

Tisdagen den  
10 januari 1978

## Tisdagen den 10 januari

Kl. 11.00

---

*Välkomstord*

### § 1 Välkomstord

TALMANNEN:

Jag hälsar kammarens ärade ledamöter välkomna till det fortsatta arbetet under 1977/78 års riksmöte.

*Överlämnande av  
budgetpropositionen*

*Överlämnande av  
kommittéberättelsen*

### § 2 Överlämnande av budgetpropositionen

Budgetministern INGEMAR MUNDEBO avlämnade regeringens proposition 1977/78:100 med förslag till statsbudget och yttrade:

Herr talman! Jag ber att få överlämna regeringens förslag till statsbudget för budgetåret 1978/79.

### § 3 Överlämnande av kommittéberättelsen

Justitieministern SVEN ROMANUS avlämnade regeringens skrivelse 1977/78:103 med redogörelse för verksamheten inom kommittéväsendet och anförde:

Herr talman! Jag ber att få överlämna kommittéberättelse för år 1978.

§ 4 Justerades protokollen för den 12, 13, 14, 15, 16 och 17 december 1977.

§ 5 Upplästes följande till kammaren inkomna ansökningar:

Till riksdagens kammare

Undertecknad anhåller härmed om ledighet från riksdagsarbetet på grund av statssekreterarskap fr. o. m. den 10 januari t. o. m. den 20 mars 1978.

Stockholm den 28 december 1977

*Carl Tham*

Till riksdagens kammare

Jag anhåller härmed om tjänstledighet från mitt riksdagsuppdrag under tiden den 15 januari–den 30 april 1978 för författandet av en bok.

Stockholm den 10 januari 1978

*Kerstin Anér*

Kammaren biföll dessa ansökningar.

Tisdagen den  
10 januari 1978

Meddelande om  
sammanträdestider  
m. m.

Talmannen anmälde att *Margareta Andrén* (fp) även under tiden t. o. m. den 20 mars skulle tjänstgöra som ersättare för Carl Tham under hans ledighet från uppdraget som ersättare för statsrådet Ola Ullsten samt att *Ylva Annerstedt* (fp) skulle inträda som ersättare för Kerstin Anér under hennes ledighet från riksdagsmannauppgiftet.

## § 6 Meddelande om sammanträdestider m. m.

### TALMANNEN:

Till kammarens ledamöter har utdelats en preliminär plan för kammarens sammanträden under tiden den 10 januari–den 27 mars. Denna plan överensstämmer med det förhandsmeddelande som lämnades den 16 december 1977.

Av tidsplanen framgår att den första frågestunden äger rum torsdagen den 12 januari kl. 13.00. Kammarens första arbetsplenium hålls onsdagen den 8 februari. Den allmänpolitiska debatten tar sin början onsdagen den 1 februari, finansdebatten onsdagen den 1 mars och utrikesdebatten onsdagen den 15 mars.

Den allmänna motionstiden utgår onsdagen den 25 januari kl. 17.00. Ett sammanträde för bordläggning av då föreliggande motioner hålls kl. 17.30 samma dag.

Jag vill erinra om att till kammarens ledamöter utdelats bl. a. en förteckning över propositioner avsedda att avlämnas under våren 1978 och ett meddelande om riksdagens arbete m. m.

## § 7 Föredrogs och bifölls

Interpellationsframställningar 1977/78:103 och 104.

## § 8 Bordlades

Proposition och skrivelse

1977/78:100 med förslag till statsbudget för budgetåret 1978/79

1977/78:103 med överlämnande av 1978 års kommittéberättelse

## § 9 Anmälades och bordlades

Propositioner och skrivelse

1977/78:55 om bättre fartygsmiljö

1977/78:65 om vissa organisationsfrågor m. m. rörande försvaret

1977/78:72 om förfogandelag m. m.

1977/78:75 med förslag till ransoneringslag m. m.

1977/78:79 om ändrade beskattningsregler för koncernbidrag m. m.

1977/78:80 om ändring i lagen (1928:281) om allmänna arvsfonden

1977/78:101 med förslag om tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1977/78

1977/78:102 med redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen

§ 10 Talmannen meddelade att propositionerna nr 100 och 101 skulle sättas sist på morgondagens föredragningslista.

