

Måndagen den 8 maj

Kl. 11.00

*Fyllnadsväl
till utskott*

§ 1 Fyllnadsväl till utskott

TALMANNEN: Centerpartiets partigrupp har som suppleant i utbildningsutskottet under Christina Rogestams ledighet anmält hennes ersättare Per Anders Örtendahl.

Talmanen förklarade därefter vald till
suppleant i utbildningsutskottet
Per Anders Örtendahl (c)

*Meddelande om
interpellationssvar*

§ 2 Justerades protokollen för den 25, 26 och 27 april.

§ 3 Talmanen meddelade att till kammaren inkommit läkarintyg för *Hans Jönsson*, som var sjukskriven ytterligare under tiden den 9 maj–den 3 juni.

Erforderlig ledighet beviljades.

Talmanen anmälde att *Egon Jacobsson* (s) även under denna tid skulle tjänstgöra som ersättare för Hans Jönsson.

§ 4 Meddelande om interpellationssvar

1977/78:162 om sysselsättningen inom den manuella glasindustrin

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag har att anmäla att jag på grund av pågående utredningsarbete ej kan besvara interpellation nr 162 av Bernt Nilsson om sysselsättningen inom den manuella glasindustrin inom föreskriven tid. Enligt överenskommelse med interpellanten kommer interpellationen att besvaras den 22 maj.

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier***§ 5 Om åtgärder för att förhindra nedläggning av vissa textilindustrier**

Industriministern NILS ÅSLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels *Georg Anderssons* (s) den 13 april anmälda interpellation, 1977/78:160, dels *Ivar Högströms* (s) den 19 april anmälda interpellation, 1977/78:166, och anförde:

Herr talman! Georg Andersson har frågat mig dels om regeringen kommer att vidta några åtgärder för att förhindra en nedläggning av verksamheten vid Algots anläggningar i Norsjö, Lycksele och Skellefteå, dels om regeringen kan, om företagets nedläggningsbeslut verkställs, garantera att alternativ sysselsättning erbjuds de Algotsanställda på resp. orter.

Ivar Högström har frågat mig om regeringen kommer att föreslå riksdagen att ytterligare medel från förslagsanslaget Regionalpolitiskt stöd utgår för att upprätthålla driften vid AB Eisers fabriker i Kramfors och Sollefteå intill dess förutsättningar för en varaktig lönsam sysselsättning skapats.

Jag besvarar båda interpellationerna i ett sammanhang.

Riksdagen har nyligen beslutat om ett kapitaltillskott på 190 milj. kr. till Statsföretag AB att användas för att bilda en statlig tekokoncern med AB Eiser som moderbolag (prop. 1977/78:73, NU 1977/78:41, rskr 1977/78:172). Kapitaltillskottet gör det bl. a. möjligt att bereda alla som f. n. är anställda i koncernens anläggningar i Norrland sysselsättning under år 1978.

Eisers styrelse har nyligen fattat vissa beslut om koncernens verksamhet efter år 1978. Styrelsens beslut har fattats i syfte att uppnå den av regering och riksdag antagna målsättningen om nollresultat år 1980 för koncernen. Beslutet innebär bl. a. att koncernens enheter i Norrland skall avvecklas.

Jag är medveten om att beslutet kan få svåra konsekvenser för berörda människor och kommuner. För att motverka dessa har regeringen redan tidigare inlett ett omfattande arbete för att få fram ny sysselsättning på orter som drabbas av strukturproblem inom bl. a. tekoindustrin. Sedan en tid tillbaka arbetar industridepartementets etableringsdelegation i samråd med berörda kommuner och länsmyndigheter med att skapa nya arbetstillfällen på orter som drabbas av sysselsättningsbortfall till följd av strukturomvandlingen.

Regeringen har vidare genom beslut den 6 april i år lämnat ett bidrag på 2 milj. kr. åt Statsföretag för att under budgetåret 1978/79 söka få fram nya produkter som kan ge alternativ sysselsättning i de regioner i Västsverige och Norrland som drabbas av väsentliga sysselsättningsminskningar inom den statliga tekokoncernen.

Från sysselsättningspolitisk synpunkt är det mycket olyckligt med en snabb nedläggning av koncernens alla Norrlandsfabriker. Regeringen har därför uppdragit åt AB Eiser att, efter samråd med arbetsmarknadsstyrelsen, till regeringen lämna offert rörande kostnaderna för att under viss begränsad tid upprätthålla driften vid koncernens anläggningar i Norsjö och Sollefteå i avvaktan på att bärkraftigare sysselsättningsmöjligheter skall kunna skapas.

