

Tisdagen den 13 oktober

Kl. 15.00

*Om ökad trafiksäkerhet på Europaväg 6 genom Bohuslän, m. m.***1 § Svar på interpellation 1987/88:6 om ökad trafiksäkerhet på Europaväg 6 genom Bohuslän, m. m.****Anf. 1** Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Kenth Skårvik har frågat mig

1. vilka initiativ jag tänker ta för att minska olycksriskerna på E 6 genom Bohuslän samt
2. om jag kan tänka mig någon form av initiativ som kan påverka t. ex. bilförare från andra länder att ta hänsyn till de trafikföreskrifter vi har i Sverige och därmed efterfölja dem.

Väg E 6 har en viktig funktion för både internationell och nationell trafik samt för trafiken inom länet. Vägen har därför under åren successivt förbättrats, och ytterligare ombyggnadsåtgärder planeras, t. ex. är utbyggnaden till motorväg beslutad för delen Stenungsund–Uddevalle. Trots att stora insatser har gjorts och även pågår är jag medveten om att flera avsnitt på E 6 fortfarande har en låg standard.

Orsakerna till problemen med trafiksäkerheten på E 6 i Bohuslän är flera. Det finns ett stort inslag av internationell trafik. Trafikbelastningen är ojämn under året. Under sommarmånaderna juni, juli och augusti är trafikbelastningen dubbelt så stor som under övriga delar av året. Vägens standard på flera avsnitt är lägre än vad som motiveras av vägens funktion som Europaväg och den stora trafikbelastningen under sommarmånaderna, vilket bl. a. skapar en ojämn trafikrytm. Dessutom är en stor andel av trafikanterna under sommaren obekanta med vägen.

På kort sikt kan ökade insatser i form av t. ex. hastighetsövervakning och trafiksäkerhetsinformation vara det mest effektiva sättet att minska olycksriskerna.

Jag vill erinra om vad chefen för justitiedepartementet uttalat i årets budgetproposition. Han framhöll bl. a. följande: "Andra verksamhetsområden som under det kommande budgetåret enligt min mening bör uppmärksammas särskilt inom den ram som gäller för trafikövervakningen är kontroll av tung trafik och av fordonshastighet. Ett flertal skäl talar för att dessa områden prioriteras och att man intensifierar arbetet på att utveckla arbetsmetoder och att finna nya. — — — De alltför höga hastigheterna utgör huvudorsaken till flertalet olyckor på vägarna." Det ankommer på den regionala och lokala polismyndigheten att besluta om resurserna för t. ex.

trafikövervakning i förhållande till andra verksamhetsuppgifter för polisen.

På längre sikt kan en ombyggnad av vägavsnitt med låg standard skapa förutsättningar för en minskning av antalet olyckor. Som Kenth Skårvik känner till är vägplaneringen decentraliserad. För närvarande pågår revidering av flerårsplanerna för byggande av statliga vägar. I det förslag till flerårsplan för byggande av riksvägar som nu remissbehandlas ingår flera åtgärder på E 6 i Bohuslän.

Det är grundläggande för trafiksäkerheten att vi har en god efterlevnad av våra trafikregler. Problemet med att åstadkomma det gäller såväl svenska som utländska trafikanter. Trafikreglerna är i allmänhet internationella även om det finns vissa nationella särbestämmelser. Sverige deltar emellertid aktivt i det internationella arbetet på en fortsatt harmonisering av reglerna.

Jag kan i detta sammanhang nämna att representanter för de norska och svenska kommunikationsdepartementen, polismyndigheterna och vägmyndigheterna sammanträffade i början av september med anledning av uppgifter om att norska bilförare orsakar trafiksäkerhetsproblem på E 6 genom Bohuslän.

Med reservation för att det statistiska underlaget är begränsat, ansåg man sig kunna dra slutsatsen att norska bilister *inte* är överrepresenterade i fråga om trafikolyckor i Bohuslän. Däremot ansågs en viss överrepresentation finnas när det gäller hastighetsöverträdelser.

Ett resultat av mötet blev att man från norsk sida kommer att informera norska bilister för att på så sätt försöka minska antalet trafikförseelser på de svenska vägarna. Från svensk sida skall rutinerna ses över när det gäller underrättelser till de norska myndigheterna om körkortsingripanden i Sverige i fråga om norska bilister.

## **Anf. 2 KENTH SKÅRVIK (fp):**

Herr talman! Jag tackar för svaret, som är innehållsrikt och bra. Det gäller bara att vi kommer till beslut som ger resultat, med målet att hela E 6 skall få en godtagbar standardförbättring.

Kommunikationsministern säger själv i svaret att en ombyggnad av vägavsnitt med låg standard bör göras för att minska antalet olyckor.

Jag känner till att vägplaneringen är decentraliserad. I samband med decentraliseringen blev man på vägverket i Bohuslän förtvivlad och menade att om man inte klarar kraven nu får man skjuta de planerade ombyggnaderna längre fram i tiden. Detta har upprört många sinnen i Bohuslän, efter en återigen olycksfylld sommar. Jag är nöjd med att representanter för svenska och norska myndigheter träffats. Vi hoppas på ett resultat så snart som möjligt.

Det är minsann inte lätt att vara kommunikationsminister i dagens Sverige, med den olika syn på liv och död som finns när det gäller människor och miljö. Hur besluten än fattas, gör man alltid fel i någons ögon.

Jag vet att kommunikationsministern väl känner till problemen med E 6. Jag måste erkänna att jag känner mig nöjd med att vägen nu äntligen får en ansiktslyftning fram till Uddevalla. Men nu gäller det E 6 norr om Uddevalla, där man mycket snabbt behöver få pengar till ombyggnad och förbättring. Vi kan inte acceptera denna massaker och denna lemlästning av

människor året runt – den är givetvis störst under sommartid.

