

**1981/82:81**

**Tisdagen den 16 februari**

Kl. 15.00

1 § Justerades protokollet för den 8 innevarande månad.

**2 § Svar på frågorna 1981/82:246 och 251 om regeringens handläggning av planärende rörande Malmö kommun**

**Anf. 1** Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBÖ:

Herr talman! Lars-Erik Lövdén har frågat mig om vilka motiv regeringen har för sitt beslut att kräva fastställelse av generalplan och nybyggnadsförbud för de södra delarna av Malmö kommun, om regeringen noga utrett konsekvenserna innan beslutet togs och om några underhandskontakter tagits med kommunen före beslutet.

Olle Aulin har frågat mig vilka sakliga skäl jag anser föreligga för beslutet om nybyggnadsförbud.

Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

Regeringen har i beslutet utnyttjat den möjlighet som 1972 infördes i byggnadslagen att kräva fastställd generalplan för att tillgodose ett visst riksintresse, i det här fallet att de av statsmakterna beslutade riktlinjerna för hushållningen med jordbruksmark följs. Syftet med beslutet är att skydda åkermarken och skapa klarhet för både jordbrukarna och kommunen om den planerade tätortsutbyggnaden. Framför allt ifrågasätter regeringen de stora reserv- och utredningsområden för tätortsändamål som kommunen har förlagt på den bästa åkermarken – i kommunen och landet. Områdena är ungefär dubbelt så stora som den mark kommunen själv räknar med behövs.

Syftet med nybyggnadsförbudet är att förhindra sådant byggande inom planområdet som kan försvåra planens genomförande. Kommunen har vid ett flertal tillfällen föregripit fastställelseprövningen av detaljplaner som berört åkermark.

Beslutet innebär inget totalstopp för byggande inom det berörda området, vare sig under den tid då generalplanen upprättas eller efter det att planen har fastställts. En viss utbyggnad skall sålunda kunna ske av tätorterna inom planområdet – men gränser skall anges för deras tillväxt. Länsstyrelsen har

Tisdagen den  
16 februari 1982

---

*Om regeringens  
handläggning av  
planärende rörande  
Malmö kom-  
mun*

dessutom möjlighet att ge dispens från nybyggnadsförbudet.

Ända sedan 1975 har samråd skett mellan staten och Skånekommunerna inom ramen för den fysiska riksplaneringen bl. a. just när det gäller att tillgodose kravet på att hushålla med jordbruksmarken. Därvid har kritik framförts mot Malmö kommuns planer för utbyggnad på jordbruksmarken. I övrigt informerade länsstyrelsen kommunen om regeringens beslut innan detta fattades.

**Anf. 2 OLLE AULIN (m):**

Herr talman! Jag tackar statsrådet Friggebo för att hon har svarat på min fråga.

Birgit Friggebo har här redovisat de skäl som hon anser föreligga för att man skall lägga byggnadsförbud på ca en tredjedel av Malmö kommuns markområde och därtill kräva en fastställd generalplan. Hon menar att skälen är sakliga. Jag vill påstå att de främst är byråkratiska.

Regeringen använder plötsligt en paragraf i byggnadslagen som inte tidigare använts när det gäller markområden av denna omfattning och som i själva verket inte skall behöva utnyttjas. Tydligen skall denna paragraf dessutom utmönstras ur den bygglag som är under arbete.

Det beslut som regeringen har fattat kommer att innebära ökad byråkrati, med åtföljande merarbete för kommunen och länsstyrelsen, ovisshet om möjligheterna att få byggnadslov och förseningar i planarbetet.

När det talas om kris för byggandet här i landet, då tillgriper regeringen nya regleringar och restriktioner.

Här har regeringen med Birgit Friggebo i spetsen slagit till i blindo, utan de förtroendefulla kontakter med de kommunala myndigheterna som borde ha legat till grund för handlandet.

Det råder i Malmö total politisk enighet om den generalplan som Birgit Friggebo nu har förkastat. Det är en enighet som har kunnat uppnås sedan moderaterna 1975 tillsammans med centern begärde en omprövning av de förslag till regionplan som då förelåg. Därmed inriktades just planeringsarbetet på ett ökat skydd för jordbruksmarken inom den södra delen av Malmö.

Hade Birgit Friggebo lyssnat på kommunens företrädare och Malmö politiker, tror jag inte att detta märkliga beslut hade kommit till stånd – åtminstone hoppas jag det. Men Birgit Friggebo har tydligen inte förtroende för, eller är inte på talfot med, ens den egna representanten nere i Malmö, det folkpartistiska kommunalrådet.

Det som har skett är en byråkratisk klåfingrighet utan like. Vart tog folkpartiets vackra tal om minskad byråkrati vägen? Och vad blev det av alla stora ord om decentraliserat beslutsfattande, om att vi måste ge kommunerna ökade möjligheter att själva bestämma? Nej, det är nog så, att sedan den moderate planministern Georg Danell lämnade regeringen upphörde liberaliseringen och även förmågan och viljan att lyssna på kommunerna och deras företrädare.

Birgit Friggebo talar vackra ord om den goda jorden, och det skall man

göra. Det finns anledning till det. Men i den generalplan som Malmö har antagit och som Birgit Friggebo har underkänt, har jordbrukets intressen verkligen inte trätts för när eller trampats på tårna. Kanske har Birgit Friggebo trampats på tårna?

**Anf. 3 LARS-ERIK LÖVDÉN (s):**

Herr talman! Jag ber att få tacka bostadsministern för svaret.

Det är ett uppscendeväckande och anmärkningsvärt beslut som regeringen har fattat när den har krävt fastställelse av generalplan och därmed också nybyggnadsförbud för samma yta under tre år framöver.

Beslutet grundar sig på en paragraf i byggnadslagen som aldrig tidigare har använts, då den har ansetts innebära alltför stort ingripande i den kommunala självbestämmanderätten. I en sådan situation borde man åtminstone kunna kräva att regeringen grundar sitt beslut på utomordentligt starka sakskaäl. Några sådana sakskaäl finns inte, vilket förmodligen också bostadsministern i efterhand har begripit.

Bostadsministern anför två skäl i sitt svar. För det första säger hon att Malmö kommuns anspråk på mark innebär att mycket stora arealer högvärdig jordbruksmark skulle behövas för tätortsändamål. Regeringen och bostadsministern har därvid utgått från att de arealer som i generalplanen har markerats som utrednings- och reservområden skall tas i anspråk för bebyggelse. Detta är, vågar jag hävda, en avsiktlig snedvridning av kommunens utbyggnadsambitioner. Det har aldrig varit kommunens avsikt att bebygga samtliga ytor som har markerats som utrednings- och reservområden. Om bostadsministern hade bemödat sig att läsa generalplanen – och inte enbart studerat kartan – samt i övrigt satt sig in i kommunens planeringsarbete, hade hon inte kunnat dra den slutsats hon nu har dragit.

I sitt svar säger bostadsministern att syftet med nybyggnadsförbudet är att förhindra sådant byggande inom planområdet som kan försvära planens genomförande. Då frågar jag: Vem kan bäst genomföra planen? Är det kommunen, som har utarbetat densamma, eller är det genom dekret uppifrån som planen skall genomföras?

Det andra skälet som regeringen anför är att kommunen flera gånger skulle ha överträtt bestämmelserna vid schaktning. Även här har regeringen fel. Vid två tillfällen har det varit aktuellt att schakta inom de berörda områdena. I det ena fallet hade kommunen fullt laglig rätt att bevilja schaktningslov. I det andra fallet var det fråga om ett visst missförstånd, eftersom en lag hade trätt i kraft tre dagar innan schaktningen verkställdes.

Regeringens beslut får utomordentligt allvarliga konsekvenser. Det gäller sysselsättningen, byggnadsverksamheten, servicen och den totala kommunala ekonomin. Regeringen har så att säga lagt en död hand över ett område som, även om man slår vakt om jordbruksintressena, innehåller betydande utbyggnadskapacitet – kanske den enda – för kommunen.

*Om regeringens  
handläggning av  
planärende rörande  
de Malmö kom-  
mun*

Tisdagen den  
16 februari 1982

*Om regeringens  
handläggning av  
planärende rörande  
Malmö kom-  
mun*

**Anf. 4** Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBÖ:

Herr talman! Det är riktigt att det här är ett ovanligt beslut. Men det är situationen i Malmö som har motiverat det. Till grund för den fysiska riksplaneringen ligger ju också förutsättningen att man i vissa fall skall stärka bevarandeintressena.