Inom Statsföretag AB undersöks f. n. ett projekt som går ut på att förlägga tillverkning av arbetskläder till Skellefteå. Min förhoppning är att detta projekt skall bli framgångsrikt.

Någon möjlighet att garantera alternativ sysselsättning för personer som kommer att friställas inom koncernens enheter i Norrland har regeringen självfallet inte. För att begränsa antalet friställningar har regeringen vidtagit de åtgärder som jag redan har nämnt. I övrigt står sedvanliga arbetsmarknads- och regionalpolitiska medel till förfogande för att bidra till att lösa sysselsättningsproblemen på berörda orter.

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag tackar industriministern för att jag fått ett svar på min interpellation, men jag är inte tacksam för innehållet i detta svar.

I min interpellation har jag mycket kortfattat beskrivit den djupa oro som nu råder i de kommuner som drabbas av beslutet att lägga ner Algots fabriker i Skellefteå, Norsjö och Lycksele. För de anställda innebär detta beslut en stor tragedi. Vad är då regeringen beredd att göra? Det svar jag fått inger inte något hopp om att regeringen är beredd att göra någonting. Nils Åsling säger i klartext att regeringen inte har någon möjlighet att garantera sysselsättning för de personer som kommer att friställas. För de anställda och för de berörda bygderna är detta ett "hårt tal". Jag tror att många med mig skulle vilja ha en utförligare förklaring till uttalandet och ett svar på frågan hur det kan komma sig att regeringen inte kan garantera sysselsättning åt de anställda vid Algots Nord.

Den 13 november 1976 firade Nils Åsling segerfest med partivänner i Östersund. Enligt referat i Östersunds-Posten förutspådde Nils Åsling då att tekoindustrin skulle bli svår att rädda. Men, försäkrade han, vi skall garantera sysselsättning i Norrland. "Vi skall garantera", hette det enligt tidningsreferatet, och jag utgår ifrån att detta stämmer med vad Nils Åsling sade. Men uttalandet innebär en garantisedel av ringa och kortvarigt värde. I dag, när nedläggningsshotet går mot sin verkställighet, står regeringen tomhänt. Samme industriminister som för ett och ett halvt år sedan talade om garantier tillstår nu att regeringen inte har någon möjlighet att garantera sysselsättning för de anställda vid Algots.

Varför saknar regeringen denna möjlighet? Jag finner bara en förklaring: Regeringen har avhänt sig möjligheten att ge några garantier om fortsatt sysselsättning för de Algotsanställda. När åtgärder för tekobranschen beslutades i riksdagen den 16 mars i år ville socialdemokraterna att en plan för tekoproduktion i vårt land skulle upprättas och att några friställningar inte skulle få ske förrän en sådan plan hade utarbetats. Detta skulle ha gett oss en bättre bild av läget och ett bättre beslutsunderlag och det skulle ha gett regeringen samt berörda kommuner och företag ett större rådrum för att planera för annan sysselsättning, om nedläggning av något tekoföretag trots allt måste ske. Regeringen och den borgerliga riksdagsmajoriteten avvisade dessa våra förslag, och nu tvingas i stället en snabb nedläggning fram. På den

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

korta tid som nu återstår fram till genomförandet av nedläggningsbeslutet blir det utomordentligt svårt att finna alternativ sysselsättning.

Jag har tidigare vid några tillfällen med industriministern diskuterat en likartad fråga med anledning av nedläggningen av gruvdriften i Adak. Regeringen har inte lyckats finna någon ersättningsindustri där, trots att arbetet med detta pågått under några år. Detta har lärt oss att det behövs en väl tilltagen planeringstid för att klara omställningar av den här arten i denna region. Min slutsats av detta resonemang blir att regeringen bör vidta åtgärder för att hålla verksamheten vid Algots Nord i gång under en längre tid, så länge att alternativ sysselsättning kan garanteras innan en eventuell nedläggning sker, och jag frågar än en gång: Varför är regeringen inte beredd att vidta sådana åtgärder? Om regeringen kommer med ett sådant förslag till riksdagen har den ju den socialdemokratiska gruppens stöd – det vet man ju på förhand.

I debatten den 16 mars sade industriminister Åsling att han "finner det naturligt att Nya Algots inte helt koncentrerar verksamheten till *en* ort, utan inom givna ekonomiska ramar bedriver rörelse såväl i Borås som i Norrland".

Detta uttalande har tolkats så, att regeringen var beredd att garantera fortsatt drift vid minst en av Algots Norrlandsfabriker.

Nils Åslings svar i dag innebär att han har gett upp också denna tanke. De antydningar som görs om fortsatt drift i Norsjö kan enligt Nils Åslings svar bara komma att gälla under en viss begränsad tid i avvaktan på att bärkraftigare sysselsättning skall kunna skapas. Hur lång tid kan det då bli fråga om?

