.

Anf. 63 OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Fredskrafterna sitter trångt i dag, både i världen i allmänhet och i vårt land. Det talas gärna, både här i kammaren och på andra håll, om

att man skall stödja och hjälpa de fredsbevarande krafterna och de grupper och organisationer som arbetar för nedrustning, fredsforskning osv. Men när det kommer till de reella besluten visar det sig ofta att det har varit tomma ord, som i så många andra sammanhang.

Jag vill gärna instämma med Sture Ericson, som med hänvisning till utrikesdebatten i går påpekade att vi då fick höra precis samma ordsvall som vanligt. Representanter för borgerligheten steg upp och talade om att de minsann var beredda att stödja fredsorganisationerna. I dag har vi återigen ett reellt förslag med framlagda fakta att ta ställning till. Förmodligen kan vi inte förvänta oss att få se de vackra orden uppfyllda genom ett konkret positivt beslut den här gången heller.

Det är anmärkningsvärt hur fredsorganisationerna i Sverige under hela efterkrigstiden har behandlats styvmoderligt och med vänster hand. De blygsamma belopp som över statsbudgeten slussats över till fredsorganisationerna är närmast att beteckna som nålpenningar eller fickpenningar och knappt det.

Nu talas om budgetläget. Det är anmärkningsvärt att när det gäller försvarsdepartementets anslag till den militära sektorn eller sådana organisationer som hör till den – jag tänker på frivilliga försvarsorganisationer – då talas det inte särskilt mycket om budgetläget. Då är givmildheten stor, och anslagen levereras prompt utan särskilt stora besparingar.

Vi har i de borgerliga regeringarnas olika sparplaner fått se hur försvarsdepartementets anslagsområde och det militära försvaret klarat sig så gott som utan nedprutningar. De som genomförts har varit formella utan att beröra den stora kakan.

Men när det gäller anslag till olika fredsorganisationer har attityden varit en annan. Vi har tidigare under ett flertal år föreslagit ökade anslag till fredsorganisationerna för information om nedrustning och sådana saker, och vi har upprepat det förslaget i vår motion i år.

Speciellt i dagens läge, när det finns ett ökande intresse, som vi alla borde vara mycket positivt inställda till – även här i Sverige – är det viktigt att organisationer av detta slag får en ordentlig arbetsmöjlighet. Det har de inte i dag.

Eftersom vårt motionsyrkande kommer att tillgodoses genom den socialdemokratiska reservationen som begär en ganska kraftig uppräknings av anslaget, yrkar jag inte särskilt bifall till motion 726, utan vi ansluter oss till socialdemokraternas reservation nr 1.

Jag skulle vilja något beröra yrkandet i vår andra motion, 727, som gäller den förnyade produktionen och forskningen rörande BC-stridsmedel, dvs. biologiska och kemiska stridsmedel. Dessa talades det inte särskilt mycket om under efterkrigstiden, men de har hela tiden funnits i bakgrunden. Nu har man börjat upptrappningen också av dessa vapen. De kan väl jämföras i fråga om verkan och på annat sätt med kärnvapen. Man brukar oftast använda den gemensamma beteckningen ABC-vapen. Till skillnad från kärnvapen är de mycket billiga och lätta att framställa, och därför är det lätt för många stater att skaffa dem.

*Vissa anslag
m. m. inom utrikesdepartementets
område*

Torsdagen den
18 mars 1982

*Vissa anslag
m. m. inom utri-
kesdepartementets
område*

Vi har känt till verkningarna av BC-stridsmedlen sedan länge. De har varit föremål för internationella konventioner, och de kom inte heller till användning under andra världskriget. Men de har utvecklats. Det fanns nervgaser redan under 1940-talet, och medlen har inte blivit mera humana sedan dess. Det har också tagits fram nya typer av dessa vapen.

Denna utveckling har uppmärksammats av försvarskommittén, som säger några ord om faran för BC-stridsmedel och menar att information är nödvändig.

Detta är en bakgrund till vår motion och dess krav att man skall gå ut med särskilda åtgärder för att sprida information om dessa vapen. Det ansluter väl till vad försvarskommittén sagt.

Dessa vapen är mycket okända för den svenska allmänheten och troligen inte särskilt väl kända i andra länder heller. Därför behöver det ges en ordentlig information och spridas kunskaper om dessa vapens verkningar.

Jag vill därför yrka bifall till vår motion 727.