§ 11 Anmälades och bordlades

Motioner

- 1977/78:214 av *Karin Andersson* och *Anna Eliasson* om kvinnoprästfrågan  
1977/78:215 av *Rolf Hagel* och *Alf Lövenborg* om upphävande av 1810 års successionsordning  
1977/78:216 av *Daniel Tarschys* om ärendebehandlingen i kammaren  
1977/78:217 av *Rolf Hagel* och *Alf Lövenborg* om en utredning rörande Guadeloupe-medlen  
1977/78:218 av *Lars Werner m. fl.* om erkännande av och bistånd till Demokratiska republiken Östra Timor  
1977/78:219 av *Gusti Gustavsson m. fl.* om rekryteringen av piloter till civilflyget  
1977/78:220 av *John Johnsson* och *Hans Jönsson* om läkarkontroll vid val av utbildningslinje inom gymnasieskolan  
1977/78:221 av *Hans Jönsson* och *John Johnsson* om säkerhetsbestämmelser för transporter av skolbarn  
1977/78:222 av *Rolf Hagel* och *Alf Lövenborg* om ökat handelsutbyte med de socialistiska länderna  
1977/78:223 av *Alf Lövenborg* om uranbrytning inom Arjeplogs kommun  
1977/78:224 av *Lars Werner m. fl.* om en utvecklingsplan för Norrbotten  
1977/78:225 av *Lars Werner m. fl.* om minimiarbetstid för deltidsanställda, m. m.  
1977/78:226 av *Elver Jonsson* med anledning av propositionen 1977/78:76 med energisparplan för befintlig bebyggelse

## § 12 Anmälan av interpellationer

Anmälades och bordlades följande interpellationer som ingivits till kammarkansliet

*den 10 januari*

**1977/78:105** av *Alf Lövenborg* (apk) till statsministern om åtgärder för att upprätthålla sysselsättningen i Norrbotten:

Hela vårt land präglas nu av en fördjupad sysselsättningskris. Värst är dock situationen i Norrbotten, där arbetslösheten är högre än på mycket länge. Omkring 20 % av den norrbottniska arbetskraften står nu utanför den normala arbetsmarknaden. Att i det läget tala om en sysselsättningsmässig katastrof är inga överord. En kombination av åtgärder för att klara situationen på både lång och kort sikt måste snabbt utarbetas med den enda tolerabla målsättningen: Full sysselsättning utan avfolkning.

**Nr 57**

Tisdagen den  
10 januari 1978

---

*Anmälan av interpellationer*

*Anmälan av inter-  
pellationer*

De officiella siffrorna är följande: 4 090 kassamedlemmar var utan jobb vid månadsskiftet november–december. 3 337 ungdomar i åldrarna 19–24 år var registrerade som arbetslösa under samma tid. 13 403 personer hade beredskapsarbete, arbetsmarknadsutbildning och liknande.

Men det stannar inte med detta. Läget förvärras undan för undan. Nu sviktar också länets stora statliga basindustrier. LKAB kommer att permittera, detsamma kommer att ske vid de statliga träindustrierna, det statliga järnverket i Luleå gör sig av med arbetskraft i stället för att, som tidigare sagts, anställa mera folk. Flera av länets kommuner befinner sig i en helt katastrofal situation. Nu minskar åter folkmängdssiffrorna, och flyttlasspolitiken mot en ovisst arbetsmarknad i andra delar av landet skjuter åter fart.

I Norrbotten växer opinionen mot denna destruktiva politik, men regeringen har ännu inte gett något besked om hur man snabbt skall klara problemen, vilka metoder som skall användas och om nödvändiga åtgärder kommer att vidtas för att rädda sysselsättningen vid de basindustrier som nu allvarligt hotas.

Kommer LKAB att få statsmedel för att på kort och lång sikt trygga jobben i malmfälten? Kommer ASSI att få anslag för kartongfabrik och övrig utbyggnad för att rädda industrin från nedläggning? På vilket sätt tänker regeringen skapa full sysselsättning för människorna i inlandskommunerna? Det är många frågor som hopar sig. Folket i Norrbotten kräver besked, men den borgerliga regeringen tiger eller kommer med åtgärder som är helt otillräckliga. Totalplanen för att klara sysselsättningen i Norrbotten saknas.

En sådan plan måste enligt min mening innehålla bl. a. följande: Eftersom råmalm blir allt svårare att avyttra måste vårt land gå in för kraftigt ökad förädling.

Mot den bakgrunden bör det statliga järnverket i Luleå inte krympas utan byggas ut till ett stålcentrum där projektet Stålverk 80 ingår som den viktigaste komponenten.