Även om Nils Åsling alltså tycks ha gett upp tanken på tekoproduktion i Västerbotten avslöjade han i sitt svar att det behövs en längre planeringsperiod än vad företaget tänkt sig för att klara omställningen till annan sysselsättning i Norsjö. Jag noterar detta med tillfredsställelse.

Men får jag då fråga hur Nils Åsling ser på situationen i Lycksele, en annan inlandskommun. Vad händer med de anställda i Lyckselefabriken? Det rör sig om ca 110 personer, och många andra är också indirekt berörda.

Nils Åslings svar ger inget nytt hopp för Norsjö och Skellefteå. Det framförs redan kända synpunkter om pågående undersökningar för tillverkning av arbetskläder i Skellefteå och en viss begränsad övergångstid för Norsjö. Men Lycksele förbigås med isande tystnad. Man kan undra vad industriministern har emot Lycksele.

En ny regionalpolitik har Nils Åsling ofta utlovat. Det skedde av referaten att döma också vid den nämnda valsegerfesten i Östersund. Ja, det är många i det inre stödområdet som har börjat märka den nya regionalpolitiken. Denna nya politik sammanfattas rätt bra i den sista meningen i Nils Åslings interpellationssvar: "I övrigt står sedvanliga arbetsmarknads- och regionalpolitiska medel till förfogande för att bidra till att lösa sysselsättningsproblemen på berörda orter."

Men, Nils Åsling, orter i det inre stödområdet behöver något utöver det sedvanliga. Jag har försökt hävda detta i tidigare debatter om Vindelådalén.

Det var av detta skäl som man en gång drog en speciell gräns för att markera det särskilda behovsområde som de inre delarna av skogslänen utgör. Nu håller denna gräns på att bli lika betydelselös som odlingsgränsen, och nu skall också skillnaderna i fråga om arbetsgivaravgift avskaffas. Det är en successiv utsuddning av regionalpolitiken.

Enligt min mening är det minsta man kan begära att regeringen ger stöd till den industri som redan finns inom detta område. Om vi inte kan få någon ny industri, borde vi få ett aktivt stöd för att kunna behålla den industri vi redan har. Vi behöver mycket mer.

Låt mig slå fast att det måste vara samhällsekonomiskt slöseri att nu tömma Algots lokaler i Lycksele, Norsjö och Skellefteå. För en sådan politik finns det ingen förståelse i Västerbotten, allra minst bland de anställda. De arbetar nu intensivt på att utveckla nya idéer om en samhällsnyttig tekoproduktion. I det arbetet behöver de samhällets stöd, och de behöver få litet tid på sig. Ett halvår är på tok för kort tid för att det skall finnas någon chans att lyckas. Är industriministern beredd att ge detta stöd?

Hur de anställda ser på denna fråga kan sammanfattas enkelt i ett uttalande av en av deras företrädare som har sagt: "Det måste vara bättre för samhället att ge pengar till människor som arbetar och producerar något nyttigt än att göra människor arbetslösa och betala arbetslöshetsunderstöd."

Beslutet att lägga ned Algots Nord är en dålig regionalpolitik. De regionalpolitiska målsättningarna måste fullföljas oberoende av konjunktursvängningarna. En nedläggning river nu ned det som tidigare regionalpolitiska satsningar med möda har byggt upp. Det finns personer som fortfarande är förvånade över att en centerpartistisk minister svarar för denna nedläggningspolitik.

Vilka möjligheter har Nils Åsling att erbjuda Västerbottens inland? Adak fick ingenting, Vindelådalen har inte fått något av den borgerliga regeringen, industricentrum i Lycksele har stannat i växten, vattenkraftsutbyggnaden har gått på kryckor – och till råga på allt kommer nedläggningen av Algots. Vi börjar lindrigt sagt att bli förtvivlade.

I ett enligt uttalande av kommunfullmäktige i Norsjö den 10 april heter det: "Finns det allvar bakom löftet om regional balans, ja då finns här en möjlighet att i handling beakta detta vid beslut om tekoindustrins framtida verksamhet." Vill Nils Åsling ta den chansen, som ett enligt kommunfullmäktige i Norsjö utmanar honom till?

Sammanfattningsvis konstaterar jag följande: Det svar Nils Åsling har lämnat på min fråga om åtgärder för de Algotsanställda vittnar om att regeringen har gett upp tanken på att garantera fortsatt sysselsättning. Nedläggningen drivs fram så snabbt att det inte erbjuds någon realistisk möjlighet att skapa alternativ sysselsättning. Jag anser att detta är djupt olyckligt, i första hand med tanke på de anställda, som tvingas ut på en arbetsmarknad där ingenting finns att få.