Anf. 64 ALLAN HERNELIUS (m):

Herr talman! Utrikesutskottets behandling av de anslag som berör utrikesdepartementets egen verksamhet har i år, liksom tidigare, skett i stor enighet. Behandlingen har ägt rum i vetskap om att en intern besparingsutredning inom departementet nyligen framlagt förslag till besparingar på 50 milj. kr. över en femårsperiod. Den första fasen i detta besparingsprogram avspeglas i det relevanta avsnittet i årets budgetproposition. Besparingarna åstadkoms främst genom vissa nedläggningar, eller nedväxlingar, av myndigheter och genom besparingar på departementets poster för lokaler och bostäder utomlands. Konsekvenserna av en i viss mån försämrad bostadsstandard kommer visserligen att bli märkbara för den utsända personalen, men i gengäld tycks man kunna undvika att det ålagda sparnitet går ut över Sveriges grundläggande utrikespolitiska och utrikesekonomiska intressen. Utrikesutskottet har ju i annat sammanhang påpekat att omfattningen av de indragningar som kan göras i utrikesförvaltningens verksamhet nog måste vägas mot de övergripande nationella intressen som kan komma att påverkas.

Utskottet har avstyrkt en under dessa avsnitt väckt motion av Torsten Bengtson och Ulla Ekelund, i vilken yrkats vissa sänkningar i några av de föreslagna anslagen, främst beträffande representationskostnaderna och kostnader för inventarier på beskickningarna, där det har uppstått en ingående reservation.

Utskottet anser att regeringens förslag i dessa hänseenden präglas av rimlig restriktivitet och att det inte är onaturligt att en reservation kan uppstå på ett anslag av inventariekaraktär. Till vad Torsten Bengtson anförde om representationen och alkoholen kan man lägga att alkoholen torde vara en mycket liten post, i den mån den alls förekommer på dessa konton, eftersom alkohol för diplomater är ganska billig.

Trähusen och upphandlingen därav har utskottet tidigare uttalat sig om. Jag kan emellertid upplysa Torsten Bengtson om att försök med trähus

verkligen har verkställts på några beskickningar men att dessa hus av klimatiska och andra skäl har visat sig bli ganska dyrbara. Den önskade besparingseffekten har alltså inte vunnits.

Herr talman! Andra ledamöter i utskottet kommer att behandla de tidigare nämnda reservationerna. Jag skall därför inte gå in på dessa. Jag skall dock göra ett litet undantag.

Det är ju så att vi också har diskuterat SIPRI. – Nu yttrar jag mig inte som talesman för utskottet, eftersom den här delen av SIPRI:s verksamhet inte har varit under behandling i utskottet, utan jag gör en reflexion av mer enskild karaktär.

Det gäller en utländsk befattningshavare i SIPRI som varit anställd där några år och som under tiden har blivit dömd i Norge för publicering av hemligt militärt material. Den domen har fallit i underrätt och även fastställts av högre instans. Han har också blivit dömd i Sverige – till sex månaders fängelse – av Stockholms tingsrätt, och den domen är under prövning i hovrätten. Efter i varje fall två av dessa domar har han emellertid tjänstgjort i sitt tidigare arbetsrum, enligt uppgift sysselsatt med sortering av sitt material. Vi är nog många som finner detta ganska otillfredsställande. Personer dömda för brott av denna karaktär brukar, enligt vad som gäller för svenska statstjänstemän, momentant avstängas totalt från verksamheten. Det finns särskilda bestämmelser om detta i den svenska brottsbalken, men i den här personens fall har det tydligen inte skett. Detta ger anledning till vissa funderingar om SIPRI-ledningens omdöme och förståelse för det allvar som ligger bakom sådana domar.

Även med risk för att av Sture Ericson bli betraktad som destruktiv i det här sammanhanget vill jag säga att detta bekymrar inte minst de SIPRI:s vänner, som med glädje har sett den ökade internationella uppskattning som SIPRI har fått under årens lopp.

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslagen från departementet och utskottet i alla delar.

Anf. 65 STURE ERICSON (s) replik:

Herr talman! Den SIPRI-anställda forskare som herr Hernelius hänvisar till har ju nu slutat sin anställning och finns inte längre vid SIPRI. Jag hänvisade i mitt inlägg till den presskampanj som har förts mot SIPRI och som senast resulterade i en mycket lång artikel i Svenska Dagbladet den 5 mars i år. Den innehåller en uppräknning av allt det förtal som har spritts kring SIPRI under de senaste månaderna och i vilket bl. a., som jag sade i mitt tidigare anförande, Neue Zürcher Zeitung har varit inblandad.

Det märkliga med denna högervinklade argumentation mot SIPRI, som snarare har karaktär av politiska kommentarer än av faktaredovisning, är att man öser ur mycket grumliga källor. Uppgifterna härrör från SKP:s tidning Gnistan. Jag trodde faktiskt att herr Hernelius skulle utnyttja detta tillfälle till att ta avstånd från dessa uppgifter och sluta upp bakom dem som gärna ser att SIPRI får fullgöra sitt uppdrag i lugn och ro, och helst med de resursökningar som vi har föreslagit.

Torsdagen den
18 mars 1982

*Vissa anslag
m. m. inom utri-
kesdepartementets
område*

Anf. 66 TORSTEN BENGTON (c) replik:

Herr talman! Det är ju bra att man skall spara 50 miljoner under fem år på utrikesdepartementet, men det är inte särskilt bra att man förra budgetåret ökade sina utgifter med totalt 75 miljoner och nu avser att öka dem med 95 miljoner.