Bakgrunden för beslutet är framför allt det markhushållningsprogram som Malmö kommun via länsstyrelsen har skickat in till regeringen, där det visas intressezoner och utredningsområden som är dubbelt så stora som kommunen själv säger sig vara i behov av. Kopplat till den situationen är naturligtvis också hur dessa frågor har hanterats i kommunen. Man har lämnat dispenser, man har schaktat utan tillstånd, och i samband med de planer som man nu håller på att förverkliga i Oxie visar det sig att man även där – nu igen – har lämnat sig själv dispenser, innan länsstyrelsens fastställelseprövning har kommit till stånd. Man kan visserligen säga att kommunen har rätt att ge dispenser, eftersom den har fått länsstyrelsens uppdrag att göra det. Men det är litet uppseendeväckande att prövningsmöjligheten, när statsmakterna skall pröva planerna, är undanröjd – jordbruksmarken finns inte längre på plats. Därmed blir ju prövningen en skenmanöver.

Det sades här att beslutet skulle ligga som en död hand över området. Men det faktum att nybyggnadsförbud har utfärdats medför inte detta. Att lägga nybyggnadsförbudet har inte heller varit det primära syftet, utan det har varit att få en fastställd generalplan. Om det skall vara någon mening med beslutet, bör man ju lägga ett nybyggnadsförbud under tiden, så att man inte undanröjer möjligheterna att få en ordentligt fastställd plan.

Beslutet kommer inte att innebära något totalstopp, eftersom man får bygga inom fastställda stadsplaner och eftersom länsstyrelsen kan ge dispens.

**Anf. 5** OLLE AULIN (m):

Herr talman! Det är just detta som jag menar är byråkrati. Nu skall man ta i bruk ett omständligt dispensförfarande i stället för att klara ut detta med en gång genom ett besök i Malmö och ett förtroendefullt samtal med kommunalpolitikerna där.

Statsrådet säger att man här har stora intresse- och utredningszoner. Bedömer statsrådet det verkligen så, att dessa skulle vara hotade av bebyggelse just nu? Det är helt orealistiskt att tro det. Frågorna kring de här utrednings- och intresseområdena kan ju lösas om man pratas vid, och man behöver alltså inte lägga byggnadsförbud på en tredjedel av stadens mark.

Vad säger då planverket om Malmös antagna generalplan? Låt mig citera ur det yttrande av den 17 december 1981 som rör den aktuella utvidgningen av stadsplanen. Planverket säger: "Planen innebär --- att utbyggnaden i söder på sikt begränsas och att fortsatt tillväxt inriktas mot öster, vilket synes lämpligt med hänsyn till bl. a. hushållningen med jordbruksmark. Något alternativ för Malmös utbyggnad som inte berör brukningsvärd jordbruksmark finns inte."

Får jag i det här sammanhanget fråga: Vad har planverket sagt om de åtgärder i form av byggnadsförbud och begäran om fastställd generalplan som regeringen har vidtagit? Har Birgit Friggebo hört planverket, när hon nu inte vill tala med kommunen?

Planverket berör också frågan om eventuella planer på utfyllnader i Lommabukten som ersättning för jordbruksmark och säger: "Planverket finner det angeläget att en utredning härom kommer till stånd. Utredningen är omfattande och genomförandet kommunalekonomiskt belastande. Då syftet är att bevara jordbruksmark, som är ett riksintresse, bör enligt planverkets mening regeringen ta upp förhandlingar med kommunen i denna fråga."

Jag vill fråga: Vad har regeringen gjort i det fallet? Här talades om förhandlingar. Tycker fru Friggebo att maktsspråk är en bra utgångspunkt för förhandlingar?

#### Anf. 6 LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Herr talman! Nu säger bostadsministern att det alltid finns möjligheter till dispens. Det är väl bra så långt, men det finns inga garantier för att ansökningarna beviljas. Osäkerheten härvidlag är ett allvarligt hot mot sysselsättningen, ekonomin, servicen och planeringen i Malmö. Det är ändå fråga om en tredjedel av kommunens samlade yta, och det gäller ett område som egentligen är det enda utbyggnadsområde som finns i Malmö och som man nu, vill jag hävda, lagt en död hand på.

Detta är en uppfattning som inte bara samtliga partier i kommunen har. Även byggare, företagarföreningen, Hem och Skola-föreningen i Oxie har denna uppfattning.

Birgit Friggebo berörde planeringen i Oxie och det byggande som är på gång där ute. Det sker ett bostadsbyggande som sedan länge är planerat för att ge tillräckligt underlag för service i Oxieområdet. Man planerar också ett skolbygge i Oxie för att man framöver skall slippa bussning. Är det dessa planer som bostadsministern vill stoppa när det gäller utvecklingen av bostadsområdet i Oxie?

Låt mig sedan ta upp en fråga som jag inte hann med i mitt tidigare inlägg. Regeringen har fattat ett beslut av långtgående och ingripande karaktär utan att ha haft några som helst underhandskontakter med kommunen. Man har inte ens bemödat sig om att ta reda på planeringsläget i kommunen och långt mindre besökt kommunen för att sätta sig in i frågan före beslutsfattandet. Detta är ett ytterst anmärkningsvärt handlande. Det strider också mot intentionerna i förslaget till ny bygglag om samråd före beslut.

Så handlägger man inte allvarliga frågor. Hade bostadsministern skött frågan på ett seriöst sätt, hade vi inte fått de konsekvenser som nu har uppstått.

*Om regeringens  
handläggning av  
planärende rörande  
Malmö kom-  
mun*

Tisdagen den  
16 februari 1982

*Om regeringens  
handläggning av  
planärende rörande  
Malmö kom-  
mun*

**Anf. 7** Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBO:

Herr talman! Samråd har skett sedan 1975 inom ramen för den fysiska riksplaneringen. Detta är inte någon ny fråga vare sig för regeringen eller för Malmö kommun.

Nu säger Olle Aulin att dessa intresseområden inte skall tas i anspråk. Men varför lägger man då ut dem i markhushållningsprogrammet och i generalplanen? Då kan man i så fall lika gärna ta bort dem. Denna argumentation stämmer inte riktigt.

Någon död hand är det inte fråga om, eftersom man kan bygga på fastställda stadsplaner. Man kan få dispens. Då svaras det att det inte finns några garantier. Men man har aldrig några garantier ens för att få stadsplaner fastställda. Det är alltså inte någon som helst skillnad.

Kommunalråden i Malmö har varit uppretade. Jag kan delvis förstå det; det är en naturlig reaktion. Men de är trots allt ganska isolerade. Jag har fått en mängd päringningar, brev, blommor och telegram från människor runt hela landet, som sagt att det här var det bästa beslut som de sett på många herrans år.

**Anf. 8** OLLE AULIN (m):

Herr talman! Det måste väl rimligen vara så att om man lägger byggnadsförbud på en så stor del av Malmö kommun, så är det därför att man tror att det finns en betydande risk för att det skall byggas på den marken på intresse- och utredningsområdena. En sådan risk finns verkligen inte.

Detta hade kunnat hanteras på ett helt annat sätt. Jag menar att markhushållningsplan och en generalplan skall vara en inventering som kartlägger problemen och intressekonflikterna. Men att kräva fastställelse av en sådan inventering och kartläggning innebär bara ökad byråkrati. Det är först i det fortsatta detaljarbetet som man har att avgöra vilka intressen som har företräde.

Det är en ren bestraffningsfilosofi när Birgit Friggebo talar om att man här har brutit mot bestämmelserna och att vi därför måste gå till väga på detta sätt. Därför måste hon ta till så hårda ord som – för att citera Birgit Friggebo själv – att det "skall vara djävligt krångligt att förstöra miljön".

Låt mig citera Birgit Friggebo i ett sammanhang där det inte förekommer några kraftord. Det gäller regeringens skrivelse till riksdagen. Jag kanske får återkomma till detta, eftersom min taletid nu är slut, och bara ställa frågan: Tycker inte Birgit Friggebo att hon borde ha tagit personlig kontakt med kommunens företrädare?

**Anf. 9** LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Herr talman! Bostadsministern måste ändå medge att beslutet skapar en betydande osäkerhet beträffande planeringssituationen i Malmö kommun. Det är väl också syftet med beslutet – att lägga en hand på detta område i Malmö kommun och förhindra byggande i området innan generalplanen fastställts. Annars kan det inte vara någon avsikt med att fatta ett sådant beslut över huvud taget.

Birgit Friggebo säger att det är isolerade reaktioner från några kommunalpolitiker som hon har mött. Men det är inte fråga om några isolerade reaktioner. Det är reaktioner från Hem och Skola-föreningen, byggare och företagarföreningar. Det är dessa reaktioner som Birgit Friggebo har mött.

Beträffande konsekvenserna av beslutet: Det är inte bara i Oxie som man får allvarliga konsekvenser. Man får konsekvenser när det gäller det planerade gasprojektet, där gasledningarna skall gå just genom de områden som man nu har beslutat om byggnadsförbud för. Man får konsekvenser i Bunkeflo, där det är planerat ett visst byggande för att ge underlag för service. Och man får konsekvenser i Klagshamn beträffande rekreationsområdet där.