Kommunikationsministern har säkert läst eller på annat sätt fått vetskap om det initiativ som ett läkarlag på Uddevalla lasarett går i spetsen för. Man har sedan flera år tillbaka själv fört statistik över de olyckor som skett. Den visar skrämmande siffror över dödsfall och skadade. Man säger från detta läkarlag att många liv skulle räddas om E 6 byggdes ut till motorväg. Detta sägs alltså av dem som fått ta hand om offren efter de grymma tragedier som dagligen utspelas på E 6 norr om Uddevalla. De säger också att all annan sjukvård drabbas och påverkas. Planerade operationer måste senareläggas. Praktiskt taget all annan kirurgisk verksamhet upphör i och med att trafikoffren stjälar nästan all tid. Detta gäller naturligtvis under sommarperioden. Det i sin tur betyder organisatoriska och ekonomiska problem, som i slutändan drabbar de bofasta bohuslänningarna.

Den statistik som läkarlaget visat stämmer väl överens med vägverkets.

Vi måste bygga om E 6 från Uddevalla till Svinesund. Vi måste se till att miljön efter E 6 förbättras, så att vår natur inte behöver lida. Allt detta går att lösa med en vettig prioritering av anslag från staten.

Det får inte bli någon form av styrkeförhållande där grupp står mot grupp, där den ena gruppen talar om att kämpa för liv och mot död och lemlästning och den andra ser till trädens bevarande och framtid. Ett sådant skyttegravs-krig gör ju att inget av målen nås.

Vi måste, herr kommunikationsminister, rädda både liv och miljö runt våra vägar och på dem. Det är vår regering, här företräd av kommunikationsministern, och vi politiker i riksdagen som är ansvariga för allt mänskligt lidande och för varje träd som dör så länge vi inget gör. Men under tiden fram till dess att vägen får en godtagbar standard, och kanske även senare, måste någon form av information om vägens beskaffenhet gå ut till dem som färdas på den, framför allt till bilister från andra länder som inte är vana att färdas på denna väg.

Det finns mycket som skulle kunna sägas i en sådan här interpellationsdebatt, men jag tror inte att det gynnar saken. Kommunikationsministern känner till det mesta om E 6.

Mycket har också sagts och skrivits om denna väg. Bohuslänningarna vet hur farlig den är. Långtradarförarna vet hur farlig den är. Räddningspersonalen får dagligen uppleva hur farlig den är. Sjukhuspersonalen får dagligen ta hand om offer som skördats på vägen. Nu måste något göras även för den sista biten upp till norska gränsen.

Kan därför kommunikationsministern i dag ge någon form av löfte om att större anslag skall prioriteras för en ordentlig och slutlig ombyggnad av hela E 6 norr om Uddevalla?

I dag engagerar sig många i denna fråga: vägverket, länsstyrelsen, landstinget, sjukvården, alla politiska partier i Bohuslän, kommunalråden i berörda kommuner norr om Uddevalla, massmedia och mängder av människor som tycker till.

Vi väntar på ett slutgiltigt svar från vår kommunikationsminister.

**Anf. 3 ELVING ANDERSSON (c):**

Herr talman! Jag kan instämma i den beskrivning som Kenth Skårvik och kommunikationsministern gör av situationen på E 6. Vi är alla överens om att situationen är fullständigt ohållbar, framför allt på sommaren, med den intensiva turisttrafik som då förekommer.

Som jag ser det, måste vi vidta åtgärder på två områden för att komma till rätta med situationen.

För det första måste vi göra en rejäl satsning på järnvägen, upprusta Bohusbanan och knyta den till det norska järnvägsnätet med en järnvägsbro över Svinesund. På det viset kan vi avlasta E 6 från en del trafik och föra över den till järnväg. Framför allt tror jag det är möjligt att föra över en stor del av den långväga, tunga godstrafiken från landsväg till järnväg, och det betyder oerhört mycket.

För det andra måste vi bygga ut och rusta upp E 6 – även om vi kan åstadkomma en viss avlastning.

Med de medel som nu finns i den långtidsplan som håller på att tas fram, kommer det att ta mycket lång tid innan vi får acceptabel standard på E 6. Däremot satsas det nu i ett kortsiktigt perspektiv stora pengar – 675 miljoner – på att bygga knappt två mil motorväg mellan Stora Höga och Ljungskile. Om vi ser på olycksstatistiken kan vi konstatera att de största trafikproblemen på E 6 finns norr om Uddevalla – inte söder därom. Därför tycker jag det vore rimligt att man fick lov att använda de här 675 miljonerna till andra upprustningsåtgärder än att bygga knappt två mil motorväg som i sig inte löser några trafikproblem, om man inte har pengar för att gå vidare.

Jag tycker det vore rimligt att satsa pengar i första hand där problemen är störst. Man borde använda de här pengarna för att bygga bort de värsta trafikfällorna på E 6 och klara ut en del trafikproppar som finns framför allt på sträckan från Uddevalla till norska gränsen.

Jag vill fråga kommunikationsministern om inte han också tycker det är rimligt att – när läget är sådant att det inte finns obegränsat med pengar – satsa pengar först och främst på de sträckningar där problemen är störst.

Jag vill sedan göra ytterligare ett par kommentarer till kommunikationsministerns svar till Kenth Skårvik.

Jag håller med kommunikationsministern när han säger att vi måste få en effektivare hastighetsövervakning för att på det sättet ta ner antalet olyckor. Men det är ju viktigt att regeringen lever upp till detta och inte, som man gör nu, avrustar polisen totalt sett. Man utbildar ju färre poliser per år än det antal som slutar, så att det i slutändan blir färre poliser som kan jobba ute på fältet. Det drabbar naturligtvis också trafikövervakningen. Vi kan inte heller acceptera den typ av beslut som togs för ett par år sedan, då man förde över 100 polismanstjänster från trafikövervakning till bekämpning av ekobrott. Det får förödande effekter när det gäller polisens möjligheter att övervaka trafiken, och det leder i sin tur till fler hastighetsöverträdelser och fler olyckor med svåra konsekvenser osv.

Jag tycker det är bra att man haft överläggningar från svensk sida med ansvariga myndigheter på den norska sidan. Tyvärr är ju norska medborgare överrepresenterade i varje fall när det gäller hastighetsöverträdelser. Det är bra att man har försökt få fram någon form av överenskommelse.