Beträffande trähusen vill jag säga att det förefaller något egendomligt att de av klimatiska skäl skulle vara för dyra. Det förekommer ju en rätt omfattande export av svenska trähus. Kan det vara svårare att bygga sådana trähus i svenska utrikesdepartementets regi än när de uppförs av importörer? Enligt senaste uppgifter från England har det där blivit mycket billigare att använda svenska trähus än att bygga hus på det i England vanliga sättet.

Med anledning av det som sades om klimatet kan det vara av intresse att peka på ett fall där en jordbävning inträffade i ett land, varvid en mängd hus skadades. Vid det tillfället stod sig de svenska trähus som fanns i området mycket bra och klarade sig utan större skador. Jag vet dock inte hur omfattande jordbävningen var.

Jag behöver inte tala mera om detta, eftersom jag hoppas att från utrikesdepartementet och byggnadsstyrelsen kunna få uppgift om hur försöken på området har utfallit. Utskottets ordförande behöver inte svara på den frågan. Försöken har tydligen pågått under de senaste åren – enligt byggnadsstyrelsens uppgifter åtminstone inte under någon längre period dessförinnan.

Anf. 67 ALLAN HERNELIUS (m) replik:

Herr talman! Herr Sture Ericson var mer än lovligt förvirrad i sitt senaste anförande. Å ena sidan anklagade han högerkrafter för att driva en propaganda mot SIPRI, å andra sidan hänvisade han dels till kommunisttidningen Gnistan – jag antar att den fortfarande är en kommunisttidning –, dels till två liberala tidningar ute i Europa. Jag vet inte vad högern har med detta att göra. Dessutom hade den historia som jag nämnde inte något samband med de övriga företeelser som herr Ericson kallar förtal. Vad jag sade var ju inte förtal. Vad jag framförde var fakta grundade på rättegångsprotokoll, och det är något helt annat. Sture Ericson vet väl som tidningsman vad som är förtal och vad som inte är förtal.

Anf. 68 STURE ERICSON (s) replik:

Herr talman! I den kampanj mot SIPRI som den långa artikeln av Mats Johansson i Svenska Dagbladet är det senaste inslaget i använder man det fall som herr Hernelius drog upp här och som ännu inte är slutfört i svenska domstolar. Jag avstår från att kommentera det.

SIPRI:s ledning har naturligtvis inte haft ett dyft att göra med den verksamhet som herr Hernelius anspelar på. Den verksamhet som forskaren nu dras inför domstol för har han naturligtvis inte utfört på uppdrag av SIPRI. Han råkade händelsevis vara anställd vid SIPRI – det är det samband som finns. Det är ganska uppseendeväckande att utrikesutskottets ordförande i en diskussion om anslagen till SIPRI drar i gång en debatt om det nämnda

rättsfallet. Jag uppfattar det inte på något annat sätt än som ett inslag i den högerkampanj som pågår mot SIPRI och som faktiskt med de argument som hittills redovisats har som källa tidskriften *Gnistan*. Det är en källa som jag trodde att herr Hernelius inte gärna ville använda.

Anf. 69 ALLAN HERNELIUS (m) replik:

Herr talman! Den journalist som har skrivit artikeln i Svenska Dagbladet, och som herr Sture Ericson nämnde vid namn, låter sig inte medverka i någon kampanj. Han är en mycket allvarlig och kunnig journalist.

Om källorna för vad herr Ericson kallar en kampanj är kommunisttidningen *Gnistan* och två liberala tidningar, faller hans argument omedelbart till marken.

Jag vill tillägga att jag självfallet inte har tagit upp fallet med utläningen som är åtalad och dömd i två länders rättsliga instanser som ett led i någon kampanj. Jag har gjort det för att konstatera att det är ett belysande exempel på dåligt omdöme hos SIPRI-ledningen, om den låter honom vara kvar på sin arbetsplats efter dessa domar.

Anf. 70 RUNE ÅNGSTRÖM (fp):

Herr talman! Eftersom jag personligen är engagerad i nedrustningsarbetet och anser att information och forskning är viktiga inslag i fredssträvandena, kunde det ha varit ett personligt dilemma för mig att motivera yrkanden om avslag på motioner och reservationer som föreslår högre anslag för just dessa ändamål. Men jag befinner mig inte i detta dilemma, eftersom de anslagsposter som det här är fråga om har räknats upp med procentsatser som är närmast unika i vår budget för det kommande verksamhetsåret. Och det anser jag vara ett bevis för att regeringen delar uppfattningen att information och forskning är viktiga inslag i fredsarbetet.