*Om regeringens  
handläggning av  
planärende rörande  
Malmö kom-  
mun*

**Anf. 10** Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBE:

Herr talman! Syftet är inte att skapa oklarhet utan tvärtom att skapa klarhet om vad kommunen har för möjligheter i framtiden att klara sin tätortsutbyggnad. Det är inte meningen att man skall stanna vid de exakta gränser som finns i dag.

Det gäller klarhet för kommunen om vilket planeringsunderlag som finns på längre sikt och att man inte skall behöva pröva det i samband med varje detaljplan. Och det gäller klarhet för jordbrukarna om de skall våga investera i sin mark eller inte.

Reaktioner i Oxie från Hem och Skola-föreningen och byggföretag – självfallet blir det reaktioner när man går ut och säger att i morgon måste byggnadsarbetena läggas ned. Men så är det ju inte. Dessa reaktioner har kommit på helt felaktig information – man har läst tidningar.

Jag tycker att Lars-Erik Lövdén borde ha läst på litet grand, innan han tar upp en diskussion här i kammaren om de bitar som är helt utklarade nu.

Gasledningar har ingenting med bygglagstiftningen att göra. De prövas över huvud taget inte via bygglagstiftningen utan följer annan lagstiftning. De har alltså inte med den här frågan att göra.

**Anf. 11** OLLE AULIN (m):

Herr talman! För att skapa klarhet vill Birgit Friggebo tydligen först ha en lång tid av oklarhet.

Jag vill fortsätta med det citat av Birgit Friggebo som jag inte hann med i mitt förra inlägg. I regeringens skrivelse 1981/82:29 sägs i ett beslut angående markhushållningen i Skåne:

”Enligt vad som föreslås i promemorian behövs det inte någon ny samlad redovisning från kommunerna av ett markhushållningsprogram för Skåne. Det fortsatta arbetet med markhushållningen bör i huvudsak kunna inordnas i kommunernas löpande planering och bedrivs i de former och med det samrådsförfarande som normalt tillämpas enligt byggnadslagstiftningen.”

Beslutet är daterat den 17 september 1981. Tycker Birgit Friggebo att det som nu skett rimmar väl med vad som sägs om normalt samrådsförfarande?

*Om regeringens  
handläggning av  
planärendena rörande  
Malmö kommun*

Jag har inte fått svar. Tycker inte Birgit Friggebo att det hade varit bra med personlig kontakt och diskussion av de här frågorna, innan man klämde till med detta beslut? Här var det inte tal om samråd längre utan om maktspråk.

**Anf. 12 LARS-ERIK LÖVDÉN (s):**

Herr talman! Jag nämnde några punkter där det skapas osäkerhet i Malmö kommun. Det gällde Oxie och gasprojektet. Jag skulle kunna fortsätta uppräknningen av sådana punkter där man menar att det finns osäkerhet, och jag är övertygad om att Birgit Friggebo skulle fortsätta att backa och säga att det alltid finns möjligheter till dispens. Men folk i Malmö – byggare och andra – litar inte på de möjligheterna. Och det är naturligtvis fullständigt klart att de inte *kan* göra det heller. Då skulle det inte finnas något syfte med beslutet om nybyggnadsförbud för de här områdena i kommunen.

Sedan, Birgit Friggebo: Den klarhet som bostadsministern efterlyser hade hon kunnat få, om hon hade åkt ner till Malmö tillsammans med sina medhjälpare och satt sig in i den kommunala markplaneringen, innan hon fattat så långtgående beslut som hon nu har gjort.

**Anf. 13 Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBE:**

Herr talman! Vi har ganska många tusen ärenden att hantera i departementet varje år. Och i den fråga som det nu gäller har vi osedvanligt stor kännedom om bakgrunden. Därför är det inte nödvändigt att åka ner till Malmö för att skapa sig en bild av de faktiska förhållandena.

Faktum kvarstår att man har dubbelt så stora reservområden än vad man faktiskt behöver.

Man litar inte på prövning, dispensgivning och annat sådant, påstår Lars-Erik Lövdén. Prövningen skall ju ske enligt de regler som finns fastlagda i byggnadslagstiftningen. Det är klart att man aldrig har någon hundra procentig garanti ens för att få stadsplaner eller byggnadsplaner fastställda av länsstyrelsen. Dispenserna kommer att prövas precis på samma sätt, med en lämplighetsavvägning mellan behovet av och önskemålet att fortsätta utbyggnad och behovet av att spara jordbruksmark.

**Anf. 14 OLLE AULIN (m):**

Herr talman! Tusen ärenden var det – och samtidigt erkänner Birgit Friggebo att detta är ett enastående beslut. Krävs det inte att man inför ett sådant här enastående beslut tar kontakt med vederbörande instanser? Vad sade planverket inför det här beslutet, Birgit Friggebo? Har planverkets styrelse haft ärendet uppe för att ge råd till regeringen i frågan?

Birgit Friggebo har talat om att bygga igen hålen i Malmö – Malmö är en bombad stad. Ja, visst är den bombad av det här beslutet – det åstadkommer säkert mycket skada, menar jag. Birgit Friggebo som bostadsminister vet mycket väl vilka svårigheter det är att bygga på enstaka tomter i en stad med höga kostnader för marken, höga räntekostnader för byggandet; man kan inte bygga industrier där, man kan inte bygga villor där. Man måste ha en

ordentligt klar bild av förutsättningarna för planeringen. Jag tycker att vad planverket tidigare har sagt i sitt yttrande till regeringen stämmer ganska bra med verkligheten där nere. Varför tog inte Birgit Friggebo kontakt med Malmö kommun och med planverket?

Nr 81

Tisdagen den  
16 februari 1982

---

*Om regeringens  
handläggning av  
planärende rörande  
Malmö kom-  
mun*

**Anf. 15 LARS-ERIK LÖVDÉN (s):**

Herr talman! När det gäller dispensererna blir jag mer och mer förvånad över bostadsministerns yttrande. Hon utlovar dispenser för det ena och det andra projektet. Totalt omfattar väl nu dispensmöjligheterna samtliga de projekt som kommunen har haft i sin planering. Därmed kan man fråga sig: Vad var syftet med beslutet att utfärda ett nybyggnadsförbud, om man skall ge dispens på alla områden? Det är en konstig hantering.

Det var ett uppseendeväckande beslut, som var förstasidesstoff i de flesta tidningar. Jag anser att det var ett så uppseendeväckande och anmärkningsvärt beslut att regeringen borde ha haft underhandskontakter med kommunerna. Det borde man åtminstone kunna kräva av en folktopartistisk bostadsminister, som står för när demokrati.

**Anf. 16 Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBO:**

Herr talman! Jag utlovar inga dispenser. Jag bara redovisar den formella möjligheten att få dispenser prövade i länsstyrelsen. Därvid skall den vanliga lämplighetsprövningen ske mellan behovet av att bygga ut och att ta i anspråk jordbruksmark. Jag gör ingen prövning i sak av vilka dispenser som sedan skall ges.

När det gäller bombhålen i Malmö kommun så har jag träffat många människor som ställt frågan: Varför avviker Malmö så mycket från andra kommuner i landet och varför sker det ingenting?

Det kan ibland vara vissa svårigheter att bygga på enstaka tomter, men det är faktiskt så att det i hög grad är kommunen själv som äger och disponerar dessa markutrymmen. Det har varit en kommunalpolitisk stridsfråga nere i Malmö kommun, varför man inte använder denna mark mer.

När blev planverket något slags rådgivare till det moderata samlingspartiet?

**Anf. 17 OLLE AULIN (m):**

Herr talman! Det brukar vara så att man i regeringsställning tar råd av fackmyndigheter. Man gör ju det i andra avseenden, och man inhämtar yttranden t. ex. över de byggnadsplaner som skulle fastställas. När man nu skall gå till ett enastående beslut, är det då inte viktigt att ta råd av fackmyndigheter och dessutom höra Malmö kommun? Jag har ännu inte fått svar på frågan, varför inte Birgit Friggebo åker ner och talar med företrädare för kommunen innan ett sådant här beslut fattas.

När det talas om att bygga på bombad mark, så vet Birgit Friggebo mycket väl att det har skett en utflyttning från Malmö som gör att det inte är så eftertraktat att bygga mycket dyra hus med höga hyror. Det känner Birgit Friggebo till. Sedan vet Birgit Friggebo också att de borgerliga politikerna i

Tisdagen den  
16 februari 1982

*Om principerna  
för utvisning till  
Turkiet*

Malmö – alltså oppositionspolitikerna – klart har redovisat att man skall försöka ta den marken i anspråk i första hand innan man bygger på jordbruksmark.

**Anf. 18** LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Herr talman! Ingen kontakt med kommunen. Inget råd av fackmyndigheten. Bostadsminister Friggebo är "sig själv nock", som vi säger i Skåne.