Jag anser vidare att regeringen här visar prov på en mycket dålig regionalpolitik. Det är orimligt att på det här sättet riva ned vad som tidigare

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

Måndagen den
8 maj 1978

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

med stor möda har byggts upp. Norrlands inland har inte råd att förlora någonting.

Mot denna bakgrund vill jag än en gång vädja till industriministern och till regeringen att ta denna fråga under omprövning. Skulle inte Nils Åsling, efter de uppvaktningar och uttalanden som har förekommit i det här ärendet, kunna länka sig att åtminstone hejda nedläggningen av samtliga tre fabriker i Västerbotten ytterligare en tid, för att ge bättre rådrum för planering av annan sysselsättning i Lycksele, i Norsjö och i Skellefteå?

Jag vädjar, som sagt, till industriministern att ta denna fråga under omprövning, och jag ställer frågan: Finns det inga möjligheter till en förlängd övergångstid?

IVAR HÖGSTRÖM (s):

Herr talman! Jag ber att till industriministern få framföra mitt tack för det svar som har lämnats på min interpellation, men i likhet med Georg Andersson är jag inte på något sätt nöjd med detta svar. Jag skall enbart hålla mig till det som min interpellation rörde sig om, nämligen de två av Eiser i Ångermanland drivna fabriker, i Kramfors och i Sollefteå.

Svaret innehåller det beskedet att fabriken i Sollefteå skall få en nådatid – det är i vart fall ett löfte – under det att den i Kramfors skall läggas ned vid årsskiftet. Svaret kan inte tolkas på annat sätt. Det skulle vara intressant att få veta på vilket underlag denna skillnad i bedömning grundar sig. Låt mig bara erinra om att sysselsättningssituationen för kvinnor minsann är lika svår i de här två orterna. Jag skall senare återkomma till ett litet siffermaterial omkring det. Fortfarande råder nämligen den situation som industriministern själv anförde i propositionen den 22 december 1976 och som jag har citerat ur i min interpellation. Där anförde industriministern följande när det gällde stödet till Eiser:

”Jag bedömer att sysselsättningsläget, särskilt för kvinnor, på de berörda orterna är sådant att det är ett stort samhällsintresse att verksamheten kan drivas vidare under de närmaste åren. En nedläggning av verksamheten skulle innebära betydande samhällsekonomiska kostnader. --- En samhällsekonomisk bedömning talar för att regionalpolitiskt stöd bör beviljas ---.”

Sedan fortsätter industriministern med att erinra om att han behöver ett rådrum för att på de här orterna åstadkomma en varaktig och lönsam sysselsättning på sikt. På de grunderna skulle man upprätthålla sysselsättningen de närmaste åren.

Avsikten med det beslut som riksdagen fattade på industriministerns förslag var sålunda att skapa ett rådrum för att man på sikt skulle kunna trygga sysselsättningen.

Jag delar Georg Anderssons mening att det är märkligt att man i svaret konstaterar att regeringen inte anser sig ha någon möjlighet att garantera alternativ sysselsättning för de personer som här kommer att bli friställda. Inför detta besked måste man fråga sig om staten inte har samma ansvar som industriministern angav i den s. k. Åslingdoktrinen för drygt ett år sedan, när

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

industriministern hävdade att de privata företagen borde ha moralisk skyldighet att inte lägga ned fabriker utan att först ha skaffat fram ersättningssysselsättning. Gäller det inte för den verksamhet som bedrivs av de statliga företagen och de företag där staten är delägare? I det här fallet är det staten som i allra högsta grad har ägaransvaret. Innebär det här beslutet om nedläggning också att fabriker inte har samma stora regionalpolitiska betydelse som de hade vid tillkomsten av det särskilda stödet?

Det är dess värre så att arbetsmarknadssituationen inom de berörda kommunerna inte har förbättrats sedan riksdagen godkände industriministerns förslag till regionalpolitiskt stöd för en fortsatt drift. Läget är i dag långt mera bekymmersamt. Efter alla de uppvaktningar som företrädare för Ådalen under det senaste året har gjort hos industriministern bör den rådande situationen i denna bygd inte vara obekant för industriministern.

Låt mig bara få ta några aktuella siffror, som jag så sent som på förmiddagen i dag har kontrollerat med länsarbetsnämnden, där man konstaterar att i Kramfors fanns i mars månad 561 sökande på 72 lediga platser. Det betyder att 7,8 personer fanns tillgängliga för varje ledig plats. I november 1977 var siffran för Kramfors 4,4 personer per ledig plats. Det är nästan en fördubbling.