Valsverksbygget i Luleå bör förverkligas, en konkret plan utarbetas för förläggning och utformning av de utlovade legoindustrierna i bl. a. Norrbottens inland, beslut fattas om uranbrytning i Arjeplog, ett nytt aluminiumverk förberedas i Jokkmokk liksom exploatering av Europas största marmorfyndighet i Norvijaur, de statliga träindustrierna utvecklas mot ökad finförädling och ett breddat produktregister, byggandet av kulsinterverk i Kiruna och apatitverk i Malmberget omedelbart igångsätts, malmbrytning i Kaunisvaara förberedas genom bl. a. järnvägsbygge Övertorneå–Kaunisvaara.

Detta är några av de tunga komponenter som enligt min mening måste ingå i en totalplan för att hejda avvecklingen av Norrbotten och klara sysselsättningen. Flera av projekten kan snabbt sättas i gång eftersom det handlar om redan utredda projekt.

Det program för att klara sysselsättningen som regeringen har framlagt i årets statsverksproposition förefaller helt otillräckligt ur hela landets synpunkt och inte minst ur den norrbottniska.

Jag vill än en gång understryka lägets allvar, behovet av snabba åtgärder

inom ramen för en totalplan och regeringens ansvar för att en sådan plan läggs fram.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag om kammarens tillstånd att till statsministern få ställa följande frågor:

1. Är statsministern övrens om bedömningen att Norrbotten nu hotas av en sysselsättningsmässig katastrof?
2. Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för att hejda fortsatt avveckling och skapa full sysselsättning?
3. Är regeringen beredd att lägga fram en total Norrbottensplan i detta syfte?
4. Kommer de statliga basindustrierna att beviljas tillräckliga medel för att klara nuläget utan avskedanden och för en utbyggnad som garanterar en framtida utveckling?

**1977/78:106** av *Elver Jonsson* (fp) till kommunikationsministern om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg–Alingsås:

En god samhällelig trafikförsörjning är något som varje medborgare har rätt att kräva. Det kollektiva transportnätet måste finnas som en bas i landets regioner. Riksdagens trafikutskott upprepade den 15 april 1977 sitt tidigare uttalande att "någon nedläggning av järnvägar och järnvägsstationer – mot berörda kommuners vilja – inte får ske under pågående utrednings- och planeringsarbete. Frågor om utbyggnad av järnvägsnätet resp. nedläggning av vissa sträckor bör tas upp när detta arbete är färdigt."

Trots detta planeras nu en katastrofal nedskärning på en av Sveriges mest tättrafikerade linjer – den lokala persontrafiken mellan Alingsås och Göteborg. De förhandlingar som förts mellan SJ och Göteborgsregionens kommunalförbund strandade efter det att SJ genom en enorm investeringsplan försökt vältra över väldiga kostnader för lokaltrafiken på kommunerna. SJ beslutade därefter på egen hand om en tidtabellsändring som innebär oacceptabla nedskärningar i pendeltrafiken.

Nu gäller det för regeringen att – i avvaktan på en ny och bättre trafikpolitik – hindra SJ att rasera den nu existerande trafikservicen, en service som självklart måste ingå i den framtida trafikpolitiken.

I anledning härav vill jag framställa följande frågor till kommunikationsministern:

Anser statsrådet att SJ i sitt agerande följer de riktlinjer som riksdagen uttalat?

Avser kommunikationsministern att vidtaga snabba åtgärder i avsikt att förhindra de katastrofala nedskärningar som SJ planerar vid nästa tidtabellskifte när det gäller den lokala persontrafiken Alingsås–Göteborg?

**1977/78:107** av *Alf Lövenborg* (apk) till kommunikationsministern om malmtransporterna i Norrbotten, m. m.:

Den nuvarande trafikpolitiken tar sig alltmer groteska uttryck. Det som nu sker i Norrbotten är ett avskräckande exempel på hur det kan bli när kortsynta

vinstkalkyler väger tyngre än sunt förnuft och total samhällsekonomisk planering. Att statliga företag går i spetsen för att förändra och försämra trafikstrukturen är ett uppseendeväckande faktum som regeringen inte kan bortse ifrån. Några exempel på kvalificerat trafikpolitiskt vansinne som under den senare tiden kommit till uttryck i Norrbotten skall här anföras.

*Malmfrakten*

Under 1978 kommer det enligt uppgift inte att fraktas någon malm på malmbanan Malmberget–Luleå. SJ står med 1 500 malmvagnar som inte kommer att brukas. De ställs undan bl. a. i en gammal grusgrop i Kaitum, där ett antal gamla spår finns kvar.