Det står i kommunikationsministerns svar: "Från svensk sida skall rutinerna ses över när det gäller underrättelser till de norska myndigheterna om körkortsingripanden i Sverige i fråga om norska bilister." Det tycker jag i och för sig är bra, men enligt vad som framkommit i massmedia ligger inte problemet i rapporteringen från den svenska polisen, utan det handlar om vad man gör på den norska sidan sedan man fått dessa rapporter.

Det har i ett antal reportage i pressen hävdats att den norska polisen och andra norska myndigheter inte har följt upp sådana här rapporter tillräckligt ordentligt. Jag vill därför fråga kommunikationsministern om ni vid överläggningen också berörde spörsmålet vad man gör på den norska sidan när man får sådana här underrättelser och vad ni i så fall kom fram till.

#### **Anf. 4** Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Kenth Skärvik, Elving Andersson och jag tycks vara överens om beskrivningen av trafiksituationen på olika delar av E 6 och de konsekvenser som den leder till för sjukvården, i första hand vid Uddevalla lasarett, som får ta hand om trafikoffren från dessa vägvagnsnitt. Den beskrivningen är ganska samstämmig, och vi kan därför ägna vår diskussion åt vilka åtgärder som måste vidtas för att man skall kunna komma till rätta med förhållandena.

Som jag sade i interpellationssvaret är självfallet en av de på sikt viktigaste åtgärderna att vi får en förbättring av vägsystemet på denna hårt trafikerade vägsträcka vilken, som jag också sade, i stor utsträckning belastas av internationell trafik. Vi kommer då över till en diskussion om något som anknyter till vad som sker just i dagarna, nämligen prioriteringen av de medel som står till förfogande i detta avseende.

Till dem som undrar över varför de resurser som man nu diskuterar i flerårsplanerna för riksvägarna inte räcker till för vidtagande av tillfredsställande åtgärder vill jag först säga, att det inte bara är i Bohuslän som önskemålen överstiger resurserna, utan att det framför allt handlar om det arbetssätt som vi har i vårt land för vägbyggen och större vägprojekt över huvud taget. De planer som hittills har förelegat har i mycket stor utsträckning förutsatt att det från tid till annan har funnits en tilldelning av sysselsättningsmedel, alltså av pengar som satts in av arbetsmarknadsskäl på vägbyggande i olika delar av landet.

Just nu har vi ett arbetsmarknadsläge som inte motiverar den typen av insatser, och det innebär att ett antal av de projekt som finns, såväl i Bohuslän som i andra län, förskjuts framåt i tiden. Detta kan man självfallet beklaga ur trafiksäkerhets- och ur vägbyggnadssynpunkt, men jag tror att det är något som vi får leva med. Det innebär å andra sidan att det finns ett antal projekt som är rätt väl förberedda och att när det änyo uppstår ett arbetsmarknadsläge som gör det motiverat från samhällets sida att gå in med investeringsinsatser av denna omfattning, kan man få en del av de aktuella problemen lösta litet snabbare än vad man nu kan förutse vid behandlingen av sina tioårsplaner.

Jag tycker att det rent generellt bör sägas i den här diskussionen att Bohuslän i dagsläget ingalunda är missgynnad när det gäller penningtilldelningen. Just genom det speciella beslut som har tagits om motorvägen mellan

Stenungsund och Uddevalla har ju Bohuslän fått en medelstildelning utöver de ordinarie ramarna vilken är exceptionell för vårt land. Jag möter i min position ofta ett ifrågasättande av just denna stora satsning som sker på västkusten. Ser man den dessutom i relation till att det också längre ned på E. 6, i Halland, till följd av tidigare fattade beslut pågår ett motorvägsbygge – som det inom parentes sagt underligt nog inte tycks råda någon som helst diskussion om, fastän det pågår sedan lång tid tillbaka – blir den samlade bilden den att E 6 under senare år har fått en ganska kraftig medelstildelning. Man kan därför inte generellt säga att den missgynnats från statens sida. Jag tycker att det är viktigt att framhålla detta.

Elving Andersson frågar vidare varför man inte kan göra en omprioritering och använda de resurser som nu är avsatta för motorvägen mellan Stenungsund och Uddevalla till insatser norr om Uddevalla i stället. Jag hinner kanske inte utveckla det, men det finns i samband med Uddevallavarvets nedläggning en speciell bakgrund till detta vägbygge, som just i dagarna diskuteras. Det är givet att om företrädare för Uddevalla och Stenungsunds kommuner, som är närmast berörda, hade gjort klart att man anser att detta motorvägsprojekt genom de båda kommunerna av ett eller annat skäl inte går att genomföra, då hade vi kunnat föra en sådan diskussion. Jag är inte säker på att man på central nivå då hade kunnat säga att alla dessa pengar skall tilldelas Bohuslän. Åtskilliga andra hade nog anmält sig i kön till medelstildelningen, men det är klart att man åtminstone hade kunnat föra den diskussionen. Man har emellertid inte från de båda kommunernas sida fört fram sådana invändningar, utan tvärtom har man enträget väddat till kommunikationsministern att detta vägbygge skall genomföras. Det har under den tid som jag har sysslat med dessa frågor gjorts flera framställningar i det avseendet. Det råder, såvitt jag förstår, en ganska stor samstämmighet i de båda kommunerna om dessa framställningar. Det är skälet till att vi inte har tagit upp någon diskussion om omprioriteringar utan har stått fast vid de beslut som har fattats tidigare.

**Anf. 5 KENTH SKÅRVIK (fp):**

Herr talman! Jag uppfattar det också så, att vi är väl överens i många avsnitt i den här debatten, och jag tycker att det är mycket bra att vi kan diskutera sakfrågan. Jag är glad över att regeringen har tagit initiativ, så att vägbygget söder om Uddevalla är på gång och kommer att bli klart. Jag kan inte föreställa mig att det kan vara bra att på E 6 med jämna mellanrum ha s.k. flaskhalsar, så att trafiken får stoppa upp, att man efter att ha kört en lång sträcka på motorväg får sakta ned farten för att sedan återigen komma ut på en bättre vägsträcka.