Tittar man på Sollefteå, finner man att på 68 lediga platser står 831 sökande eller 12,2 personer per ledig plats. Siffran för november 1977 var 8,4, en 50-procentig ökning. Det här skall jämföras med de aktuella siffrorna för landet i övrigt, som i mars månad var 1,4 personer per ledig plats.

Ser vi sedan till ålderssammansättningen i de här kommunerna – och den kan man i ett sammanhang som detta inte uraktlåta att beakta – så finner man enligt den senaste uppgiften från riksförsäkringsverket att i Kramfors kommun 32,7 % av befolkningen var folkpensionärer. För Sollefteå är siffran 29,3 %. Det skall jämföras med huvudkommunen i landet, Stockholm, som har 17,8 %.

Den här utvecklingen i Ådalen är ju ett resultat av de ständiga industrinedläggningarna. Enligt länsstyrelsens beräkningar kommer Kramfors också – om ingenting kan göras för att radikalt förändra sysselsättningssituationen där – i fortsättningen att vara en kommun som får minskad sysselsättning inom industrin. Människorna i Ådalen frågar sig därför om industriministern i detta sammanhang övergivit sin doktrin och centerns regionalpolitiska ambitioner.

Industriministern har i annat sammanhang när det gäller tekoindustrin sagt att om Norrlandsfabrikerna skall kunna behållas måste andra fabriker, i de södra delarna av landet, läggas ner. Låt mig då säga att om det finns någon överkapacitet inom svensk tekoindustri – vilket med rätta kan ifrågasättas – borde det väl ändå för en industriminister med det regionalpolitiska synsätt som herr Åsling anses företräda vara enkelt att ur regionalpolitisk synpunkt välja mellan två onda ting. Utan att i övrigt vilja ge mig in på några bedömningar av sysselsättningen i de båda orter söderöver som berörs – nämligen Malmö och Halmstad – tror jag att industriministern delar min mening att utsikterna för människorna – och särskilt för kvinnorna – att få

Måndagen den
8 maj 1978

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

sysselsättning är långt större både i Malmö och Halmstad än vad de är i Kramfors och Sollefteå.

Sedan vill jag, herr talman, med några ord ta upp frågan om hur det rådrum utnyttjats som skulle skapas genom att riksdagen anvisar de 9 miljoner kronorna som avskrivningslån. Jag tror mig våga påstå att detta rådrum inte har utnyttjats på det sätt som varit avsett; först nu, ett halvår före nedläggningen, vidtas nämligen de åtgärder som skulle ha vidtagits redan i början av 1977. Det är först för en månad sedan som Statsföretag tillsammans med de anställda och Utvecklingsbolaget har inlett diskussioner om förutsättningarna för att få fram alternativ sysselsättning vid dessa fabriker. Lägg fabriker nu ner, har enligt min mening det rådrum inte utnyttjats som riksdagen medgav genom sitt beslut. Nog borde regeringen ändå ha kunnat invänta resultatet av det arbete som har påbörjats innan beslutet om nedläggning hade verkställts. En nedläggning av fabriker visar att talet om en samhällsekonomisk bedömning av frågan inte varit annat än tomma ord. Endast en ren och skär företagsekonomisk bedömning har legat till grund för beslutet om nedläggning, om industriministern föreslår nedläggning och regeringen verkställer detta beslut. Varken de anställda eller de berörda kommunerna kan acceptera detta, och därför måste industriministern ompröva frågan innan han förelägger regeringen sitt beslut.

Eisers företagsledning har f. ö. i ett brev till industriministern, daterat den 12 april 1978, redovisat ett förslag till en tänkbar lösning av frågan om fortsatt drift vid fabriker i Kramfors och Sollefteå. Låt mig citera några rader ur det brevet:

”Koncernledningen har full förståelse för statsmakternas ansvar för arbetskraften, särskilt som styrelsens beslut innebär synnerligen svåra följder för ett flertal orter i Norrland. Koncernen är därför beredd att med statsmakterna upptaga diskussioner om de åtgärder, som kan tänkas kunna vidtagas för att mildra effekterna av styrelsens beslut. Redan nu anser vi oss emellertid böra framhålla att koncernledningen liksom aktieägaren finner det angeläget att den norrländska ’överkapaciteten’ förläggs i ett särskilt bolag, som icke ägs av koncernen eller Statsföretag AB. Däremot är koncernledningen beredd att söka finna en väg för att biträda en ev. ny ägare till de ifrågasatta produktionsenheterna med produktionsledning och marknadsföring.”

Detta skulle innebära att man lade fabriker under ett särskilt saneringsbolag. Jag vill fråga industriministern vad som har gjorts åt detta förslag från Eiserledningen. Eller ingår det i det arbete som nu leds av Statsföretag och Utvecklingsbolaget?