Sture Ericson och Oswald Söderqvist har i sin kritik av budgetanslagen skjutit kolossalt högt över målet. Oswald Söderqvist och Sture Ericson sade att fredskrafterna sitter trångt och att de behandlas styvmoderligt eller med vänster hand, för att nu återge några uttryck. Jag kan inte dela denna uppfattning, och jag skall vid en genomgång av de olika anslagsposterna kortfattat redogöra för de fakta som ligger bakom den bedömningen.

Det gäller alltså informationen om mellanstatligt samarbete och utrikespolitiska frågor. I propositionen föreslår regeringen att anslaget enligt huvudförslaget räknas upp med 2 050 000 kr. för nästkommande budgetår. För att nämna några av de anslag som har räknats upp under denna huvudpost kan jag plocka ut följande. Bidraget till utrikespolitiska institutet ökas med 225 000 kr., och det motiveras med stigande kostnader för administration. Därtill kommer att medlen för institutets forskning skall ökas med 1 650 000 kr. Anslaget för budgetåret 1982/83 ökas med sammanlagt 1 875 000 kr. till det sammanlagda beloppet 4 780 000 kr. En hel del organisationer får förhöjda anslag. En anslagspost på 200 000 kr. har upptagits för spridande av information om uppföljningen av FN:s extra

Torsdagen den
18 mars 1982

*Vissa anslag
m. m. inom utri-
kesdepartementets
område*

generalförsamling kommande sommar. Sammanlagt finns på anslagsposten E i budgeten 6 844 000 kr.

Utskottet anser, med rätta, att ökningen i budgeten för informationsverksamhet är förhållandevis stor. Man har här också refererat till det allmänna budgetläget. Till den praktiska informationsverksamheten när det gäller nedrustning skall också läggas den information som lämnas av utrikesdepartementet. Och jag vill påpeka att aktiviteten från UD:s sida är betydande i det här fallet.

En annan informationskanal är den som SIDA har. Det är SIDA:s information om nedrustning och utveckling som man bör lägga till i den totala verksamheten. Man kan säga att vi i Sverige ägnar stor uppmärksamhet åt informationen om nedrustning. Utskottet anser inte att det är motiverat att prioritera en viss organisation framför andra.

Beträffande informationen om BC-stridsmedel, som har tagits upp i en motion av vpk, har både UD och FOA publicerat skrifter i ämnet. I och med detta och eftersom skrifterna är både omfångsrika och informativa, anser utskottet att yrkandet i vpk-motionen 727 får anses tillgodosett.

Herr talman! Jag yrkar avslag på yrkandena i motionerna 527, 721, 726, 727 och 1725 i de delar som de avser detta ärende. Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Det har här förts en kort debatt om SIPRI:s verksamhet, och jag låter det sagda på det området vara nog. Jag vill bara konstatera att, precis som har sagts tidigare, det har varit problem inom SIPRI och att SIPRI:s förtroende har blivit något naggat i kanten på grund av institutets svårigheter. Jag anser också att det är viktigt att SIPRI:s anseende upprättas, och jag vill beteckna propositionen som ett bevis på att regeringen har förtroende för SIPRI:s fortsatta verksamhet. Under anslagsposten SIPRI föreslås nämligen en uppräkningsmedel med 2 150 000 kr., för att möjliggöra en ökad forskningsverksamhet. Det är en ökning av anslaget med ca 20 %, och den ökningen, i reella belopp, bör åtminstone räcka till ytterligare några forskartjänster.

Utskottets majoritet är väl medveten om SIPRI:s betydelse för nedrustningsarbetet. SIPRI:s publikationer utgör ett värdefullt faktamaterial och är också starkt opinionsbildande. Utskottet anser dock att en uppräkningsmedel i denna storleksordning, med 20 %, är vad statskassan rimligen orkar med.

Jag yrkar avslag på motion 527, yrkande 4, och avslag på reservationerna. Jag yrkar bifall till utskottets förslag på denna punkt.

Anf. 71 STURE ERICSON (s) replik:

Herr talman! Jag konstaterar att Rune Ångström inte vill ställa upp för Allan Hernelius linje när det gäller argumentationen kring SIPRI, utan han delar vår uppfattning att det gäller att göra sitt bästa för att bygga upp SIPRI så snabbt som möjligt.

Det var bara en liten detalj i Rune Ångströms anförande som jag gärna vill rätta till. Han säger att det anslag som regeringen nu föreslår kommer att betyda ökad forskningsverksamhet. Ja, om man jämför med dagens mycket besvärande situation, där man har mindre än tio forskare, kan det stämma.

Men faktum är att det anslag som nu föreslås inte tillåter att man kommer upp i det antal man tidigare ansåg vara ett minimum. Och det blir inte en ökning utan en minskning jämfört med situationen för ett år sedan. Det är alltså ett ytterligt besvärligt läge som SIPRI befinner sig i – detta i en situation när alla ropar efter mera information i dessa frågor.