Samtidigt med att denna avveckling sker hos SJ har det statliga järnverket i Luleå skrivit kontrakt med Luleå Bilfrakt, som under fyra månader, dygn efter dygn, skall transportera 10 000–20 000 ton malm till Luleå med lastbilar på landsväg. Det betyder ökat vägslitage, ökade olycksrisker och förluster för det statliga trafikföretaget. En befintlig spårbunden transportresurs överges, och som drivkraft kommer nu att användas importerat bränsle i stället för i Norrbotten producerad elkraft som levereras av ett annat statligt företag. Här illustreras verkligen den dåliga samordningen – ja, de vattentäta skotten mellan olika statsföretag. Kan regeringen verkligen passivt åse detta utan att ingripa?

*Styckegodstrafiken*

Från SJ:s sida fortsätter man på annat sätt med ansträngningarna att överlasta så mycket som möjligt från järnväg till landsväg. Om SJ:s planer får förverkligas kommer bara två styckegodsstationer att få finnas kvar i det till ytan största länet. Det blir i så fall Luleå och Kiruna. Från dessa två punkter skall lastbilar ta hand om godset för att transportera det på landsvägar, som i många fall går parallellt med järnvägen. Att styckegodset på det planerade sättet vräks ut på landsvägarna innebär allt det vi redan tidigare anfört om vägslitage, ökade olycksrisker och samhällsekonomiskt slöseri. Därtill kommer också här ökad användning av importerade drivmedel i stället för inhemskt producerad miljövänlig elkraft.

En sådan planerad omläggning innebär också sysselsättningsmässiga konsekvenser för SJ:s personal.

Det har länge talats om en "ny trafikpolitik". Är det den som nu presenteras tycks den bestå i avveckling av järnvägstrafiken och ökad press på landsvägsnätet. Det är en beklämmande utveckling.

*Flottningen*

Jag har tidigare i riksdagen begärt att också flottningen sätts in i sitt samhällsekonomiska perspektiv, dvs. att man räknar ut vad användandet av vattenvägarna för timmertransporterna betyder i vinst för samhället genom inbesparat vägslitage, minskade olycksrisker och inbesparandet av dyrt importerat bränsle. När frågan aktualiserades i riksdagen hänvisades endast till att Norrbottsdelegationen skulle behandla frågan. Men någon samhälls-

ekonomisk utvärdering skedde aldrig. Avgörandet överlämnades åt de stora skogsbolagen, bl. a. det statliga domänverket.

Efter att tidigare ha lagt ner flottningen i flertalet älvar har man nu beslutat att detta också skall ske med Kalix älv, och förmodligen är inriktningen densamma också för den återstående flottningsälven, Piteälven.

Med godset i fråga, dvs. timret, sker då samma sak som i tidigare anförda fall. Timmerbilarna kommer att åka i skytteltrafik efter de norrbottniska vägarna i stället för att de flottare som nu görs arbetslösa får hjälpa timret till bestämmelseorten.

Skogsbolagens argument är att det blir billigare att använda landsvägar än den traditionella flottningen. Från samhällsekonomisk synpunkt är argumentet – milt sagt – tvivelaktigt. Ur trafikpolitiska och säkerhetsmässiga aspekter är det helt förkastligt.

När det gäller flottningen har skogsbolagens inkrökta lönsamhetstänkande helt fått fälla avgörandet. Har samhället ingen möjlighet att styra på ett förnuftigt sätt eller anser kommunikationsministern att marknadskrafternas fria spel skall vara utslagsgivande även här?

Dessa tre exempel – fler hade kunnat anföras – visar att man i rask takt håller på att göra en dålig trafikpolitik ännu sämre samt att statliga företag tillåts att sabotera en trafikpolitiskt och samhällsekonomiskt vettig målsättning. Om regeringen har minsta ambition att styra trafikpolitiken i en för samhället förnuftig riktning bör det åberopade vara skäl nog för ingripanden.

Med hänvisning till det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till kommunikationsministern få ställa följande frågor:

1. Anser statsrådet att de anförda exemplen faller inom ramen för en samhällsekonomiskt förnuftig trafikpolitik?
2. Anser statsrådet att de i interpellationen anförda förhållandena ger skäl för ingripanden från regeringens sida?

**1977/78:108** av *Hans Petersson* i Röstånga (fp) till kommunministern om åtgärder mot diskriminering av kvinnor inom svenska kyrkan:

Kvinnan äger lika behörighet som man att efter förtjänst och skicklighet befordras till prästerlig tjänst. Detta finns formulerat i lag som stiftades 1958. Den tillkom i kyrkolags ordning, dvs. efter samfälliga beslut av Kungl. Maj:t och riksdag och med allmänt kyrkomötes godkännande.

I lärofrågan om kvinna kan prästvigas konstaterade kyrkomötets särskilda beredningsutskott att det enligt den evangelisk-lutherska uppfattningen av bibel och ämbete inte föreligger principiella hinder för kvinna att inneha kyrkans ämbete.