Georg Andersson sade att det skulle vara samhällsekonomiskt slöseri att lägga ned fabriker i Västerbotten. Jag vill understryka att det gäller i lika hög grad de två fabriker det nu är fråga om.

Jag vill också, eftersom den debatten kommit upp, ifrågasätta den vinst samhället skulle göra om de här två fabriker läggs ned. Enligt den utredning som legat till grund för beslutet skulle man tjäna 1,7 milj. kr. på att lägga ned dem. Avdelningschefen Aksel Spendrup i arbetsmarknadssty-

relsen har i en intervju i Nya Norrland sagt att arbetsmarknadsstyrelsen, om en nedläggning kommer till stånd, kommer att återkräva de 5 miljoner som har utgått i lokaliseringssöd. Då frågar man sig om det inte är ett långt större slöseri att i detta läge välja nedläggningsalternativet.

Jag vill i likhet med Georg Andersson sluta med att vädja till industriministern att ompröva den här frågan innan regeringen tar ställning till den.

JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Hur kan det komma sig, frågar Georg Andersson, att regeringen inte kan garantera driften vid de här industrierna? Ja, det är en minst sagt retorisk fråga. Med den tekopolitik regeringen för kan man inte garantera någonting. Det är ju deras avsikt, och det vet vi alla om, att tekobranschen skall bantas ned, att ytterligare tusentals arbeten skall försvinna. Detta är egentligen bara ett steg i den riktningen. Nils Åsling har inga garantier alls och tänker inte lämna några sådana. Man har inte ens velat svara på vänsterpartiet kommunisternas många uttryckliga frågor om vid vilken miniminivå sysselsättningsminskningen inom tekobranschen skall ta slut.

Jag måste också säga, när jag nu blandar mig i den här debatten, att besluten den 16 mars knappast heller för den socialdemokratiska oppositionens del var några särskilt hedrande beslut. Faktum var att den punkt i propositionen som handlade om nedbantning av sysselsättningen inom den statliga tekoindustrin med 1 500–2 000 jobb röstade också socialdemokraterna för. Visserligen ville de ha en plan för textilindustrin – dessförinnan skulle inga avskedanden äga rum – men när väl planen var framme är det tydligt att även det socialdemokratiska alternativet innebar sysselsättningsminskningar. Det fanns inga reservationer från socialdemokraterna på den punkt som gällde målsättningen för den totala sysselsättningen. Och det visar ju det otillfredsställande resonemang Ivar Högström för när han låter antyda att det vore bättre om man lade ner industrierna i Malmö och Halmstad än i Norrland. Man kan i och för sig föra ett sådant resonemang, men det avslöjar att man givit upp försvaret av sysselsättningen. Då har man i praktiken böjt sig för den nedskärningspolitik som bär Nils Åslings signatur.

Härvudlag menar vi från vpk – jag talar som representant för en stad som förmodligen i nästa omgång berörs av dessa nedskärningar, och som f. ö. drabbats av många andra inslag i den borgerliga industripolitiken – att arbetarrörelsen måste ha en egen politik när det gäller tekoindustrin. Man kan inte ställa upp på den pessimistiska utgångspunkt som den borgerliga regeringen har. Det fanns så litet intresse att fastlägga målsättningen beträffande sysselsättningen, och det innebar att man försvarade tekoarbetarnas position, som vi tyckte var otillfredsställande den 16 mars och den 13 december i fjol. På alla sådana väsentliga punkter som gällde målsättningen för den totala sysselsättningen och tekoindustrins allmänna utrymme och framtida utveckling röstade faktiskt socialdemokraterna för de väldigt pessimistiska synsätt och för de pessimistiska målsättningar som de gångerna uttrycktes i den borgerliga regeringens propositioner. De opponerade sig i

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

Måndagen den
8 maj 1978

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

vissa avsnitt – naturligtvis helt riktigt – men det var ingen skillnad när det gällde de grundläggande målsättningarna och den allmänna synen, och det menar vi är otillfredsställande.

Vi inom arbetarrörelsen borde gemensamt stå upp för ett alternativt program, som skulle innebära att man bevarade de ca 40 000 jobb som nu finns kvar och att man tog konsekvenserna av en sådan målsättning, att man var beredd att strypa konfektions- och trikåimporten exempelvis från alla fascistländer, att man var beredd att ställa upp för en ökning av tekoexporten, som också är en stöttepelare för bevarandet av sysselsättningen, och inte minst att man var beredd att stödja en sådan konsumtionsutveckling i landet som skulle garantera en viss ökning av avsättningen av tekoprodukter – och en sådan utveckling är då sannerligen inte förenlig med de dåliga avtalsupp-
görelser som har träffats under de senaste avtalskampanjerna.