Det är dyrt att bygga i innerstaden, bostadsministern. Det kan kanske bostadsministern rätta till genom att sänka kostnaderna i nyproduktionen och bevilja frikostiga lån för markförvärv.

Jag tycker inte att det är lönt att fortsätta den här diskussionen. Jag har fått svar på mina frågor. Det finns inga sakliga motiv för regeringens beslut. Man har inte utrett konsekvenserna, och man hade inte tagit kontakt med kommunen, innan beslutet fattades.

Överläggningen var härmed avslutad.

**3 § Svar på fråga 1981/82:233 om principerna för utvisning till Turkiet**

**Anf. 19** Statsrådet KARIN ANDERSSON:

Herr talman! Karl-Erik Svartberg har frågat mig om det är förenligt med svensk rättstradition att verkställa utvisningar av assyrier/syrianer till militärdiktaturens Turkiet.

Regeringen har i flera sammanhang givit uttryck för sin inställning till militärdiktaturen i Turkiet. Jag behöver inte upprepa det här.

Vad gäller assyrierna/syrianerna från Turkiet har emellertid inget framkommit som tyder på att deras allmänna situation som religiös minoritet har försämrats efter militärkuppen. Det finns därför ingen anledning att enbart på grund av militärkuppen i Turkiet låta assyrier/syrianer som grupp få stanna i Sverige.

Såväl assyrier/syrianer som andra turkiska medborgare får däremot av individuella politiska skäl stanna i Sverige i större utsträckning nu än före militärkuppen.

**Anf. 20** KARL-ERIK SVARTBERG (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Andersson för svaret. Jag vill direkt säga att jag inte är helt nöjd med det.

Det som fick mig att ställa frågan var utvisningen till Turkiet av en mor och hennes två flickor, 16 och 8 år gamla.

För det första reagerade jag när de togs i förvar på fångvårdsanstalten Hall, trots att Karin Andersson i oktober lovat att barn inte skulle tas i förvar i häkte eller i fångvårdsanstalt. Men den saken klarades ju ut genom ett regeringsbeslut en eller ett par dagar efter, alltså den 14 januari.

För det andra reagerade jag mot att två skolflickor skulle utvisas till ett

land som de aldrig bott i, aldrig sett. Den äldsta flickan talar nästan perfekt svenska och den yngsta nästan enbart svenska.

Jag tyckte f. ö. att det var underligt att vi här i Sverige, som i alla möjliga sammanhang och med all rätt kritiserar militärdiktaturen i Turkiet för dess ständiga brott mot mänskliga rättigheter, skulle utvisa fler människor dit med de risker som det innebar och fortfarande innebär för dem.

Nu säger Karin Andersson att det inte framkommit någonting som tyder på att den allmänna situationen för assyrier/syrianer som religiös minoritet har försämrats efter militärkuppen. Nej, det är ju i stället så att deras situation är och länge har varit så dålig som den över huvud taget kan vara. Man har ju uppenbara problem i Turkiet inom dessa grupper. Nog finns det väl hos regeringen några rapporter som visar att assyrier/syrianer far illa i Turkiet. Jag skulle gärna vilja att Karin Andersson kommenterade detta litet grand.

Sedan finns det, tycker jag mig märka, en positiv öppning i den sista meningen i svaret. Jag skulle gärna vilja ha ett förtydligande av Karin Andersson. Det står i svaret att man låter assyrier/syrianer och andra turkiska medborgare stanna i Sverige av individuella politiska skäl i större utsträckning nu än före militärkuppen.

Kan vi kanske mötas på vägen, Karin Andersson, när det gäller det här?

**Anf. 21** Statsrådet KARIN ANDERSSON:

Herr talman! Karl-Erik Svartberg var inte nöjd med mitt svar, och man kan naturligtvis ha olika utgångspunkter när man diskuterar en fråga.

Får jag till att börja med säga något om den allmänna situationen för assyrier/syrianer i Turkiet i ett längre perspektiv. Denna religiösa minoritetsgrupp har – det är vi säkert överens om – levat under ganska pressande förhållanden. Regeringen har också i olika omgångar bedömt dem som vad vi med ett något missvisande ord kallar B-flyktingar i Sverige, och många har fått stanna i Sverige.

Det frågan gällde här, och det jag har ansett att jag skulle svara på, är om deras situation blivit värre efter militärkuppen. Vi har, med utgångspunkt i samstämmiga uppgifter också från företrädare för gruppen, bedömt att så inte har skett. Man bedömer dem alltså där som företrädare för en religiös minoritet på samma sätt som tidigare. Det var det jag ville ha fram i svaret, men det kanske inte klart framgår.

Om de däremot, utöver att de tillhör den syrisk-ortodoxa kyrkan, har varit politiskt eller – kanske ännu värre – fackligt aktiva bedöms de på ett annat sätt nu än före militärkuppen. Just för personer som har en sådan bakgrund har situationen i Turkiet hårdnat väsentligt.

**Anf. 22** KARL-ERIK SVARTBERG (s):

Herr talman! Jag menar alltså att det är ganska orimligt att vi kritiserar militärdiktaturen i Turkiet för ständiga brott mot de mänskliga rättigheterna och ändå handlar som vi gör. Vi vet att fackliga ledare och politiskt

oppositionella är hårdast drabbade, men vi vet inte i detalj hur man hanterar människorna i Turkiet och vilka som drabbas nästa gång.

Det är därför jag menar att det inte kan vara förenligt med svensk rättstradition att på en och samma gång fortsätta att kritisera militärdiktaturen i Turkiet och ge den fler människor att eventuellt begå övergrepp emot. Det är det sättet att resonera och handla som jag tycker att det är väsentligt att vi får en ändring på.

**Anf. 23** Statsrådet KARIN ANDERSSON:

Herr talman! Det låter naturligtvis mycket bestickande att man inte till ett land som är föremål för kritik för brott mot de mänskliga rättigheterna borde skicka någon människa som inte själv väljer att åka dit. Jag förstår att det är den vinklingen Karl-Erik Svartberg vill ge frågan. De brott mot de mänskliga rättigheterna som begås i Turkiet begås ändå mot personer som varit aktiva politiskt eller fackligt. Såvitt vi hittills kunnat förstå – och vi har en ganska klar bild av situationen i Turkiet, eftersom den ständigt är aktuell i våra ärenden – drabbar dessa brott inte den grupp vi här talar om och inte heller särskilt mycket människor som inte alls är aktiva.

Jag kan i och för sig förstå att det kan låta underligt att man över huvudet säger nej till någon som vill stanna i Sverige, då det innebär att vederbörande måste resa tillbaka till Turkiet, men situationen är densamma avseende många länder.

**Anf. 24** KARL-ERIK SVARTBERG (s):

Herr talman! De brott mot de mänskliga rättigheterna som sker i Turkiet har *hittills* inte drabbat assyrier/syrianer, sade Karin Andersson. Det är just därför jag ställt frågan. Vi vet ju inte vilken nästa grupp blir som militärdiktaturen i Turkiet tar itu med! Det är därför jag menar att vi inte bör utsätta människor för risker genom att utvisa dem till Turkiet.

Karin Andersson medgav sedan att de religiösa minoriteter som assyrier/syrianer utgör i Turkiet lever under ganska pressande förhållanden, som Karin Andersson uttryckte det. Det bör, tycker jag, vara skäl nog för att för tillfället avbryta utvisningarna till Turkiet. När det blir normala förhållanden i Turkiet får vi diskutera saken igen.

**Anf. 25** Statsrådet KARIN ANDERSSON:

Herr talman! Det finns ingenting som tyder på – och som jag sade har vi när det gäller Turkiet uppgifter från många olika håll – att just gruppen assyrier/syrianer skulle vara i riskzonen för tänkbara framtida åtgärder.

På det här området kan man inte alltid förutse vad som kommer att hända i framtiden. Ofta händer saker och ting mycket snabbt, och de kan hända i de mest oväntade länder. Man får därför utgå från den situation som är överblickbar, och det har vi också försökt göra då vi tagit ställning när det gäller Turkiet och assyrierna/syrianerna.

**Anf. 26** KARL-ERIK SVARTBERG (s):

Herr talman! Jag skulle till sist vilja säga att jag ändå önskar att regeringen omprövar sitt ställningstagande när det gäller dessa flyktingar och försöker att se saken litet mer i enlighet med vår allmänna syn på Turkiet.

Överläggningen var härmed avslutad.

**4 § Svar på fråga 1981/82:250 om åtgärder för att höja standarden på riksväg 83 mellan Ljusdal och Ånge**

**Anf. 27** Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Martin Olsson har frågat mig om jag överväger några åtgärder för att höja standarden på riksväg 83 mellan Ljusdal och Ånge.