Låt mig sedan konstatera att man nu tydligen för fjärde året i rad kommer att avslå vårt förslag, som innebär att man under några budgetår bygger upp en anslagspost som motsvarar ungefär 1% av våra försvarskostnader, dvs. ca 17 miljoner, och som skulle gå till folkrörelsernas informationsverksamhet. Detta vill man inte höra talas om. Det röstar man ner. Det är bara en socialdemokratisk valseger i höst som kan ge folkrörelserna dessa resurser.

*Vissa anslag
m. m. inom utrikesdepartementets
område*

Anf. 72 RUNE ÅNGSTRÖM (fp) replik:

Herr talman! Jag konstaterar att SIPRI har fått en uppräknig av anslaget med 20 % i jämförelse med det anslag som föreslogs i fjolårets budget och som riksdagen antog. Som jag sade i mitt anförande är detta en anmärkningsvärt stor ökning i förhållande till vad övriga verksamheter i Sverige kan räkna med under det kommande budgetåret. Jag vet att SIPRI har haft en större verksamhet tidigare. Den har av skilda skäl dragits ner. Det har inte bara varit ekonomiska skäl som gjort att den neddragningen har skett, utan det har även funnits andra skäl. Jag tror emellertid att SIPRI mår bra av att under en övergångstid få stabilisera sin verksamhet och bygga upp den så att den vilar på säkra grundvalar igen.

Jag vill än en gång understryka att den här anslagsuppräknig är att betrakta som ett förtroende för att det skall gå att få en bra forskningsverksamhet i SIPRI i framtiden.

Anf. 73 INGRID SUNDBERG (m):

Herr talman! Att arbeta i utrikesförvaltningen har alltid varit eftertraktat. UD-karriären är fortfarande eftertraktad, men personalproblemen har ökat. Detta faktum kan praktiskt taget uteslutande hänföras till den s. k. medföljandeproblematiken.

I de flesta länder är det självklart att en diplomatisk karriär bygger på förutsättningen att personalen i utrikesförvaltningen fritt kan förflyttas mellan olika länder för att genom olika tjänstgöringar skaffa sig erfarenheter från helt skilda fält. Medföljande maka – för något annat är det sällan fråga om – förutsätts bistå i den representativa delen av utrikestjänstgöringen.

Vårt land torde ligga före alla andra länder när det gäller inte bara kvinnors frekvens av yrkesutbildning utan än mer deras krav på en meningsfull yrkesverksamhet utanför hemmet. En förflyttning till främmande land kan på ett effektivt sätt stoppa medföljande makes möjligheter till sådan verksamhet. Att problem därvid uppstår är självklart. Följden för UD-tjänstemannen blir att han – eller i ett fåtal fall hon – endast kan acceptera tjänstgöring i land där möjlighet finns för medföljande maka att utöva sitt yrke eller att han eller hon framför önskemål om förlängt uppehåll i Sverige.

Torsdagen den
18 mars 1982

*Vissa anslag
m. m. inom utri-
kesdepartementets
område*

Ytterligt få länder, om ens något utanför Norden, erbjuder möjligheter till arbete för medföljande part. Rörligheten inom utrikesförvaltningen minskar därvid, samtidigt som många anställda känner sig tvingade att avstå från tjänstgöring som i sig skulle utgöra ett värdefullt bidrag i deras yrkeskarriär.

Medföljandefrågorna har kallats 1980-talets största personalpolitiska problem inom utrikesförvaltningen. Jag vågar tillägga att de kan komma att utgöra 1990-talets olösliga personalproblem, om inte statsmakterna börjar agera på ett mer kraftfullt sätt än vad tidigare varit fallet. Vi kan i framtiden inte räkna med att välutbildade makar med egen yrkeskarriär frivilligt och utan ersättning skall avstå från yrkesverksamhet under praktiskt taget huvuddelen av sin yrkesverksamma ålder.

Självfallet har frågan uppmärksammats av de UD-anställda. Förra året framlades en utredning av Elisabeth Lewin om utrikesrepresentationen, vilken på ett utmärkt sätt presenterade de problem som praktiskt taget alla UD-anställda numera ställs inför. Responserna på utredningen har från statsmakternas sida varit ringa. Detta trots att man i utredningen för fram konkreta synpunkter på hur problemen i framtiden skall kunna lösas. UD-familjernas särskilda situation, vilken inte har sin motsvarighet på något annat håll i statsförvaltningen, borde förpliktiga staten som arbetsgivare med att ta ett särskilt ansvar för UD-tjänstemännens medföljande makar.

Att lösa alla problem är ogörligt så länge Sverige är ensam om problemen. De internationella överenskommelser som borde ligga till grund för problemens lösning kan inte förväntas förrän om kanske ytterligare 20–30 år. Det åligger emellertid regeringen att redan nu i olika fora peka på existensen av problemen och verka för att de uppmärksammas i alla länder.