Den s. k. samvetsklausulen tillkom samtidigt och innebär att präst inte i tjänsten bör åläggas utföra sådant som skulle kränka hans samvete. Denna samvetsklausul är inte en *lagtext* utan enbart ett *uttalande*. Detta 20 år gamla uttalande – tillkommet för att under övergångsskedet förebygga söndring bland dem som då verkade inom vår kyrka – åberopas fortfarande och

Tisdagen den  
10 januari 1978

*Anmälan av interpellationer*

användes till upprörande könsdiskriminering mot såväl blivande som verksamma kvinnliga präster. En del av deras manliga kollegor anser dem som icke innehavare av prästämbetet. Ett sådant betraktelsesätt har inte stöd i gällande lag. Över huvud taget innebär den nuvarande användningen av samvetsklausulen avsteg från all normal tillämpning av vårt lands lagar.

I en interpellation till kommunminister Johannes Antonsson den 1 februari 1977 uttryckte jag min oro för den upprörande könsdiskriminering som redan då kunde konstateras inom vår kyrka på detta sätt:

”Inom den svenska kyrkan fastslogs för snart 20 år sedan kvinnans behörighet till prästerlig tjänst. Trots besvärligheter och nästan trakasserier mot de första kvinnliga prästerna har efter hand allt fler kvinnor prästvigts. Utan dessa kvinnliga präster torde vår kyrka i dagsläget över huvud taget inte fungera. Församlingar över lag är nöjda med sina kvinnliga präster och anser att dessa fyller sin funktion lika väl som de manliga.

Men alltjämt – ca 20 år efter lagens införande – pågår en upprörande diskriminering av kvinnorna inom kyrkan. Den har skett och sker på en rad plan – från det att enstaka biskopar vägrat prästviga kvinnor till rena bojkotter av förrättningar där kvinnliga präster deltar. I rättvisans namn bör dock tilläggas att många präster under hela denna tid lojalt ställt upp på sina kvinnliga kollegers sida. Detta har enligt min uppfattning varit till gagn för vår kyrka.”

I interpellationssvaret den 8 mars 1977 uttalade kommunministern vad gäller motståndet mot kvinnliga präster bl. a. följande:

”Utvecklingen efter tillkomsten av 1958 års lag har bl. a. inneburit att motståndet mot kvinnliga präster till stor del har försvagats. Antalet kvinnliga präster har ökat kraftigt under de senaste åren. Även om de i allmänhet torde vara accepterade både inom samhället i stort och inom kyrkan, återstår det mycket innan en verklig jämställdhet har uppnåtts mellan män och kvinnor inom kyrkans ämbete. Det finns fortfarande på många håll kvar ett motstånd mot kvinnliga präster. Jag vill ge klart uttryck för min uppfattning att detta motstånd är mycket beklagligt.”

Under den korta tid som förflutit sedan interpellationsdebatten ägde rum har det på ett både skrämmande och förfärande sätt uppenbarats att motståndet mot kvinnliga präster på många håll ingalunda har försvagats. Snarare har det förstärkts genom medvetna aktioner som bl. a. särvigningar, mygel för att hindra kvinnliga präster att erhålla sökta tjänster och olika praxis i fråga om meritvärdering. Desutom synes det ha förekommit rena tarvligheter som allvarligt skadar vår kyrka.

Sedan länge har man velat betrakta kvinnoprästfrågan som en inomkyrklig angelägenhet. Från regeringens och riksdagens sida har man hittills inte ingripit i denna fråga, dels för att man hoppats att den skulle lösas efter ett övergångsskede, dels för att inte påverka de pågående samtalen i kyrka-statfrågan. Detta kan t. ex. utläsas i konstitutionsutskottets betänkande 1975/76:38. Där konstaterar utskottet i slutklämman, att om de pågående samtalen inte leder till resultat när det gäller motståndet mot de kvinnliga prästerna, kan ytterligare åtgärder från statsmaktens sida bli nödvändiga. Vad



utskottet anförde i detta avseende gavs dessutom regeringen till känna.

Efter vad som framkommit under senare tid kan väl riksdag och regering inte längre undgå att ta ställning för sin egen lagstiftning om kvinnans behörighet att inneha prästtjänst. Ej heller kan väl riksdagen längre tillåta uppenbara avsteg från normal tillämpning av sina stiftade lagar. Det var väl ändå inte meningen att dessa lagar skulle kunna användas till uppenbar könsdiskriminering och göra vissa lönegradsplacerade tjänstemäns samveten viktigare än andras?