För utbyggnaden av vägnätet finns en särskild planeringsordning, som bygger på ett decentraliserat beslutsfattande. I nu gällande flerårsplaner för perioden 1979–1988 finns vissa smärre arbeten på vägen i Västernorrlands län upptagna.

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

I år planerar vägverket att – utöver normalt vägunderhåll – göra vissa förstärkningsarbeten på ca 10 km av vägen söder om Hennan. Vidare planerar verket att utföra gångbancarbeten i Ånge. I beredskapsprogrammet finns dessutom ett par vägombyggnader som kan genomföras om verket får beredskapspengar.

**Anf. 28** MARTIN OLSSON (c):

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

Det kan inte råda något som helst tvivel om att delen Ramsjö–Östavall av riksväg 83 mellan Ljusdal och Ånge har en så otillfredsställande standard att en ombyggnad eller nybyggnad är nödvändig. Även i en tid då stor återhållsamhet måste iaktas med statliga utgifter bör en sådan upprustning anses mycket motiverad. En upprustning skulle nämligen bl. a. öka framkomligheten, öka utvecklingsmöjligheterna för berörda bygder, minska olycksfrekvensen och även minska slitaget på fordonen.

Riksväg 83 är den viktigaste vägförbindelsen mellan västra Medelpad och västra Hälsingland och har därigenom stor regionalpolitisk betydelse för delar av Västernorrlands och Gävleborgs län, som har speciellt stora problem.

Vägen är naturligtvis väsentlig för människorna i berörda områden men även som genomfartsled, inte minst för den nord-sydliga turistströmmen. Den går genom skogrika trakter, och för skogsnäringen är det nödvändigt att vägen har tillräcklig bärighet och kan utnyttjas till fulla hela året.

Det bör påpekas att det finns planer utarbetade på att starta brytning av

**Nr 81**

Tisdagen den  
16 februari 1982

---

*Om åtgärder för  
att höja standar-  
den på riksväg  
83 mellan Ljusdal  
och Ånge*

Tisdagen den  
16 februari 1982

*Om åtgärder för  
att höja standar-  
den på riksväg  
83 mellan Ljusdal  
och Ånge*

guldhaltig malm i närheten av området, nämligen vid Enåsen. Såväl för godstransporter som för människors möjligheter att ta arbeten som kan erbjudas fordras en vägstandard som någorlunda fyller vår tids krav.

Många trafikolyckor, några med dödlig utgång, har inträffat efter den aktuella vägsträckan. Varje gång har nästan desperata krav på åtgärder ställts men hittills utan resultat. Allteftersom belastningen har ökat, bl. a. på grund av skogstransporter, och andra vägar av motsvarande eller lägre klass har rustats upp har kritiken accenturerats och kraven på åtgärder ökat. Ombyggnader har diskuterats vid olika tillfällen men inte blivit utförda. De förstärkningsarbeten på ca 10 km av vägen söder om Hennan som nämns i svaret är självklart välkomna men inte tillräckliga. Hela vägen måste få en tillfredsställande standard.

Den senaste tidens överväganden om att klassificera denna riksväg som länsväg har medfört att människorna i bygden nu befarar att de nödvändiga förbättringarna av vägen skjuts ännu längre in i framtiden. Med anledning av den oro som råder om möjligheterna att få denna väg upprustad efter en eventuell nedklassificering vill jag fråga kommunikationsministern om en klassificering till länsväg kan ha någon negativ betydelse för tidpunkten när vägen kan rustas upp.

**Anf. 29** Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag har naturligtvis förståelse för de synpunkter som Martin Olsson framför. Jag vet lika bra som någon annan vad ett väl utbyggt vägnät betyder i olika hänscenden. Men jag vill återigen hänvisa till att det finns en hanteringsordning för sådana här frågor. Det är i stort sett länsmyndigheterna som bestämmer i vilken turordning de olika vägprojekten skall utföras. Som jag nämnde i svaret är det möjligt att i flerårsplanerna pröva om man skall ta med den vägsträcka som Martin Olsson har nämnt. Jag tror att aktualiserandet av frågan här i riksdagen kan spela en viss roll i det sammanhanget.

Frågan om vid vilken tidpunkt en väg kommer med i planeringen är inte direkt avhängig av om vägen är riksväg eller länsväg. Det avgörande är naturligtvis vägens beskaffenhet, dess betydelse för dem som trafikerar den och antalet trafikanter. Det är en serie sådana omständigheter som spelar in.

**Anf. 30** MARTIN OLSSON (c):

Herr talman! Jag hoppas att jag får tolka kommunikationsministerns svar så att förutsättningarna för att få en ombyggnad av den här vägen ändå är något större än vad man tidigare har trott.

Om en riksväg nedklassificeras till länsväg riskerar man att turistströmarna söker sig till andra vägar, till dem som alltjämt är riksvägar. Därigenom får man lägre trafikintensitet, och rent statistiskt minskar då förutsättningarna för vägen att hävda sig i prioriteringsordningen.

I Västernorrlands län är vägstandarden lägre än i länen i genomsnitt i vårt land vad gäller både bärighet och antalet belagda vägar. Därför behövs större

anslag till det länet. Jag tog upp den här frågan i riksdagen 1979, och trafikutskottet och riksdagen gjorde då ett relativt positivt uttalande. Man utgick från att väganlagen skulle fördelas så att länen efter hand fick likartad standard. Jag hoppas därför att väganlagen nu fördelas så att det blir möjligt att förbättra den vägsträcka som vi här har talat om.

Överläggningen var härmed avslutad.

**Nr 81**

Tisdagen den  
16 februari 1982

---

*Om tågtrafiken  
mellan Uppsala  
och Stockholm*

## **5 § Svar på fråga 1981/82:253 om tågtrafiken mellan Uppsala och Stockholm**

**Anf. 31** Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jörgen Ullenhag har frågat mig vilka kortsiktiga och långsiktiga åtgärder som kommer att vidtas för att förbättra situationen för tågresenärerna mellan Uppsala och Stockholm.

Inledningsvis vill jag understryka att Uppsalapendeln bara är en del av SJ:s totala trafik. SJ måste inom ramen för sin kommersiella verksamhet göra de prioriteringar och dispositioner av lok och vagnar som är nödvändiga för att klara det samlade trafikutbudet. Enligt min mening är den trafik som SJ tillhandahåller till och från Uppsala under normala förhållanden av god standard.

De problem som Jörgen Ullenhag tar upp är dess värre inte speciella för Uppsalatrafiken. Både SJ:s fjärrtrafik och lokaltrafiken i övriga delar av landet har utsatts för stora störningar som en följd av det ovanligt svåra vintervädret och på grund av att vagnparken under tidigare år inte förnyats i tillräckligt snabb takt.

En rad åtgärder sätts nu in successivt för att komma till rätta med problemen. Regeringen har så sent som i början av denna månad gett SJ 110 milj. kr. för att vinterberedskapen skall kunna förbättras. Jag har nyligen här i riksdagen redogjort för hur dessa pengar kommer att användas. SJ har dessutom möjlighet att göra omprioriteringar inom sin ordinarie investeringsbudget för att få fram mer pengar till vinterberedskapen. Alla de här åtgärderna räknar jag med skall få betydelse för SJ:s trafik och då även för Uppsalatrafiken.

Regeringens uppgift är, vilket jag vill betona, att ge SJ allmänna förutsättningar att utvecklas till ett modernt, rationellt och serviceinriktat affärsföretag, men inte till att lägga sig i trafikuppläggnings på enskilda linjer.

När det gäller den långsiktiga inriktningen av just Uppsalapendeln är det, precis som på andra linjer, SJ:s marknadsmässiga bedömningar som är avgörande. Speciella krav på den lokala och regionala tågtrafiken kan regleras genom avtal mellan SJ och berörda regionala trafikhuvudmän, dvs. i det här fallet i första hand Upplands Lokaltrafik.

Tisdagen den  
16 februari 1982

---

*Om tågtrafiken  
mellan Uppsala  
och Stockholm*

Anf. 32 JÖRGEN ULLENHAG (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min fråga.

Alla de tusentals pendlarna mellan Uppsala och Stockholm har under en lång tid drabbats av mycket besvärande förseningar. Antalet sittplatser räcker ofta inte till. Dessutom är informationen i samband med tågförseningarna ofta obefintlig eller otillräcklig.

Det här har pågått länge nu. Uppsalapendlarna är ett tåligt släkte, men nu börjar tålmodet tryta.

I Svenska Dagbladet den 7 februari sade ordföranden i Pendlarföreningen Pust Gillis Zingmark: "Så ihållande eländigt att vara pendlare mellan Uppsala och Stockholm som nu har det aldrig varit tidigare. Bara i undantagsfall håller tågen normala tider. Vi får i genomsnitt räkna med 1 timmes extra restid per dag. Vissa dagar flera timmar. Och vi tvingas dessutom många gånger att tillbringa resan i överfulla sovvagnskorridorer."