Överallt där så är möjligt måste utrikesdepartementet också aktivt verka för att specialavtal om möjligt kommer till stånd, vilka kan möjliggöra för svenska medföljande makar att få arbeten. Det kan gälla att utverka speciella förmåner om arbetstillstånd eller ansträngningar att hjälpa till med anställning i sådana internationella organisationer som finns på den tilltänkta bostadsorten.

Viktigt är också att man från UD:s sida försöker att utöka tiden mellan fastställande av anställds destinationsort och tjänstgöringens påbörjande. En längre förvarningstid ger den anställdas familj ökade möjligheter till egna ansträngningar att söka arbete av något slag. Arbetsmöjligheterna för medföljande makar vid utlandsmyndigheterna bör kanske också kunna utökas.

Utredningen föreslår emellertid några konkreta åtgärder för att mildra verkningarna av rådande förhållanden. Jag skall här bara nämna två angelägna reformer.

Rätt till pension för medföljande maka! UD-maken bör som kompensation för uteblivna försörjningsmöjligheter ges rätt till viss fastställd ATP eller åtminstone rätt att tillgodogöra sig åren utomlands som tjänsteår. Pensionsrätten kan ses som ett erkännande av makens insatser till förmån för svenska intressen.

En annan fråga gäller utökad rätt till tjänstledighet.

Tjänstledighetsfrågans stora betydelse för makarnas beslut att följa med vid utlandsstationering, för makars trivsel och trygghet under utlandsåren samt inte minst för deras återanpassning till det svenska samhället motiverar att tjänstledigheten för statligt anställda makar utökas till att omfatta hela den tid som maken medföljer den UD-anställda på tjänstgöringsorten.

Statsmakterna bör vidare försöka utverka en rekommendation till kommuner och landsting att följa de tjänstledighetsprinciper som tillämpas av staten i fråga om UD-makar. Därtill kommer att kontakterna med de privata arbetsgivarna genom SAF bör kunna fortsätta i syfte att uppnå tjänstledighet för privatanställda UD-makar och att departementet på begäran från en make genom en skrivelse till vederbörande arbetsgivare stöder makens tjänstledighetsansökan.

Herr talman! Jämställdhet har diskuterats åtskilligt i denna kammare. Jag har därför ansett det vara viktigt att rikta kammarens blickar på ett fält där fortfarande en orimlig diskriminering råder. Problemet är dessutom inte begränsat till att vara en jämställdhetsfråga. Här gäller det hela den framtida utrikesrepresentationens funktion och möjligheten att låta anställda i utrikesförvaltningen kunna tjänstgöra med rimliga familjevillkor.

Herr talman! Jag har inget yrkande.

Överläggningen var härmed avslutad.

Punkt 13

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölls med 143 röster mot 142 för reservation 1 av Gertrud Sigurdsen m. fl. i motsvarande del.

Mom. 3

Utskottets hemställan bifölls med 266 röster mot 16 för motion 727 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

Punkt 14

Utskottets hemställan bifölls med 143 röster mot 142 för reservation 2 av Gertrud Sigurdsen m. fl.

Övriga punkter och moment

Utskottets hemställan bifölls.

15 § Huvudmannaskapet för Waldemarsudde

Föredrogs kulturutskottets betänkande 1981/82:17 om huvudmannaskapet för Waldemarsudde.

Torsdagen den
18 mars 1982

*Huvudmannaskap-
pet för Waldemars-
udde*

Anf. 74 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Herr talman! I det testamente som prins Eugen efterlämnade vid sin död 1947 förordnades att egendomen Waldemarsudde med den stora konstsamling som där fanns, och finns, skulle tillfalla svenska staten.

Prins Eugens önskan var att staten genom en särskild styrelse tillsammans med Stockholms stad skulle administrera och sköta både egendomen Valdemarsudde som sådan och den unika konstsamlingen.

Stockholms stad åtog sig detta samma år. Det är styrelsens uppgift att på bästa sätt handha den till omfattningen tredje största konstsamlingen i landet. Bara Nationalmuseum och Göteborgs konstmuseum är större. Waldemarsudde är ur både natur- och konstsynpunkt en unik pärla bland Stockholms många pärlor.

Så långt är allt väl. Men problemen ute på Waldemarsudde är många. I den revisorsskrivelse som styrelsen erhöll i november 1981 påtalas allvarliga missförhållanden. Det elektriska ledningssystemet är bristfälligt. Risken för brand med oersättliga skador som följd är uppenbar. Fasadbeklädnaden – särskilt på huvudbyggnaden – är dålig, och rasrisk, med eventuellt följande ansvar, föreligger. Man påtalar också trasiga rännen och stuprör, och man framför ”djup oro inför det successiva förfallet”. Ja, man är t. o. m. orolig för att anläggningen helt eller delvis kan komma att ställas inför tvånget att stänga sina dörrar för allmänheten.