När det gäller vägsträckningen norr om Uddevalla sade kommunikationsministern att det var helt klart att man med tiden skulle behöva göra vissa förbättringar. Jag tror inte att det är bra att endast göra förbättringar. Jag tror att man måste göra en total ombyggnad av E 6 även norr om Uddevalla. Från miljösynpunkt och även från de färdandes synpunkt måste det vara mycket bättre att kunna hålla en jämn fart. Det måste vara bättre att vägen har en likartad standard, även om den inte kan vara exakt densamma, från den södra länsdelen i Skåne och upp till Svinesund.

Kommunikationsministern gjorde också jämförelser med andra vägar och sade att E 6 hade prioriterats. Det är nog riktigt, men E 6 är ju också en hårt belastad väg med internationell trafik och med, som kommunikationsministern sade i sitt svar, mycket farlig trafik. Därför är det angeläget att det ställs pengar till förfogande för denna väg och att en utbyggnad kommer till stånd, så att vägen kan "svälja" alla de sorters trafik som förekommer där.

Beträffande anslag vill jag bara säga att vi inte bara får se det ur arbetsmarknadssynpunkt då det gäller att ställa extra pengar till förfogande, utan vi måste också se det ur mänsklig synpunkt. Många tragedier utspelas, och vi måste tänka inte bara på den människa som lemlästas eller kanske blir dödad utan också på det mänskliga lidandet runt omkring olycksoffren. Från den synpunkten kan det då det gäller pengar vara väl värt att prioritera E 6, så att den kan få en godtagbar standard.

**Anf. 6 LENNART NILSSON (s):**

Herr talman! Eftersom det nu här i riksdagen är en diskussion om E 6-ans sträckning genom Bohuslän kanske det finns anledning för mig såsom representant för socialdemokraterna i Bohuslän att deklarerat att de krav som vi har ställt tillsammans med flera andra partier i Bohuslän har gått ut på att vi vill ha en utbyggnad av E 6 till motorvägsstandard söderifrån och upp till infarten mot Lysekil eller Gläborg, som trafikplatsen heter, och därefter till motortrafikledsstandard upp till Svinesund. De kraven ställs naturligtvis utifrån den belastning som finns på vägen och av trafiksäkerhetsskäl, för att se till att människor inte dör på våra vägar.

När man nu på olika sätt demonstrerar sitt missnöje och ifrågasätter om detta var ett demokratiskt beslut, vill jag göra klart att exempelvis Stenungsunds kommun över alla partigränser – oavsett om man är socialdemokrat eller centerpartist – har fört diskussionen kring motorvägen sedan 1978, om jag nu minns rätt. Det här har diskuterats i utställningar, i kommuner, i länsorgan, inom partigrupper, i kommunala församlingar osv., där representanter för människorna i Bohuslän har gjort sin röst hörd och fattat beslut. I stort sett har man varit enig om betydelsen av denna väg från olika utgångspunkter.

När regeringen i samband med Uddevallapaketet gav oss chansen att skapa en ny framtid i Uddevallaregionen tyckte vi därför att det var väldigt bra att man äntligen kombinerade trafiksäkerhetsskäl med sysselsättnings-skäl i detta paket. Som socialdemokrat tycker jag mig ha anledning att vara stolt över att kunna konstatera att vi har lyckats med denna utveckling. Det paketet regeringen presenterade har gett resultat, och vi hoppas naturligtvis att dessa skall bli bestående. Det handlar som sagt bl.a. om att ha en infrastruktur som fungerar, och det är i det sammanhanget man måste se denna väg.

Om man funderar över demokratin, kan man ju fråga sig om det egentligen är så att den lilla grupp som har en annan uppfattning företräder demokratin eller om det är de ombud i kommunala församlingar, länsorgan och annat som blivit utsedda i allmänna val som representerar allmänheten.

Vi socialdemokrater tycker det är ett bra beslut som har fattats här i riksdagen och under bred majoritet och fastställts av regeringen. Våra krav

inför framtiden handlar naturligtvis om att man måste försöka få fram mer pengar för att klara trafikförhållandena norr om Uddevalla och mot norska gränsen.

**Anf. 7 ELVING ANDERSSON (c):**

Herr talman! I mitt första inlägg tog jag med några ord upp även järnvägen. Jag menar att vi inte kan diskutera dessa frågor var för sig utan måste se på det totala kommunikationsmönstret för Bohuslän, när det gäller transporter av såväl gods som personer. Därför reagerar jag alltid negativt när den här typen av debatt dyker upp, där man stannar vid att diskutera vägen som sådan utan att se vilka andra kommunikationsmöjligheter som finns och vilka kombinationer av olika trafikmedel man kan ha för att få fram ett så bra transportarbete som möjligt och samtidigt klara miljön. Järnvägen är en sådan faktor som måste vägas in i resonemanget när man diskuterar dimensioneringen av E 6.

Det är helt riktigt som kommunikationsministern säger, att Bohuslän har fått exceptionellt stora pengar genom de extra medlen i det s. k. Uddevalla-paketet. Vad jag menar är att dessa pengar inte löser de stora trafikproblemen på E 6, för de många olyckorna och de långa köbildningarna har vi norr om Uddevalla mot norska gränsen. Här spenderas 675 milj. kr. på halva den sträcka som Uddevallapaketet utlovade på knappt två mil motorväg utan att några problem löses. Detta är enligt min mening misshushållning. Vi måste använda de pengar som finns där de ger störst effekt, och störst effekt får de om vi satsar dem i den norra delen av länet, där vi har de största trafikproblemen. Jag menar alltså att detta är felaktigt använda pengar. Jag har klart för mig att kommunikationsministern och jag inte är överens på den punkten, men jag vill ändå deklarerat min uppfattning – detta är en misshushållning med pengar men framför allt med människoliv, eftersom man inte löser trafikproblemen på det här sättet.

**Anf. 8 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:**

Herr talman! Jag tror inte att det är så som Elving Andersson säger att de problem som finns på E 6 med trafikolyckor osv. är koncentrerade enbart till norra delen av Bohuslän, dvs. den del som ligger norr om Uddevalla. Jag har visserligen inte tillgång till någon statistik just nu, men jag vet att även de delar som ligger söder om Uddevalla har haft stora problem.