Med hänvisning till det framförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till kommunminister Johannes Antonsson ställa följande frågor:

1. Vilka åtgärder avser statsrådet att vidtaga för att få slut på diskrimineringen av kvinnliga blivande och verksamma präster?

2. Innebär i så fall åtgärderna en återgång till normal rättstillämpning även för svenska kyrkan?

### § 13 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 3 januari*

**1977/78:226** av *Hans Nyhage* (m) till kommunikationsministern om persontrafiken på järnvägslinjen Borås–Göteborg:

Det förslag till tidtabell för linjen Borås–Göteborg som statens järnvägar presenterat innebär mycket allvarliga försämringar för de många människor som dagligen reser med tåg till och från sina arbeten inom Borås- och Göteborgsregionerna. Även skolresande elever kommer att drabbas om förslaget förverkligas.

Är statsrådet villig medverka till att de av SJ föreslagna försämringarna av tågtrafiken på den ifrågavarande linjen ej förverkligas?

*den 9 januari*

**1977/78:227** av *Lennart Nilsson* (s) till statsrådet Ingegerd Troedsson om gratisutdelningen av AD-vitaminer till spädbarn:

En viktig förutsättning för spädbarns utveckling är att de får en riktig sammansättning av näringsämnen. Vitaminer som i stor utsträckning styr livsprocesserna ges därför till spädbarn för att motverka sjukdomar. Spädbarn har i många år gratis erhållit AD-vitaminer genom barnavårdscentralernas försorg. Enligt uppgifter stoppas gratisutdelningen av AD-vitaminer till spädbarn från årsskiftet 1977-1978.

Med hänvisning till det anförda vill jag till statsrådet ställa följande fråga:

Vill statsrådet redogöra för orsakerna till att gratisutdelningen av AD-vitaminer till spädbarn upphör?

**Nr 57**

Tisdagen den  
10 januari 1978

---

*Meddelande om  
frågor*

Tisdagen den  
10 januari 1978

---

*Meddelande om  
frågor*

**1977/78:228** av *Kurt Hugosson* (s) till kommunikationsministern om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg–Alingsås:

Under lång tid har förhandlingar mellan SJ och Göteborgsregionens kommunalförbund som företrädare för berörda kommuner pågått om pendeltågstrafiken på västra stambanan mellan Alingsås och Göteborg. Dessa förhandlingar har inte lett till något positivt resultat och har nyligen strandat. Många har uppfattat SJ:s förhandlingsteknik som förhållningsteknik. SJ avser nu att göra stora inskränkningar i denna viktiga kollektivtrafik fr. o. m. nästa tidtabellsskifte, den 28 maj. Dessa inskränkningar skulle få stora sociala konsekvenser om de genomfördes och stå i direkt strid mot regeringsförklaringens positiva uttalande om kollektivtrafiken.

Mot bakgrund av kommunikationsministerns tidigare uttalanden om pendeltågstrafiken på västra stambanan och med hänsyn till den situation som nu uppstått vill jag till kommunikationsministern ställa följande frågor:

1. Kommer kommunikationsministern att omedelbart tillsätta en förhandlingsman som får till uppgift att söka nå en acceptabel lösning när det gäller denna viktiga kollektivtrafik på västra stambanan?

2. Är kommunikationsministern beredd att medverka till att några inskränkningar i trafiken inte företas förrän den utlovade förhandlingsmannen fått möjlighet att framlägga förslag till en acceptabel lösning av pendeltågstrafiken på sträckan Göteborg–Alingsås?

**1977/78:229** av *Gustav Lorentzon* (vpk) till budgetministern om beskattningen av vissa reseförmåner:

Ett tusental ungdomar, som under fjolåret genom en av AMS bedriven försöksverksamhet arbetade långt från sina hemorter, fick av AMS sex gratisresor vardera till hemmet. Enligt uppgift från budgetdepartementet skall dessa resor betraktas som skattepliktig inkomst, vilket ungdomarna uppenbarligen inte underrättats om i förväg och ej heller räknat med. Det är lätt att här dra en parallell till regeringens behandling av de numera välbekanta frikorterna på SAS, som utdelades till ett antal prominenta personer och där regeringen inte ansåg att taxeringsmyndigheterna borde få möjlighet att pröva en eventuell taxering. En sådan parallell väcker också misstanken att regeringen räknar med åtminstone två slag av medborgare i skattechänseende – prominenta personer och kolleger å ena sidan och vanligt folk å den andra.