För ett par dagar sedan berättade tidningen Expressen en osannolik men ändå sann historia om 300 Uppsalapendlare, som skjutsades mellan olika tåg. Tåget skulle ha gått från Stockholm klockan åtta på kvällen och skulle ha varit i Uppsala en kvart i nio. En kvart över elva kom resenärerna fram till Uppsala efter en färd på olika tåg.

Jag har, herr talman, vid flera tillfällen i riksdagen tagit upp pendeltrafiken mellan Uppsala och Stockholm. Claes Elmstedt är den tredje kommunikationsministern som jag diskuterar frågan med i denna kammare. Tyvärr måste jag säga att så bedrövlig som situationen har varit de senaste månaderna har den inte varit tidigare, och det säger ganska mycket.

Ulf Adelson, den dåvarande kommunikationsministern, lovade mig den 22 april 1980 i en kammardebatt att det åtminstone skulle bli bättre när det gäller möjligheterna att få sittplats. Ulf Adelson sade: "Jag kan säga att det alltså fr. o. m. maj blir bättre, och sedan kommer det att successivt bli bättre varje månad som går. Jag kan för dagen tyvärr inte ange någon exakt tidsram." Bättre har det alltså inte blivit, snarare tvärtom.

Nu vill jag gärna säga att jag knappast, eller någon annan heller för den delen, kan hålla Claes Elmstedt ansvarig för den bedrövliga situationen. Jag noterar tvärtom att Claes Elmstedt i sitt svar till mig är medveten om att tågpendlarna har det mycket besvärligt. Han ställer också i utsikt förbättringar som resultat av de åtgärder som han redovisade. Jag vill dock till sist ställa två följdfrågor till Claes Elmstedt.

Informationen om tågförseningarna är, som jag nyss nämnde, ofta obefintlig eller otillräcklig. Om en försening uppkommer är det faktiskt mycket uppskattat, om tågresenärerna både i tågen och på perrongerna får ett vänligt besked om vad förseningen beror på och hur lång den beräknas att bli.

Min första fråga till Claes Elmstedt lyder: Kommer informationen om tågförseningar att bli bättre?

Min andra fråga lyder: Tror Claes Elmstedt att situationen för Uppsala-

pendlarna när det gäller förseningar och sittplatser allmänt sett förbättras, så att jag slipper att ta upp den här frågan på nytt om ett år, om jag då är riksdagsman och om Claes Elmstedt, vilket jag hoppas, fortfarande är kommunikationsminister?

**Anf. 33** Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag känner väl till problemen för dem som pendlar mellan Uppsala och Stockholm, och jag förstår deras irritation. Det är klart att man blir irriterad när tågen inte följer den tidtabell som är utsatt. Men Jörgen Ullenhag vet lika bra som jag att det har varit exceptionella problem den här vintern, och det spelar naturligtvis en betydande roll.

*Vagnarna räcker inte till, säger Jörgen Ullenhag. Det är möjligt att det är på det sättet, men leveransen av vagnar till SJ har ju aldrig varit större än den är f. n. Jag har tidigare här i riksdagen kunnat meddela att sedan ett halvår tillbaka levereras fyra vagnar i månaden till SJ. Det skall ställas i relation till att det under flera år på 1970-talet inte levererades en enda ny vagn, och samtidigt har resandefrekvensen i vissa sammanhang ökat med mer än det dubbla. Saken tar litet tid att klara, men jag hoppas att det skall lösa sig allteftersom leveranserna fortskrider.*

SJ får dessutom ganska mycket pengar – det är det enda verk som får nettotillskott – för att kunna fortsätta den här utbyggnaden av både rullande materiel och annat.

Jörgen Ullenhag ställde ett par frågor. Jag börjar med den sista – den gällde om jag kunde lämna garantier, så att Jörgen Ullenhag skulle slippa fråga fler gånger. Ja, det är väl litet äventyrligt att lämna garantier som är sådana att en riksdagsman inte finner anledning att ställa en ny fråga – det äventyret ger jag mig inte in på.

Den andra frågan gällde en förbättring av informationssystemet. Ja, en ordentlig information är, skulle jag vilja säga, lösningen av 50 % av problemet. SJ fick, i samband med det beslut om nya pengar som regeringen tog för ett par veckor sedan, bl. a. ett antal miljoner för ett bättre utvecklat informationssystem. Jag utgår ifrån att man omedelbart tar itu med detta.

**Anf. 34** JÖRGEN ULLENHAG (fp):

Herr talman! Några garantier bad jag inte om. Jag bad om en bedömning från kommunikationsministerns sida – några tröstens ord till de tusentals pendlare som nu tycker att resorna är utomordentligt besvärliga på grund av alla förseningar.

Jag har inför den här frågedebatten blivit uppringd och kontaktad av flera Uppsalapendlare. Många av dem är högst förtvivlade. Det är ensamstående föräldrar som har stora bekymmer med barn tillsynen, eftersom de inte vet om de kommer hem klockan 6, 7 eller 8 på kvällen. Andra funderar på att sluta åka tåg och i stället gå över till bil. Ytterligare andra funderar på att flytta från Uppsala till Stockholm, trots att de inget hellre vill än att bo kvar i Uppsala.

*Om förbättringar  
i skörde-skade-  
skyddet*

Jag kan inte, herr talman, använda alla de kraftuttryck som uppretade tågpendlare har bett mig ta till i den här debatten. De uttrycken skulle knappast pryda kammarens protokoll, och jag skulle dessutom riskera att bli avklubbad.

Tyvärr har det inte blivit bättre här. I dag t. ex. kom 7.26-tåget från Uppsala i väg först efter klockan 8 och kom till Stockholm 50 minuter försenat.

Jag bjöd för knappt två år sedan in Ulf Adelson till en resa med Uppsalapendeln. Han lovade komma, men gjorde det inte utan blev moderatledare i stället. Jag vågar därför inte be Claes Elmstedt sätta sig på Uppsalatåget. Risken är dessutom alldeles för stor att Claes Elmstedts tåg blir stående på spåret under resan. Jag räknar i stället med att Claes Elmstedt skall göra allt han kan för att förbättra situationen för Uppsalapendlarna och för övriga SJ-resenärer. Hans svar gav ju ändå visst hopp om detta.

**Anf. 35** Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! När det återigen gäller frågan om huruvida man kan göra en bedömning av om det blir en bättre tingens ordning kommande vinter, så tror jag mig våga påstå att man kan göra en sådan bedömning. Jag säger detta mot bakgrund av att det ändå hänt en del och håller på att hända en del som pekar i den riktningen.

1980 togs beslut om att bygga en ny avisningshall ute i Älvsjö. Den är nu under uppförande och kommer att vara klar i god tid inför nästa vinter. Jag har så sent som i förmiddags varit och tittat på hallen och då fått information om att kapaciteten i stort sett kommer att tudubblas jämfört med de möjligheter man har i dag. Det bör rimligtvis spela en betydande roll och peka i den riktning som både herr Ullenhag och jag önskar.

Vidare har kapaciteten i Hagalund, där SJ har sina hallar och verkstäder, utökats. Vidare kommer man som komplettering att sätta upp s. k. värmetält för att möta de övriga behov som finns när det gäller avisning. Detta gäller både pendeltåg och fjärrtåg, och det gäller de tåg som går mellan Stockholm och Uppsala.

Det är detta, tillsammans med en del andra mindre åtgärder som planeras och som är på gång, som gör att jag vågar göra den här bedömningen.

Överläggningen var härmed avslutad.

**6 § Svar på fråga 1981/82:249 om förbättringar i skörde-skadeskyddet**

**Anf. 36** Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Ingvar Eriksson har frågat mig om orsaken till att ännu inget förslag om nytt eller förändrat skörde-skadeskydd framlagts och när jag har för avsikt framlägga proposition i ärendet. Vidare har Ingvar Eriksson frågat

om jag är villig att medverka till att årets odling av åkerböna och matärtor kan tas in i det nuvarande skyddet.

Som jag nämnde i ett tidigare frågesvar, vilket Ingvar Eriksson erinrar om i sin nu aktuella fråga, lade utredningen om skördeskadeskyddet i sitt betänkande fram två alternativa förslag till framtida system för skördeskadeskyddet. Det ena består av nuvarande områdesskydd med individuella kompletteringar i form av bl. a. lån och bidrag. Det andra är ett låne- och bidragssystem, grundat på individuell skadebedömning. Möjligheterna till en övergångslösning har också tagits upp. Betänkandet har remissbehandlats.

Våren 1981 gav regeringen vissa uppdrag om kompletterande utredningar. Parallellt härmed har arbetet inom jordbruksdepartementet med en proposition i frågan bedrivits vidare.