Det delade huvudmannaskapet mellan staten och kommunen har skapat oklarhet om vilken av parterna som skall bära ansvaret, eller hur det eventuellt skall fördelas dem emellan. Inte förrän denna fråga är löst kan vi räkna med den nödvändiga upprustning som här så klart dokumenterats. Under våren 1981 fördes senast förhandlingar – men utan resultat. Sedan dess har inga förhandlingar enligt uppgift ägt rum.

I kulturutskottets betänkande 1981/82:17 konstaterar utskottet att det delar motionärernas uppfattning om vikten av att det skapas full klarhet om ansvarsfördelningen mellan stat och kommun. Förhandlingarna bör drivas med sikte på en snabb lösning. Och utskottet hemställer att riksdagen med anledning av motionen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört angående pågående förhandlingar om Waldemarsudde.

Herr talman! Kulturutskottets positiva betänkande är ytterst glädjande. Jag vet att i detta instämmer många människor, bl. a. alla dem som, sedan motionen lämnades in i januari, har hört av sig på olika sätt. Vår förhoppning är att vi genom dagens riksdagsbeslut har tagit ett steg i riktning mot en lösning när det gäller alla de missförhållanden och problem som i dag belastar det oskattbara Waldemarsudde.

Jag ber att få yrka bifall till kulturutskottets hemställan.

Överläggningen var härmed avslutad.

Utskottets hemställan bifölls.

16 § Föredrogs
Näringsutskottets betänkande
1981/82:26 Val av huvudmän i sparbank

Nr 101
Torsdagen den
18 mars 1982

Trafikutskottets betänkanden
1981/82:18 Ändrade regler för angivande av fartygsdräktighet (prop.
1981/82:87)
1981/82:21 Vissa ändringar i sjömanslagen (prop. 1981/82:100)

Vad utskotten hemställt bifölls.

17 § Upplästes följande inkomna skrivelse:

Till riksdagen

Jag anhåller härmed att få bli entledigad från mitt uppdrag som suppleant i utrikesnämnden.

Stockholm den 15 mars 1982

Carl Lidbom

Denna anhållan bifölls.

18 § Anmäldes och bordlades
Propositionerna
981/82:92 Ansvarighet för närradio
1981/82:156 Namnlag

19 § Anmäldes och bordlades
Motionerna
1981/82:2199 av *Holger Bergman* och *Anita Persson*
1981/82:2200 av *Gunnar Biörck* i Värmdö
1981/82:2201 av *Bernt Ekinge*
1981/82:2202 av *Karl-Eric Norrby m. fl.*
Säkerhets- och försvarspolitikerna samt totalförsvarets fortsatta utveckling
(prop. 1981/82:102)
1981/82:2203 av *Gunnar Biörck* i Värmdö
Forskning m. m. (prop. 1981/82:106)
1981/82:2204 av *Erik Hovhammar m. fl.*
Ändring i aktiefondslagen (1974:931) (prop. 1981/82:116)
1981/82:2205 av *Lars Werner m. fl.*
Stöd till taltidningar (prop. 1981/82:129)
1981/82:2206 av *Lars Werner m. fl.*
Återvinning av dryckesförpackningar av aluminium (prop. 1981/82:131)

1981/82:2207 av *Joakim Ollén m. fl.*

1981/82:2208 av *Knut Wachtmeister m. fl.*

Åtgärder mot alkohol- och narkotikamissbruket (prop. 1981/82:143)

1981/82:2209 av *Olof Palme m. fl.*

Ändringar i sjukförsäkringen m. m. (prop. 1981/82:144)

20 § Meddelande om interpellationer

Meddelades att följande interpellationer framställdes

den 18 mars

1981/82:163 av *Bertil Jonasson* (c) till ekonomi- och budgetministern om rätt till avdrag vid inkomsttaxeringen för förlust på grund av medlemslån och likvidlån:

De enskilda skogsägarnas ekonomiska relationer till Vänerskog skapar, vid sidan av de allmänna påfrestningarna, problem också i skattemässig avseende. För den enskilde skogsägaren förefaller det helt orimligt att tvingas skatta för en förlust. Den enskilde skulle dels kunna förlora pengarna, dels tvingas att betala skatt för samma pengar.

Enligt min mening är det angeläget med ett klarläggande från statsmakternas sida i denna fråga. Medlemslån och likvidlån bör betraktas som driftsförlust och därmed inte bli föremål för beskattning.

Med stöd av det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till budgetministern ställa följande fråga:

Är budgetministern beredd medverka till att medlemslån och likvidlån i angivna fall kommer att betraktas som driftsförluster och därmed inte blir föremål för beskattning?

1981/82:164 av *Bonnie Bernström* (fp) till utrikesministern om situationen för judarna i Sovjetunionen:

Situationen för judarna i Sovjet har på senare tid undergått en sådan försämring att det är befogat att tala om en hotande katastrof.

Flera hundra tusen judar i Sovjet väntar på att få utresetillstånd till Israel. Ofta avslås visumansökningarna och det kan dröja flera år efter första visumansökningen innan utresetillstånd ges. Detta strider mot Helsingforsavtalet 1975.