Nya industrier är önskvärda, framhåller interpellanterna. Det är helt riktigt, men vi vet ju alla att några sådana industrier inte står att få. Det finns inga privata industrier som kan dirigeras till orter där sysselsättningen vacklar. Hur kan sådana industrier framskapas? Jo, bara på det sätt som vänsterpartiet kommunisterna i olika sammanhang, bl. a. i debatter om tekoindustrin, har framhållit, nämligen genom ett aktivt, offensivt och medvetet statligt industriprogram. Och det skulle ha fägnat oss om vi vid alla de tillfällen, då vi stritt för nödvändigheten av ett sådant statligt industriprogram för att skapa alternativ sysselsättning, hade fått socialdemokratin stöd.

Arbetarrörelsen måste – och det skall bli min slutkommentar i detta korta och något spontanistiska inlägg – i tekopolitiken, såväl som i industripolitiken i allmänhet, ha ett skapande, offensivt och realistiskt program. Det räcker inte med att använda akuta lokala sysselsättningskriser för att driva missnöjespolitik – hur tacksam och rimlig en dylik politik i och för sig kan synas vara för en opposition som har att kämpa med en sådan regering som den nuvarande.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag vill erinra interpellanterna och Jörn Svensson om att vi nu går in i ett skede av förhandlingar med den statliga tekokoncernen beträffande förutsättningarna för de etableringar i Norsjö och Sollefteå som vi efter analys av arbetsmarknaden och i samråd med arbetsmarknadsverket har bedömt vara mest angelägna att rädda åt framtiden.

Jag vill också förutskicka att det här, liksom i riksdagens principbeslut beträffande Norrlandsetableringarna, självfallet måste bli ett tidsbegränsat rådrum. Det strider ju mot principerna i både den gamla och den nuvarande regeringens industripolitik att ge icke tidsbegränsat stöd åt industrin, även om det är av uppenbart regionalpolitiskt intresse att bibehålla sysselsättningen. Det finns inga möjligheter att skapa en rimlig industristruktur för framtiden, om man inte avgränsar tiderna för insatser av den här karaktären.

Jag vill också erinra om att Norrlandsetableringarna redan är inne i den här

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

processen, och jag kan liksom interpellanterna beklaga att vi hamnat i detta läge med tekoindustrin i Norrland. Men vi är, bl. a. till följd av riksdagens beslut, inne i ett rådrumsförfarande. Under 1977/78 skapades det, som en följd av den uppenbara kris som de ursprungliga moderföretagen befann sig i, ett rådrum för Norrlandsetableringarna. Den krisen är en följd av att Norrlandsetableringarna på sin tid, av den förra regeringen, konstruerades på ett sätt som inte var realistiskt. Det visade sig ju ganska snart att de storstilade planer som man lanserade 1973 inte alls höll vid närmare granskning, och man har successivt fått revidera de planer man den gången gick ut med till allmänheten. Orsaken var naturligtvis att man inte hade gjort klart för sig tekoindustrins allmänna utveckling och att man inte hade en realistisk grund för dessa betydande satsningar. Många svikna förhoppningar är knutna till de här investeringarna i Norrland. Processen är smärtsam för enskilda människor och för orter, det är jag den förste att vilja vitsorda, men när man går in i en kritik av förhållandena skall man ändå komma ihåg bakgrunden. Det sätt på vilket de här etableringarna kom till stånd är inte att förknippa med sund, rimlig och riktig regionalpolitik.

En annan anledning till att man inte kan göra fortlöpande utfästelser beträffande enskilda företag eller företagsenheter, som interpellanterna tycks förutskicka, är – vilket vi ändå måste inse – att även ett statligt företag, den nya statliga tekokoncernen, måste ha som uppgift att stå på egna ben. Den måste i varje fall uppnå ett nollresultat och helst också generera tillräckligt kapital för att själv klara en utveckling av driften i fortsättningen. Det är målsättningen. Den är ofrånkomlig. Har man inte den hamnar man i ett orimligt förhållande, inte minst gentemot andra företag. Det var ett något anmärkningsvärt faktum vid den senaste stora tekodebatten här i kammaren att socialdemokratin föreföll vilja göra en distinktion mellan trygghet för anställda i enskilda företag och anställda i statliga företag. Självfallet måste samma principer gälla för anställda i enskilda och statliga företag.