Under beredningen har vissa problem uppkommit rörande principen för skattebehandlingen av de lån som utredningens förslag byggde på. Den frågan kräver ytterligare överväganden.

När det gäller frågan om årets odling av åkerböna och matärtor kan tas in i det nuvarande områdesskyddet är jag inte beredd att medverka till någon förändring. Jag anser det inte vara lämpligt att vidta förändringar av sådant slag i nuvarande skördeskadeskydd samtidigt som frågan om en mer genomgripande reform bereds.

**Anf. 37 INGVAR ERIKSSON (m):**

Herr talman! Jag vill tacka jordbruksministern för svaret. Det är emellertid inte så positivt som jag hade hoppats. Det är ju angeläget att vi får fram ett bättre skördeskadeskydd än det som vi i dag har, och det var därför jag hade hoppats att jordbruksministern skulle kunna vara något mer positiv i sitt svar.

Jag har emellertid förståelse för att problemen kan vara omfattande. Det är helt klart att i de system som utredningen föreslagit finns det anledning att titta närmare på en del saker. Jordbruksministern har här också hänvisat till att man vill utreda vidare då det gäller skatteproblemen i de här sammanhangen. Han säger att det krävs ytterligare överväganden. Jag skulle i anslutning till det vilja fråga: När bedömer jordbruksministern att man har kommit så långt att man kan lägga fram en proposition, med hänsyn tagen till vad man kommer fram till vid dessa överväganden?

När det gäller åkerbönan ser jag ett av de allvarigare problemen. Den är en för vårt land – kanske framför allt när vi ser framåt – viktig odling. Genom att odla åkerbönor och ärtor skulle vi ju kanske kunna ersätta en del av vår proteinimport. Vi har ju anledning att försöka minska importen och odla så mycket som möjligt på våra egna jordar. Nu är det ju en känslig odling, som är riskfylld, men om man har tur kan man lyckas hyggligt. Står man däremot helt utan skydd när det gäller en odling som innebär stora risker, är det givet att intresset för den kan sjunka, och det betecknar jag som allvarligt. Därför skulle jag i det här sammanhanget vilja fråga jordbruksministern, om han är beredd att göra någonting för att få med denna odling i det kommande

skördeskadeskyddet. Jag beklagar att det inte är möjligt att göra något före årets odlingssäsong – det hade varit tacknämligt om detta hade kunnat ske. Men om propositionen kommer till hösten, finns det kanske möjligheter att lösa problemet till nästa år.

Det skall bli intressant att få höra jordbruksministerns bedömning.

**Anf. 38** Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Det är riktigt att behandlingen av den här frågan har tagit lång tid. Jag kanske var något för optimistisk på hösten 1980 när jag svarade på Ingvar Erikssons fråga den gången.

Det är i dag väldigt svårt att säga när en proposition kan läggas fram. Det avgörande är om det system med lån och bidrag som vi har tänkt oss skall kunna användas och bli till nytta, samtidigt som det skall bli billigare för staten. I den principiella skattebehandlingen skulle man då använda sig av principen att lånet skulle betraktas som en inkomst det år det gavs och att avdrag skulle få göras. Men detta är ju en avvikelse från vårt nuvarande skattesystem, och det kräver att man noga vet vad man gör innan man kan gå vidare. Det direkta svaret på frågan är att det väl inte kan bli någon förändring till årets odlingssäsong. Då har vi litet tid på oss inför nästa år.

När det gäller den andra frågan, om åkerböna resp. ärtor kan tas in i det nuvarande skördeskadeskyddet, har mitt svar naturligtvis inte varit grundat på någon avog inställning mot dessa odlingsslag när jag sagt att jag nu inte är beredd att ta in dem, utan mitt besked beror helt enkelt på att det är för sent att göra detta inför årets odlingssäsong. Dessutom är det knappast heller någon idé, eftersom vi funderar på att införa ett helt nytt system för ersättning av skördeskadador.

Men det är klart att det är viktigt att få in så många odlingsslag som möjligt i systemet – det sade jag redan för ett och ett halvt år sedan. Detta är fortfarande min grundläggande inställning.

**Anf. 39** INGVAR ERIKSSON (m):

Herr talman! Jag tackar jordbruksministern för det svaret. Jag kan ju dela hans uppfattning om hur viktigt det är att ett nytt skördeskadeskydd verkligen ger ett så gott skydd som möjligt, som tillfredsställer de behov som det är avsett för och inte kostar samhället mer än nödvändigt. Jag instämmer därför med jordbruksministern i att alla kompletterande utredningar bör göras så fullständiga som möjligt.

När det gäller frågan om åkerbönonorna och ärtorna kan jag ändock inte underlåta att en än gång säga att jag hoppas att jordbruksministern verkligen är positivt inställd till denna odling, även om den kanske har en lokal prägel, och jag hoppas att det inte gör att man inte är beredd att komplettera det nuvarande skyddet. Om det inte går att hinna få fram någon proposition, borde det väl ändå finnas vissa möjligheter att komplettera skyddet genom att ta in de här odlingarna i det, kanske till 1983 års odlingssäsong.

**Anf. 40** Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Det sista var väl ändå en litet onödig elakhet. Ingvar Eriksson tycktes mena att bara därför att åkerbönor i princip endast odlas i Skåne, så skulle jordbruksministern vara avogt inställd. Så är det naturligtvis inte. Man kunde då hellre leda tanken till att eftersom matärtor i så mycket större utsträckning odlas i Östergötland, borde det vara stor anledning för jordbruksministern att se till att de kom in i skyddet.

De rent praktiska svårigheterna beror på att grödorna arealmässigt sett är så små att det är svårt att hitta någon motsvarande gröda att bedöma dem emot vid en avvägning. Det har varit det praktiska problemet.

**Anf. 41** INGVAR ERIKSSON (m):

Herr talman! Jag avsåg inte att vara elak, men odlar man bönor just i det området, tycker man det är ledsamt med de nuvarande reglerna, därför att man är beroende av den odlingen, och man är då angelägen om att få in den i skyddet.

Jordbruksministern säger att han är beredd att framgent försöka verka för att flera slag av odling kommer in i skördeskadeskyddet. Då hoppas jag att även östgötaärtorna skall komma in i bilden.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **7 § Svar på fråga 1981/82:255 om skärpta regler för avgasrening**

**Anf. 42** Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Grethe Lundblad har frågat mig om jag vill redogöra för orsaken till att skärpta regler för bilarnas avgaser skall fördröjas ytterligare två år. Nuvarande bestämmelser om krav på begränsning av avgaserna från motorfordon meddelades av regeringen år 1972 i bilavgaskungörelsen. I fråga om bensindrivna personbilar gäller bestämmelserna för bilar av 1976 och senare års modeller. De svenska avgaskraven är väsentligt strängare än de som gäller inom EG. Huvudansvaret för tillsynen av bilavgaskungörelsens efterlevnad övergick år 1979 från trafiksäkerhetsverket till statens naturvårdsverk.

I maj 1981 meddelade naturvårdsverket nya tillämpningsbestämmelser till bilavgaskungörelsen. Dessa bestämmelser, som kallas A 10, ersätter äldre bestämmelser, kallade F 40, som meddelats av trafiksäkerhetsverket. Bestämmelserna reglerar i första hand den provning som fordras för att en biltillverkare skall erhålla ett avgasgodkännande för en ny bilmodell. Ett sådant godkännande måste föreligga, innan en bilmodell kan typgodkännas. Efter ett typgodkännande kan serietillverkade bilar registreras och tas i bruk.

Sedan bilindustrin i överklagande till regeringen yrkat att naturvårdsverkets tillämpningsbestämmelser skulle upphävas, har regeringen nyligen beslutat att göra smärre ändringar i bestämmelserna men att i övrigt avslå

besvären. Samtidigt uppdrogs åt kommerskollegium att skyndsamt notifiera bestämmelserna med de föreslagna ändringarna enligt de internationella förpliktelser som gäller i detta fall. Vidare har regeringen meddelat en föreskrift om vad som gäller till dess att slutligt beslut om tillämpningsbestämmelserna föreligger. Den föreskriften innebär att F 40-bestämmelserna kan tillämpas på bilar av 1983 eller 1984 års modell, om en biltillverkare begär det. Meningen är således att A 10-bestämmelserna, som i och för sig är bindande föreskrifter, skall tillämpas obligatoriskt först fr. o. m. 1985 års bilmodeller.

Att en viss övergångstid medgivits beror på att flera biltillverkare inte ansett sig på kortare tid kunna genomföra bl. a. de konstruktionsändringar som för deras del erfordras för att klara de krav i fråga om uppföljande kontroll av serietillverkade bilar som ställs i de nya bestämmelserna.

**Anf. 43 GRETHE LUNDBLAD (s):**

Herr talman! Jag vill gärna tacka statsrådet för ett i och för sig korrekt svar som dock, tycker jag, döljer orsakerna som jag hade frågat efter.