Det har dessutom blivit allt svårare att få visum. I januari i år fick bara 200 judar lämna Sovjet. Det är mindre än en tjugondel jämfört med för ett par år sedan.

Ytterligare byråkratiska hinder har lagts i vägen för de sovjetiska judar som vill ut. Tidigare har personer som har fått avslag kunnat söka utresa på nytt sex månader senare. Nu måste det gå tolv månader innan de får söka igen – och då med en ny inbjudan från Israel.

Samtidigt har det blivit allt svårare att få fram dessa inbjudningar från Israel. Posten levereras dem helt enkelt inte.

Många av de sovjetiska judar som söker visum utsätts för repressalier och trakasserier från de sovjetiska myndigheterna eller KGB. De förlorar sina jobb, riskerar att åtalas för "parasitism" och har svårt att klara sin försörjning. Många dras inför rätta och anklagas för osovjetisk verksamhet. Oftast är det en ren omöjlighet för vänner, utländska journalister och andra släktingar än de allra närmaste att följa rättegången. Offentligheten är ytterst begränsad och de domslut som meddelas offentligt är starkt vinklade.

Judarna i Sovjet ges inte de möjligheter att utöva sin kultur som minoriteter skall ha enligt Helsingforsavtalet. De kan inte ge ut tidningar eller tidskrifter på hebreiska. Försök att ordna seminarier och andra träffar om judisk kultur drabbas av ständiga svårigheter. De som undervisar grupper i hebreiska utsätts nu för allt intensivare trakasserier och hotelser och uppmanas att sluta med sin undervisning.

Sovjetstaten utsätter således judarna för ett dubbelt tryck: De tillåts inte leva som judar i Sovjet, och de tillåts inte heller lämna landet. Det är lätt att förstå att många av dem finner tillvaron alltmer pressande.

En av de många som har dömts till intern förvisning, dvs. deporterats till en liten by i Sibirien långt från vänner som kan besöka, är Ida Nudel. Hon ansökte om utresevisum redan i januari 1971, men fick avslag då liksom på efterföljande ansökningar. I ren desperation hängde hon ut ett plakat på sin balkong med texten: KGB ge mig visum. Därefter har hon tillbringat fyra år i byn Krivosheino som straff för denna demonstration. Den 20 mars i år friges hon. Om uppgifterna stämmer kommer hon inte att få utresetillstånd nu heller och inte ens återvända till Moskva där hon tidigare bott.

Med hänvisning till det anförda ber jag att få fråga utrikesministern:

1. Hur ser regeringen på situationen för judarna i Sovjet i dag?
2. Vad gör regeringen för att underlätta för judar att lämna Sovjet?
3. Vad gör regeringen för att judarna i Sovjet skall få utöva sin kultur, särskilt vad gäller undervisningen i hebreiska?

21 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 18 mars

1981/82:310 av *Filip Fridolfsson* (m) till justitieministern om åtgärder mot falsk nyhetsförmedling:

I dagarna har åter ett flagrant fall av falsk "nyhetsförmedling" väckt uppmärksamhet.

Dagens Nyheter har på nyhetsplats presenterat en påhittad artikel, där man berättar om att Filadelfiaförsamlingen i Stockholm begärt tillstånd att få servera vin och sprit i församlingens lunchrum.

Nr 101

Torsdagen den
18 mars 1982

*Meddelande om
frågor*

Utan grund spreds denna uppgift, som självfallet skadat Filadelfiaförsamlingen, inte minst på grund av att den har ett mycket nära samarbete med LP-stiftelsen, som bedriver ett landsomfattande arbete för att rehabilitera alkoholister. Denna verksamhet har statsunderstöd.

Anser justitieministern det erforderligt med några åtgärder för att i framtiden förhindra övertramp av liknande slag?

1981/82:311 av *Tore Nilsson* (m) till utrikesministern om biståndet till Etiopien:

Världens största flyktingproblem är det etiopiska. Det hävdar framstående kännare av läget i dag. Situationen förvärras alltmer, och under den senaste tiden har uppgifter framkommit om att den etiopiska militärregeringen gjort nya attacker i Eritrea. En uppgift för några veckor sedan i The Daily Telegraph hävdar att nervgas brukas mot eritreanerna. Samtidigt utsätts kyrkan för en allt hårdare press.

Sverige har stort moraliskt ansvar just för Etiopien, eftersom både missionerna och SIDA sedan gammalt är verksamma i landet, och inte minst kyrkan klamrar sig fast vid hoppet att vårt land skall kunna ändra förhållandena i Etiopien till det bättre.

Med anledning därav frågar jag, om regeringen avser att begränsa det svenska stödet till Etiopien såvida inte kränkningen där av de mänskliga rättigheterna upphör?

22 § Kammaren åtskildes kl. 16.17.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Solveig Gemert