Jag kan mycket väl tänka mig att problemen kan variera från år till år och att variationerna kan vara rätt stora framför allt under sommarmånaderna när det gäller de platser där olyckor inträffar. Men det är inte mer än något år sedan det fördes en stor debatt om delarna söder om Uddevalla, bl. a. därför att en buss med ungdomar kolliderade och brann upp nere i Ucklum – jag tror att det var dagen före midsommarafton 1986.

Jag tror inte att vi kan låta tillfälliga variationer i statistiken vara vägledande för den långsiktiga vägplanering som vi ändå måste genomföra – och där det handlar om investeringar för årtionden.

Jag kan säga till Elving Andersson ungefär detsamma som jag sagt i den tidigare diskussionen, nämligen att vägplaneringen är decentraliserad. Det sitter inte några stycken i regeringen och bestämmer vilka vägar som skall

byggas på varje plats i landet, utan på det området har man verkligen försökt decentralisera besluten. Hade länsstyrelsen i Bohuslän tillsammans med berörda kommuner kommit fram till bedömningen att den skulle göra den omprioritering som Elving Andersson talar om kunde sådana diskussioner har förts. Men jag förstår att länsstyrelsen inte har kommit fram till en sådan bedömning.

Det finns ju flera motiv till att man vill göra den här typen av investeringar. Ett mycket starkt sådant skäl är att man vill öka trafiksäkerheten. Men det finns också motiv som rör arbetsmarknad, infrastruktur, tillgång till utbildningsmöjligheter osv. Jag förmodar att länsstyrelsen vid sammanvägning av dessa motiv har kommit fram till att inte anföra några erinringar i detta fall utan tvärtom framställa det som mycket angeläget att få möjligheter att göra investeringarna i fråga.

Jag har ingen annan uppfattning än Elving Andersson, nämligen att det är viktigt att man diskuterar de totala kommunikationsmönstren. Jag hoppas att så skall ske i Bohuslän, men jag tror inte att det är helt säkert att en sådan diskussion leder fram till de prioriteringar vi nu talar om.

Jag känner mig rätt övertygad om att en del av det totala kommunikationsmönstret och det som skapar problem i norra Bohuslän under de ansträngda sommarmånaderna är trafik som kommer från de inre delarna av landet, kanske t. o. m. uppifrån Stockholmsområdet. Det är inte säkert att lösningar av de problemen stämmer överens med slutsatser om exempelvis vad järnvägar skall gå. Men jag vill gärna att det görs sådana studier. De ger oss ett bättre beslutsunderlag, så att vi för framtiden kan göra de rätta avvägningarna mellan olika trafikinsatser. Vi ser positivt på möjligheterna att göra sådana insatser och hoppas att förbättringar därigenom skall ske.

Talmannen anmälde att Elving Andersson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

**Anf. 9 LENNART NILSSON (s):**

Herr talman! Det framställs här som om centerpartiet skulle vara emot motorvägen, och jag vill därför göra en deklARATION. Jag var själv närvarande vid länsstyrelsens sammanträde när vi diskuterade motorvägen bl. a. med utgångspunkt i det uppdrag som vägverket hade fått av regeringen. Det som debatten då handlade om var hur motorvägen skulle gå, inte om det skulle vara motorväg eller ej. De sträckningar som förordades av andra skulle bli mycket dyrare än det alternativ som länsstyrelsen till sist fastnade för.

Jag vill också hävda, att när vägen från Stenungsund till Uddevalla blir klar löser den en hel del av de problem som vi har brottats med sedan många år – inte minst trafiksäkerhetsproblem. Den löser problem för människor som pendlar och för företag som transporterar.

Det är alltså bara att konstatera att det inte har varit delade meningar i någon större utsträckning om motorvägen i sig. Åsiktsskillnaderna har gällt sträckningen.

**Anf. 10 KENTH SKÅRVIK (fp):**

Herr talman! Jag vill bara ställa en fråga till kommunikationsministern. Han kommer tillbaka till detta att vägplaneringen är decentraliserad, som jag

Prot. 1987/88:6  
13 oktober 1987

*Meddelande om interpellationer*

också tog upp i mitt anförande. Det var just när detta beslut fattades på försommaren som chefen för vägverket där nere förtvivlat basunerade ut att man inte klarade av att göra de utbyggnader som hade planerats och att pengarna inte räckte till.

Har det därefter skett någon ändring av anslagen, eller kommer det att ske någon sådan, så att vägverket kan fullfölja sina planer? Det verkar nästan så, eftersom kommunikationsministern kommer tillbaka i frågan.

**Anf. 11** Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Det har i och för sig inte givits några nya ramar för vägplaneringen, men proceduren i ett sådant ärende är den att det sker olika diskussionsomgångar. Först lägger vägverket fram ett förslag, som går ut på remiss till bl. a. kommunerna. Sedan fattar länsstyrelserna det slutliga beslutet, vilket kommer att ske i november eller december.

Medelstillelningen har alltså ännu inte ökats. Regeringen håller naturligtvis på sin roll i denna decentraliserade process och går inte ut och säger något definitivt förrän länsstyrelserna har fattat beslut.

Överläggningen var härmed avslutad.

**2 §** Föredrogs och hänvisades

Propositionerna

1987/88:1 till justitiekommittén

1987/88:6 till konstitutionsutskottet

**3 §** Anmälades och bordlades

Propositionerna

1987/88:12 om ändring i lagen (1963:633) om biskopsval

1987/88:23 om ändring i rättegångsbalken (resning i brottmål vid jäv)

**4 §** Meddelande om interpellationer

Meddelades att följande interpellationer framställdes

*den 13 oktober*

**1987/88:42** av *Lars-Ove Hagberg* (vpk) till arbetsmarknadsministern om den fackliga verksamheten i transnationella företag:

I början av augusti blev det känt att de transnationella bolagen ASEA och Brown Boveri (BBC) skall gå samman. I går – den 12 oktober – blev det klart att regeringen godkände hela affären. Det är en fortsättning på en utveckling där svenska transnationella företag endera går samman med utländska företag, köper upp bolag i andra länder eller investerar alltmer utomlands. De transnationella företagen blir alltmer "överstatliga" institutioner som styr och beslutar utvecklingen för nationer och folk. De spelar ut nationella

intressen och fackliga organisationer mot varandra bl. a. genom överflyttning av produktion, forskning och ledningsfunktioner från ett land till ett annat.