Jag vill därför fråga budgetministern:

Anser regeringen, mot bakgrund av handläggningen av de s. k. SAS-frikorterna, att det är förenligt med en rättvis och lika behandling att de här nämnda ungdomarna beskattas för hemresorna?

**1977/78:230** av *Torsten Stridsman* (c) till kommunikationsministern om malmexporten över Luleå hamn:

Under de närmaste månaderna skall malm fraktas med bil från Kiruna till Norrbottens Järnverk AB i Luleå. Den s. k. malmbanan, vilken byggts speciellt för malmtransporter, kan inte utnyttjas på grund av SJ:s nuvarande frakttaxor. Det är en oroväckande utveckling att en järnväg, som i första hand kommit till för malmfrakter, inte längre kan användas för avsett ändamål. Med anledning av detta vill jag ställa följande fråga:

Avser statsrådet att vidta några åtgärder som återställer möjligheterna för malmbanan att även framdeles svara för transporter av malm från malmfälten till Luleå?

**1977/78:231** av *Lennart Pettersson* (s) till statsrådet Olof Johansson om tillämpningen av villkorslagen:

Den s. k. villkorslagen stadgar bl. a. att kraftföretagen för att få tillstånd att ta en reaktor i drift skall redovisa hur man avser att ta hand om det utbrända bränslet på ett säkert sätt.

Villkorslagen ger här kraftföretagen två alternativ: upparbetning och slutförvaring av det högaktiva avfallet resp. direkt slutförvaring av det utbrända bränslet. När det gäller reaktorn Ringhals 3 har Vattenfall valt att redovisa avfallshanteringen enligt upparbetningsalternativet.

Enligt uppgifter i pressen har energiminister Johansson strax före nyår varit i telefonkontakt med Vattenfalls generaldirektör och förklarat att Vattenfall bör komplettera sin laddningsansökan för Ringhals 3 med en ansökan som bygger på alternativet direkt slutförvaring. Att så har skett har också bekräftats av vattenfallsverket och dess generaldirektör.

Mot denna bakgrund får jag fråga statsrådet följande:

1. Kan statsrådet stödja sig på något regeringsbeslut när statsrådet nu för fram nya krav på vad Vattenfalls ansökan att få ta Ringhals 3 i drift skall innehålla?

2. Hur överensstämmer detta i så fall med det faktum att villkorslagen – enligt regeringens oget förslag och det beslut som fattats i riksdagen av den borgerliga riksdagsmajoriteten – överlämnar åt kraftbolagen själva att i ansökan föra fram ettdera av de två avfallshanteringsalternativen upparbetning resp. direkt slutförvaring?

**1977/78:232** av *Rune Torwald* (c) till kommunikationsministern om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg–Alingsås:

Enligt pressuppgifter planerar SJ att från tidtabellsskiftet radikalt minska den spårbundna lokaltrafiken på sträckan Göteborg–Alingsås. Detta är mycket förvånande mot bakgrund av att Göteborgsregionens kommunalförbund, efter det att förhandlingar beträffande ersättning till SJ för denna lokaltrafik strandat, begärt att kommunikationsministern skall tillsätta utlovad förhandlingsman.

**Nr 57**

Tisdagen den  
10 januari 1978

---

*Meddelande om  
frågor*

Med hänvisning till det anförda ber jag att till kommunikationsministern få ställa följande frågor:

1. När kommer den förhandlingsman som begärts av Göteborgsregionens kommunalförbund att tillsättas?
2. Kommer regeringen att stoppa indragningen av tågförbindelser på sträckan Göteborg—Alingsås i avvaktan på resultatet av förhandlingsmannens arbete?

**1977/78:233** av *Rune Torwald* (c) till kommunikationsministern om bestämmelserna rörande varselljus för motorcyklar:

I samband med den i och för sig angelägna reformen om varselljus fr. o. m. den 1 oktober 1977 vållade trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om varselljusens placering m. m. en hel del problem.

Bl. a. föreskrivs att på motorcyklar får finnas bara ett varselljus och att detta skall sitta under huvudstrålkastaren. Dess värre är denna placering av utrymmesskäl inte möjlig på ett stort antal vanliga fabrikat, något som vållat stor irritation och förvirring hos berörda parter. Hittills är nog antalet dispensansökningar ringa, eftersom de flesta motorcyklar är avregistrerade under vinterhalvåret. Men det är angeläget att bestämmelserna ändras i god tid, innan motorcyklarna skall åter- eller nyregistreras inför sommarhalvåret.

Mot denna bakgrund vill jag ställa följande fråga till kommunikationsministern:

Är kommunikationsministern beredd söka medverka till att de ändrade bestämmelserna om varselljus för motorcyklar utfärdas senast i början av mars för tillämpning fr. o. m. den 1 april 1978?