Jag upprepar vad jag inledde min fråga med: "Trafiken är i dag den största källan till luftföroreningar i Sverige." Därför har riksdagen också önskat ett snabbt åtgärdsprogram mot luftföroreningar på grund av avgasutsläpp. Naturligtvis har naturvårdsverket, vår främsta miljövårdsmyndighet, haft samma åstundan, och därför har naturvårdsverket lagt fram sitt förslag om nya tillämpningsföreskrifter i maj 1981.

Trots att man tidigare har godkänt bilmodellens avgassystem och därefter typgodkänt vissa bilmodeller, så har man vid de årliga kontrollerna av bilar kunnat konstatera att dessa bestämmelser inte har följts av biltillverkarna. Det förtroende som provgodkännandet innebar har alltså svikits av bilindustrin i vissa fall. Svensk Bilprovning har kunnat se att avgasreningen på det sättet har blivit sämre än avsett. Det är därför som naturvårdsverket kom med nya bestämmelser, som skulle kunna innebära att man gjorde stickprovskontroller bland de nya bilarna för att se att bestämmelserna följdes. Det fanns nämligen tidigare inga bestämmelser om en uppföljande kontroll. Det fanns bara en bestämmelse om att man kunde återkalla ett avgasgodkännande. Men det skulle innebära att en oerhörd mängd bilar som redan hade varit i drift skulle återkallas från marknaden. Och det är naturligtvis omöjligt.

Jag har sett att jordbruksministern för pressen har erkänt att efterlevnaden av bilavgasbestämmelserna har varit otillfredsställande och att det är anledningen till att naturvårdsverket har kommit med dessa nya bestämmelser. Det är därför anmärkningsvärt att regeringen i sitt beslut ändrar på naturvårdsverkets krav och säger att de biltillverkare som så önskar kan använda de gamla bestämmelserna för 1983 års och eventuellt 1984 års modeller. Biltillverkarna kan alltså visa upp en bil för godkännande men sedan strunta i att egentligen följa bestämmelserna.

Det är faktiskt inte bara tätorterna som detta gäller. Även i många mindre kommuner har man stora bekymmer med avgaser från bilar. Enligt

beräkningar skulle nära tre fjärdedelar av koloxiden och hälften av kväveoxiden som bilarna spyr ut på våra gator och vägar försvinna med en rening enligt de bestämmelser som gäller. Men efterlevnaden har alltså blivit mycket sämre än beräknat.

Jag vill fråga statsrådet: Vad är den egentliga orsaken till att statsrådet på detta sätt stryker bilindustrin medhårs i en för hela folket så viktig fråga som den om minskningen av luftföroreningarna?

---

*Om skärpta regler  
för avgasrening*

**Anf. 44** Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Mitt svar till Grethe Lundblad är att det inte är någon rättvis bedömning som hon gör, när hon säger att vi har strukit bilindustrin medhårs. Grethe Lundblad skall komma ihåg att bilindustrin i sitt överklagande har åberopat att Sverige borde införa EG:s bestämmelser i stället för att vidareutveckla de nuvarande svenska avgaskraven. Jämfört med de svenska bestämmelserna innebär exempelvis EG-bestämmelserna krav på väsentligt mindre avgasrening.

Regeringens beslut innebär att vi inte tillmötesgår önskemålen om en mildring av avgaskraven. I stället införs nu en bättre tillsyn av efterlevnaden av bilavgasbestämmelserna. Härigenom skapas förutsättningar för en förbättring totalt sett av bilavgassituationen.

Av en del biltillverkare fordras nu omkonstruktioner av motorerna, och sådana tar en viss tid. Det måste vi ta hänsyn till. Det är ingenting onaturligt i detta. Det är lika naturligt som när den socialdemokratiska regeringen 1972 införde bilavgasbestämmelserna men samtidigt sade att de för bensinbilar skulle gälla fr. o. m. 1976 års bilmodeller. Det var ingenting onaturligt i det. Det var ett riktigt beslut som man den gången fattade. Och detta är en parallell till det beslutet.

**Anf. 45** GRETHE LUNDBLAD (s):

Herr talman! Nej, jag vill inte protestera mot jordbruksministerns beskrivning. Men saken är den att bilindustrin inte har följt de tidigare bestämmelserna, som krävde en avgasrening som var jämförbar med den som man har i USA, Canada och Schweiz. I USA gäller kraven fr. o. m. 1973 års modeller. Trots att bilindustrin egentligen har struntat i våra bestämmelser, menar statsrådet att biltillverkarna skall få ytterligare tid på sig att anpassa sig till bestämmelser som i sak inte innebär någon skärpning, utom när det gäller kontrollen. Det allvarliga är alltså att man skall stryka sådana biltillverkare medhårs som medvetet medverkar till miljöförstöringen i Sverige. Dem skall vi således inte ta itu med.

Som riksdagsledamot måste man verkligen bli upprörd över sådana beslut från regeringens sida. Riksdagen har begärt att vi snabbt skulle få ett åtgärdsprogram mot luftföroreningar från biltrafiken. I det läget går regeringen ut och medverkar till att nuvarande bestämmelser, som har gällt i flera år, inte skall följas av bilindustrin. Biltillverkarna skall kunna hemställa om att få slippa att följa gällande bestämmelser – det är vad det är fråga om.

---

*Om skärpta regler  
för avgasrening*

Jag tror att många föräldrar och barn, som har krävt att vi ordentligt skall ta itu med frågan om bilavgaserna i våra samhällen, också kommer att bli mycket upprörda över en sådan valhant behandling av en hemställan från vår viktigaste naturvårdsmyndighet om att få bättre ordning på luftföroreningarna.

**Anf. 46** Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN: .

Herr talman! Jag är helt övertygad om, att om Grethe Lundblad sätter sig ner och läser regeringsbeslutet, kommer hennes upprördhet att försvinna, för då kommer hon att förstå vad det är fråga om.

**Anf. 47** GRETHE LUNDBLAD (s):

Herr talman! Jag vill säga till statsrådet att jag har läst regeringsbeslutet, och jag har läst naturvårdsverkets ansökan. Jag vet också vilken åsikt naturvårdsverket har i dag. Man tror att det beslut som regeringen nu har fattat kommer att innebära att regeringen inte tar ordentligt itu med luftföroreningarna i fortsättningen. Man är rädd för att detta också skall få konsekvenser för övrigt miljövårdsarbete i Sverige. Man anser att det fortsatta arbetet för att förbättra vår luft genom att minska föroreningarna från biltrafiken i dag vilar på en mycket bräcklig grund, just till följd av regeringens beslut.

**Anf. 48** Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Jag är ledsen att säga det, men Grethe Lundblad har inte läst regeringens beslut. Jag har justerat det i dag och skall skriva under det i morgon, så det är inte möjligt att Grethe Lundblad har kunnat läsa det.

Överläggningen var härmed avslutad.

**8 §** Föredrogs och hänvisades  
Proposition  
1981/82:104 till finansutskottet

**9 §** Föredrogs och hänvisades  
Motionerna  
1981/82:2156 och 2157 till lagutskottet  
1981/82:2158 till skatteutskottet

**10 §** Anmälades och bordlades  
Motionerna  
1981/82:2159 av *Lars Werner m. fl.*  
Låneförbudet i aktiebolagslagen (1975:1385) (prop. 1981/82:95)  
1981/82:2160 av *Frida Berglund* och *Gudrun Sundström*  
1981/82:2161 av *Gunnar Biörck* i Värmdö  
1981/82:2162 av förste vice talmannen *Ingegerd Troedsson*

1981/82:2163 av *Lars Werner m. fl.*  
1981/82:2164 av *Margareta Winberg och Arne Nygren*  
Hälso- och sjukvårdslag, m. m. (prop. 1981/82:97)  
1981/82:2165 av *Nils Hjorth m. fl.*  
Vissa luftfartspolitiska frågor (prop. 1981/82:98)

**Nr 81**

Tisdagen den  
16 februari 1982

---

*Meddelande om  
fråga*

## **11 § Meddelande om fråga**

Meddelades att följande fråga framställdes

*den 16 februari*

**1981/82:266** av *Ylva Annerstedt* (fp) till statsrådet *Ulla Tillander* om villkoren för anvisning av ungdomsplatser:

I förordningen om ungdomsplatser framgår klart att skolan skall pröva möjligheterna till yrkesintroduktion innan ungdomar anvisas ungdomsplatser.

I dagarna har AMS gått ut med information till länsarbetsnämnderna, som kan tolkas så att detta förfaringsätt inte skall vara regel.

Vilka åtgärder avser skolministern vidtaga för att förordningens bestämmelser skall efterlevas?

**12 §** Kammaren åtskildes kl. 16.22.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

*/Solveig Gemert*