I förhandlingarna med de fackliga organisationerna om samgåendet har ASEA, med stöd av SAF, vägrat att i avtal göra upp om möjlighet till facklig samverkan inom den nya koncernen ASEA-Brown Boveri.

De fackliga organisationerna har inte haft något stöd i svensk lagstiftning. Där har SAF:s linje fått råda och alla arbetsrättsliga krav avvisats. I stället har hoppet stått till att frågan skulle lösas avtalsvägen mellan parterna. Nu förefaller det som att avtalsvägen är stängd när det gäller att få transnationella koncerner att bekosta internationellt samarbete mellan fackliga organisationer inom en koncern.

För de arbetande och deras fackliga organisationer är det livsnödvändigt med en internationell samverkan som kan motverka de transnationella koncernernas makt. Därför är det nödvändigt att lagstiftningsvägen ålägga svenska transnationella företag och utländska företag verksamma i Sverige att bekosta de fackliga organisationernas samarbete inom koncernen.

Samgåendet mellan ASEA och Brown Boveri ställer även den fackliga maktpositionen i blyxtbelysning. Produktion, forskning och ledningsfunktioner kan flyttas utomlands, utan att facket har lagliga möjligheter att förhindra detta. En facklig vetorätt mot utflyttning av verksamhet till annat land är ett rimligt krav för att kunna hävda arbetarnas och nationens intressen.

Med hänvisning till det anförda vill jag ställa följande frågor till arbetsmarknadsministern:

1. Har regeringen för avsikt att framlägga förslag som ålägger transnationella företag, verksamma i Sverige, att bekosta de fackliga organisationernas samarbete inom koncernen?
2. Är regeringen beredd att stärka de fackliga organisationernas lagliga möjligheter att stoppa transnationella koncerners möjligheter att flytta verksamheter utomlands?

**1987/88:43** av *Ivar Franzén* (c) till finansministern om viss ändring i energibeskattningen:

Kärnkraften i Sverige skall avvecklas och en omställning och förnyelse av det nuvarande energiförsörjningssystemet måste därför ske. Ett framtida energisystem kommer att bygga på olika produktionsmetoder, tekniker och bränslen.

Ett alternativ, som har sin givna plats i framtidens energiförsörjning, är kraftvärme i små och medelstora anläggningar, så långt som möjligt baserad på inhemska bränslen och producerad med svensk, miljövänlig teknik.

En väsentlig del av den el som nu produceras i kärnkraftverken kan sparas. En betydande del måste dock ersättas med ny elproduktion.

Nuvarande kraftproduktionssystem i Sverige bygger till övervägande del på storskaliga anläggningar. Kraftvärmealternativet baseras däremot på

*Meddelande om interpellationer*

decentraliserad produktion i små och medelstora anläggningar och ger betydande fördelar:

- \* maximal användning av inhemska bränslen
- \* mindre sårbarhet
- \* lägre nätbelastning och minskade överföringsförluster
- \* effektivare bränsleutnyttjande
- \* minskad miljöpåverkan

El- och värmeproduktion kan vid utnyttjande av biobränslen ske i mycket små anläggningar genom att biobränslet först förgasas och att gasen därefter, med hög verkningsgrad, förbränns i dieselmotorer. En tvåtakts dieselmotor kan omvandla ca 50 % av tillfört bränsle till elenergi, och vid kraftvärmeproduktion kan alfavärdet (förhållandet el/värmeeffekt) över 1,3 uppnås med hög bibehållen totalverkningsgrad (85–90 %).

Det mer än dubbelt bättre utnyttjade bränslet vid kraftvärmeproduktion i jämförelse med kondenskraft är ett välkänt faktum. Detta är också huvudorsaken till de väsentliga miljöförbättringar som erhålls vid satsning på kraftvärme.

Även med en modern reningsteknik i kolkondenskraftverken så blir skillnaden i miljöpåverkan mellan kondenskraft och en rätt utbyggd kraftvärme mycket stor. Svavelutsläppen kan reduceras med 90 % och NO<sub>x</sub>-utsläppen mer än halveras. CO<sub>2</sub>-utsläppen reduceras till nästan en tredjedel och om vi också tar hänsyn till att en väsentlig del av bränslet vid kraftvärmeproduktion är biobränsle så blir nettotillskottet av CO<sub>2</sub> ännu lägre.

Kraftvärmens konkurrenskraft gentemot kondenskraft minskas dock kraftigt av att kondenskraften har en mycket stor skatteförmån.

Om 1 kubikmeter olja används i kraftvärmeproduktion så belastas den med skatt på över 700 kr. Om 1 kubikmeter olja i stället används i ett kondenskraftverk så blir skatteuttaget mindre än 300 kr. Kondenskraftverket har en verkningsgrad på ca 40 %. Kraftvärmeverket har en totalverkningsgrad på ca 90 %. Kondenskraftverket får en skatteförmån per kubikmeter olja i storleksordningen 400 kr. Samma förhållande gäller vid användningen av kol.

Det är helt orimligt att bränsleslöseri och större negativ miljöpåverkan skall gynnas genom en mycket stor skattesubvention.

För 30 TWh kärnkraft som ersätts med kondenskraft i stället för kraftvärme blir den årliga skattesubventionen 2–3 miljarder beroende på andelen kol och olja.

Det torde inte råda några delade meningar om att kraftvärme bör prioriteras före kondenskraft. Den logiska slutsatsen måste då bli att om kondenskraft skall finnas i energiförsörjningssystemet måste den etableras på kraftvärmens villkor och inte tvärtom.