**1977/78:234** av *Nils Berndtson* (vpk) till budgetministern om beskattningen av förmån av fria resor med SAS:

Inom kort kommer svenska folket att avge självdeklarationer. Varje inkomst från tjänst eller annan förmån skall på heder och samvete upptas på deklaraionsblanketten. Yrkanden om avdrag prövas noga av taxeringsmyndigheterna. Mot denna bakgrund ter sig behandlingen av förmånerna för vissa framträdande personer i form av frikort från SAS mycket märklig. Uppfattningen att förmånen ej bör beskattas om mottagaren utgått från att den ej varit skattepliktig ter sig stötande för alla skattebetalare som erlägger skatt för varje förmån. Denna uppfattning kan knappast anses förenlig med lagens anda och är helt oförenlig med strävandena att höja skättemoralen.

Det är angeläget att regeringen klargör sin syn på denna fråga, och jag vill därför framställa följande fråga till budgetministern:

Anser budgetministern det förenligt med gällande lagar och förordningar att förmåner som SAS frikort inte skall beskattas på samma sätt som andra inkomster och förmåner?

**1977/78:235** av *Eivor Marklund* (vpk) till kommunikationsministern om överflyttningen av tung trafik från järnväg till landsväg:

Norrbottnens Järnverk AB har tecknat avtal med en lastbilsfirma om malmtransporter mellan Kiruna och Luleå, vilket innebär att mer än 10 000 ton malm skall fraktas på landsväg fram till april månad 1978. Det innebär också att SJ:s 1 500 malmtransportvagnar, som tidigare trafikerat sträckan, kommer att stå stilla. Av någon anledning, som f. ö. tycks gå över vanligt förnuft, har NJA med åkeriföretaget lyckats få till stånd ett avtal som från företagsekonomisk synpunkt anses mer gynnsamt än vad SJ kunnat erbjuda. Resultatet kommer att bli en mycket kraftig belastning av tung trafik på vägsträckan Kiruna-Luleå med påföljande ökade trafikolycksrisker och sönderkörda vägar.

Jag vill mot denna bakgrund fråga kommunikationsministern:

Anser kommunikationsministern att en överflyttning av tung trafik från järnväg till landsväg, så som skett i det relaterade fallet, är försvarbar från trafikpolitisk och samhällsekonomisk synpunkt?

**1977/78:236** av *Eva Winther* (fp) till kommunikationsministern om fortsatt järnvägstransport av malm till Luleå:

Den 30 december 1977 slutade malmtågen att gå mellan Vitåfors i Malmberget och Luleås malmhamn. Lagren i Luleå är nu välfyllda av den malm som skall skeppas i väg under de närmaste åtta månaderna. Den 3 januari 1978 började malmbilarna rulla mellan Kiruna och Luleå till Norrbottens Järnverk AB. Orsaken i båda fallen är att kostnaderna för frakt på järnvägen bedömts vara för höga.

Med anledning av det anförda vill jag fråga:

Avser kommunikationsministern att vidta åtgärder, så att malmtransporter kan ske på järnväg och inte på landsväg?

*den 10 januari*

**1977/78:237** av *Alf Lövenborg* (apk) till kommunikationsministern om rabatter av malmfrakten över Luleå hamn:

I december antog riksdagen regeringens förslag till nytt system för statliga sjöfartsavgifter. Förslaget togs emot under starka protester bl. a. från de kommunala myndigheterna i Luleå, som framhöll att de nya avgifterna kommer att verka som ett dråpslag för Luleå hamn. Förslaget, som antogs, innebär avgifter som hårt drabbar bl. a. malmfrakten över Luleå. I trafikutskottets skrivning framhölls emellertid att sjöfartsverket har kvar sin möjlighet att nedsätta sjöfartsavgifterna. Regeringsförslaget innehöll också rabattmöjligheter som skulle kunna användas så att malmfrakten över Luleå ej missgynnas.

Nr 57

Tisdagen den  
10 januari 1978

---

Mot bakgrund av det anförda vill jag ställa följande fråga:  
Kommer statsrådet att medverka till att malmfrakten över Luleå hamn rabatteras?

*Meddelande om  
frågor*

**1977/78:238** av *Bertil Fiskesjö* (c) till kommunministern om åtgärder mot diskriminering av kvinnor inom svenska kyrkan:

Vilka åtgärder avser regeringen vidta för att motverka den kvardröjande diskrimineringen av kvinnor inom svenska kyrkan?

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 11.06.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*