En första åtgärd för att främja ett framtida bra och effektivt energisystem bör därför vara att skatten på utnyttjat bränsle är minst lika hög om det används för elproduktion i kondenskraftverk som för samproduktion av el och värme i kraftvärmeverk.

Det är viktigt att såväl kraftindustrin som den maskintillverkande industrin

får klara och snabba besked om statsmakternas syn på hur elproduktionen skall utformas vid förnyelse av vårt energisystem. Energibeskattningen är ett viktigt instrument för att främja en önskvärd inriktning av elproduktionen.

Med hänvisning till vad jag ovan anfört vill jag fråga finansministern:

Avser regeringen att snarast föreslå förändringar i energibeskattningen innebärande att kondenskraftproduktion inte erhåller skatteförmåner i jämförelse med den mycket bränsleeffektiva och miljövänliga kraftvärmeproduktionen?

## **5 § Meddelande om frågor**

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 12 oktober*

**1987/88:42** av *Oswald Söderqvist* (vpk) till statsrådet Lena Hjelm-Wallén om bistånd till viss hjälporganisation i Filippinerna:

Den politiska situationen i Filippinerna är fortsatt instabil och den förbättring många hoppats på efter diktaturens fall har ännu inte avsatt särskilt många praktiska resultat.

En detalj i sammanhanget är att t. o. m. den förebyggande hälsovård och enkla sjukvård, typ "barfotaläkare" som t. ex. organisationen Council for Primary Health Care (CPHC) bedriver, betraktas som subversiv av regeringen. Organisationens resurser är dessutom mycket begränsade.

Jag vill därför fråga biståndsministern:

Har den svenska regeringen möjlighet att bistå CPHC och är biståndsministern i så fall villig att kanalisera sådan hjälp?

**1987/88:43** av *Jörn Svensson* (vpk) till justitieministern om behandlingen av permissionsärenden inom kriminalvården:

Enligt uppgift har kriminalvårdsstyrelsen infört en restriktivare hållning till permissioner såsom en följd av Stig Berglings rymning. Detta är en form av kollektiv bestraffning, som drabbar personer, vilka över huvud inte har något att göra med den omdiskuterade rymningen.

Med anledning av det inträffade vill jag ställa följande fråga till justitieministern:

Kommer regeringen att vidta åtgärder för att undvika, att praxis i permissionsärenden vid fängvården blir godtycklig eller tar formen av bestraffning av oskyldiga?

den 13 oktober

Meddelande om frågor

**1987/88:44** av *Daniel Tarschys* (fp) till utrikesministern om initiativ för att återförena viss rumänsk familj:

Den svenska medborgaren Anna-Lisa Stoican hungerstrejkar sedan någon tid utanför den rumänska ambassaden i syfte att utverka utresetillstånd för sin make Mihail, som är rumänsk medborgare. Makarna har tillsammans dottern Sara.

Den rumänska hållningen i denna fråga har allvarligt skadat Rumäniens anseende i vårt land. Framställningar från regeringen och olika organisationer har ännu inte gett resultat. Med anledning härav ber jag att få fråga utrikesministern:

Är regeringen beredd att ta ytterligare initiativ för att utverka tillstånd för en återförening av familjen Stoican?

**1987/88:45** av *Lennart Brunander* (c) till miljö- och energiministern om statliga medel för cesiummätningar:

Statens geologiska undersökningar, SGU, genomförde sommaren 1986 mätningar av grundvattnet på sex platser inom ett område som var drabbat av radioaktivt nedfall från Tjernobylolyckan. Trots att det tar relativt lång tid för cesium att förflytta sig genom jordlagret till grundvattnet påträffades redan då cesiumhalter på en av provplatserna.

SGU ansökte i juni 1986 om medel för att göra ytterligare undersökningar för att följa cesiumets väg till grundvattnet. Det är angeläget att veta vad som sker med de radioaktiva ämnena. Jag vill mot denna bakgrund ställa följande fråga till miljö- och energiministern:

Avser regeringen bevilja medel för cesiummätningar?

**1987/88:46** av *Lennart Brunander* (c) till statsrådet Anita Gradin om ursprungsmärkningen av tekoprodukter:

För några år sedan infördes i Sverige ett krav på att tekoprodukter som säljs inom landet skall vara märkta med tillverkningsland, s. k. ursprungsmärkning. Ursprungsmärkningen är en bra konsumentupplysning och också bra för den svenska tekoindustrin.

Enligt vad jag erfarit har kommerskollegium i skrivelse till regeringen begärt att denna ursprungsmärkning skall upphöra. Detta gör mig orolig, eftersom jag tycker att det är bra med en upplysning om var en vara är tillverkad.

Jag vill ställa följande fråga till utrikeshandelsministern:

Kommer kravet på ursprungsmärkning av tekoprodukter som saluförs i Sverige att finnas kvar?

**1987/88:47** av *Hadur Cars* (fp) till statsrådet Georg Andersson om initiativ för att återförena viss rumänsk familj:

Prot. 1987/88:6  
13 oktober 1987

Utanför Rumäniens ambassad står en bil parkerad. I den bor Anna-Lisa Stoican. Hon hungerstrejkar sedan 14 dagar för att få förena sig med sin man och dottern med sin far. Allt de önskar är att leva tillsammans som varje annan lycklig familj i Sverige.

För oss framstår detta som en självklar rätt, både mänskligt, moraliskt och juridiskt. Men för Anna-Lisa Stoican är det en rätt hon hungerstrejkar för att uppnå. Hon behöver allt stöd vi kan ge henne. För folkpartiets del uttalade landsmötet i söndags sitt stöd för hennes kamp att få leva med sin man i Sverige.

På vad sätt har regeringen hittills stött Anna-Lisa Stoican och vad kan från officiellt svenskt håll ytterligare göras i denna sak?

**1987/88:48** av *Sten Andersson* i Malmö (m) till statsrådet Bengt Lindqvist om planerad utbyggnad av barndaghem i enskild regi:

Ett antal statsråd, inkl. statsministern, har under senare tid agerat på ett sätt mot Malmö som i flertalet fall verkar riktat mot den politiska majoriteten.

Som bekant erhöll de borgerliga partierna majoritet i Malmö vid det senaste valet efter ett mer än 60-årigt socialistiskt maktinnehav i stadens kommunfullmäktige.

Senast i raden av statsråd är Bengt Lindqvist, vilken i Kommunaktuellt senaste nummer uppmanar näringslivet att gå till storms mot Malmö för att den borgerliga majoriteten av ideologiska skäl inte vill bygga ut den kommunala barnomsorgen.

Är statsrådet beredd vidta åtgärder som förhindrar utbyggnad av barndaghem i Malmö i enskild regi?

**1987/88:49** av *Charlotte Branting* (fp) till statsrådet Georg Andersson om förbud mot att ta barn i fängsligt förvar:

Folkpartiets kvinnoförbund har lagt fram en rapport angående flyktningbarn. I denna framgår det att under tiden maj-juli 1987 kom 1 785 asylsökande till Arlanda. Av dessa togs inte mindre än 825 personer i förvar, däribland 232 barn.

Under samma tid godkände statens invandrarverk avvisningsbeslut av 44 barn. Resten, 188 barn, satt alltså i förvar. Mot bakgrund av detta vill jag fråga invandrarministern:

Är det inte dags att införa ett absolut förbud mot att ta barn i fängsligt förvar?

Prot. 1987/88:6  
13 oktober 1987

**1987/88:50** av *Bengt Rosén* (fp) till jordbruksministern om exportpriserna på spannmål:

*Meddelande om frågor*

I våras beslöt riksdagen att avsätta 350 milj. kr. för samhällets delansvar för exportkostnaderna av 1987 års spannmålsöverskott. Regeringen bemyndigades att efter samtal med regleringsföreningen Svensk Spannmålshandel fastställa beloppet när exportkostnaderna var kända.

Med hänsyn till det sällsynt dåliga vädret den gångna sommaren blir skörden 1987 mindre än normalt och kvalitetsavdragen högre. Därmed minskar exportkostnaderna, och det föreligger möjlighet att med hjälp av bl. a. influtna medel från handelsgödselavgifter och 350 miljoner från staten fastlägga grundpriserna till 1985 års nivå.

Vid sammanträde fredagen den 9 oktober 1987 kunde dock inte Svensk Spannmålshandel fastställa några priser, därför att regeringen inte gav besked om statens bidrag blev 350 milj. kr.

Medan andra grupper i samhället under senare år uppnått vissa reala förbättringar har lantbrukarna fått det allt sämre. Det vore orimligt om de nu också skall straffas för sommarens dåliga väder.

Kommer regeringen att överlämna de 350 milj. kr. till Svensk Spannmålshandel som riksdagen avsatt?

**1987/88:51** av *Marianne Andersson* (c) till statsrådet Georg Andersson om initiativ för att återförena viss rumänsk familj:

Anna-Lisa Stoicans kamp för att hon tillsammans med dottern skall få återförenas med sin man är väl känd i Sverige. I våras demonstrerade hon utanför rumänska ambassaden i 145 dagar. Demonstrationen avslutades efter vissa positiva tecken från rumänerna. Förhoppningarna grusades dock den 17 augusti, då hon fick besked om att maken inte har en chans att få utvandra på flera år. Nu hungerstrejkar hon sedan 14 dagar i en bil utanför rumänska ambassaden.

Jag vill därför fråga statsrådet:

Vad har regeringen gjort hittills i den här frågan och vilka ytterligare åtgärder kommer att vidtas för att familjen skall kunna återförenas i Sverige?

**1987/88:52** av *Göte Jonsson* (m) till socialministern om villkoren för förtidspension i vissa fall:

Stig Bergling dömdes till livstids fängelse för spinoneri. Under fängelsevistelsen beviljades Bergling förtidspension. Sedan Bergling under uppseendeväckande omständigheter rymt från fängelset har beslutet om pensionen upphävts.

Bergling förefaller ha erhållit pension på felaktiga grunder.

Många anser det stötande att en person som förrått sitt land och för detta ådömts lagens strängaste straff samtidigt skall kunna erhålla förtidspension, och detta på grunder som vid närmare granskning, och med anledning av gjorda erfarenheter beträffande den dömdes kapacitet och arbetsförmåga, visat sig vara felaktiga.

Jag vill med anledning av det inträffade fråga:

Vad ämnar statsrådet vidta för åtgärder för att inte liknande misstag skall återupprepas?

**1987/88:53** av *Gunnel Liljegren (m)* till statsrådet Georg Andersson om initiativ för att återförena viss rumänsk familj:

Sedan en tid tillbaka hungerstrejkar Anna-Lisa Stoican för att utverka tillstånd för sin make, Mihail Stocian, att förena sig med sin familj i Sverige.

Anna-Lisa Stoican har tidigare demonstrerat utanför rumänska ambassaden, och svenska myndigheter har också vädjat för paret – utan resultat.

Mot denna bakgrund vill jag fråga statsrådet Andersson:

Vilka ytterligare åtgärder är regeringen beredd att vidta för att Mihail Stoican skall få utresetillstånd ur Rumänien?

**1987/88:54** av *Per Stenmarck (m)* till kommunikationsministern om tidpunkten för utnämning av ny generaldirektör för SJ:

SJ är i dag ett företag med mycket stora problem. Företagets förluster blir allt större för varje år. En utredning tyder på att persontrafik norr om Sundsvall inte är lönsam.

För att möta situationen föreslås nu kraftfulla omändringar av SJ. Företaget delas upp i ett företag för infrastrukturen, "banverket", ett "kommersiellt åkeri" på räls och ett som tar hand om SJ:s dotterbolag, Swed-Carrier.

För mer än ett halvår sedan meddelade SJ:s generaldirektör att han vid årsskiftet lämnar sin post. Trots den långa tid som förflutit har någon efterträdare ännu inte utsetts. Detta är olyckligt och skapar osäkerhet om SJ:s fortsatta inriktning.

När kommer regeringen att utse en ny generaldirektör för SJ?

6 § Kammaren åtskildes kl. 15.37.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

*/Olof Marcusson*