Den regionalpolitik som nu bedrivs har kritiserats här – en kritik som är mycket löst grundad, eftersom vi har varit tvungna att strama upp regionalpolitiken, effektivisera den efter den föregående regeringen, under vilken det hade skett en närmast total utsuddning av stödområdesgränser och inrättats ett system med grå zoner. Därefter har skett en påtaglig uppstramning med hänsyn till sysselsättningen i t. ex. Norrlands inland. Vi har infört systemet med kommunala industrihus, vi har aktiverat olika former av regionalpolitiskt stöd. Vi har infört offertförfarandet och vi har över huvud taget aktiverat regionalpolitiken. Georg Anderssons kritik mot den nuvarande regeringens regionalpolitik måste betyda att Georg Andersson inte riktigt har trängt in i vad som egentligen har skett under det närmaste året i det avseendet.

Sedan har Jörn Svensson mycket riktigt påpekat att socialdemokraterna och regeringen är eniga om principerna för tekopolitiken. Det är bara den skillnaden – och det har också framgått av inläggen i dag – att socialdemokraterna vill ha en plan för hur man skall uppnå en rimlig självförsörjningsgrad inom tekoindustrin. Arbetet med planen pågår inom regeringskansliet,

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

men det är mycket mer komplicerat att fastställa den nivån än man föreställer sig från oppositionens sida – dvs. om man vill grunda beslutet på fakta, på noggranna överbåganden mellan olika sortiment, mellan olika företags reella möjligheter: att leva vidare och våra möjligheter att effektivt på sikt bygga upp en struktur som branschen är mest betjänt av.

Jag vill till sist svara på Ivar Högströms fråga hur vi ser på Eiserledningens förslag att driva företagsenheterna i Kramfors och Sollefteå i ett särskilt företag. Det är en möjlighet som vi är beredda att överbäga och det är en fråga som kommer att bli föremål för förhandlingar mellan staten och företaget. Det är för tidigt att i dag yttra sig om vilket resultat de förhandlingarna kommer att ge. Jag är beredd att föra den diskussionen när resultatet föreligger.

GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Låt mig med anledning av Jörn Svenssons inbopp och försök att splittra den här debatten bara till protokollet läsa in vad vi från den socialdemokratiska sidan sade den 16 mars.

Vi anförde bl. a.: "Tekoindustrin har nu minskat till en sådan nivå att det med hänsyn till försörjningsberedskapen ter sig oförsvarligt att låta utvecklingen löpa vidare."

Det var bl. a. mot den bakgrunden och mot bakgrund av arbetsmarknads- och regionalpolitiska skäl som vi begärde en plan för tekoindustrins framtida utveckling. Vi sade: "Planen, som bör utarbetas av en särskild delegation med representation från bl. a. de anställdas organisationer, bör ha sin utgångspunkt i försörjningspolitiska samt arbetsmarknads- och regionalpolitiska bedömningar. I avvaktan på denna plan bör produktionen upprätthållas på nuvarande nivå."

Diskussionen i dag gäller just om de företag, för vilka beslut om nedläggning har fattats, skulle kunna få ytterligare respit, till dess att annan sysselsättning kan tillgodose behoven.

Till industriministern vill jag göra följande kommentarer.

Industriministern säger att man nu går in i förhandlingar om anläggningarna i Norsjö och Sollefteå och att det är mest angeläget att rädda dessa. Jag har uttalat tillfredsställelse med att man får litet extra rådrum för Norsjös del. Jag har inte fått besked om hur långt det rådrummet blir. Men jag frågar mig: Vad är det för skillnad mellan situationen i Norsjö och situationen i Lycksele? De problem som är påtagliga i Norsjö är också påtagliga i Lycksele. Det är svårt att förstå vilket bedömningsunderlag regeringen har i kanslihuset för att göra denna distinktion. Jag menar att samtliga tre fabriker i Västerbotten är i behov av längre rådrum än regeringen och riksdagsmajoriteten varit beredda att ge dem.

Regeringen ger dem alltså för kort tid. Vi har tidigare krävt att man skulle förlänga denna tid. Nils Åsling var inte beredd att svara på min fråga på denna punkt; jag upprepar den: Om det visar sig att vi har rätt när det gäller de regionalpolitiska och sysselsättningspolitiska effekterna av det här, kommer då regeringen att sitta med armarna i kors och låta de anställda gå och

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

kommunerna drabbas av dessa problem? Kan man inte tänka sig en omprövning av inställningen till det i och för sig blygsamma krav som vi ställt, nämligen att man skall ge längre rådrom för planering?

Nils Åsling använder några svepande formuleringar om den förra regeringens storstilade och icke realistiska planer när man beviljade Algots stöd. Jag frågar: Hur agerade de borgerliga partierna? Hur agerade Nils Åsling själv när Algots fick sitt stöd? Jag vet att borgerliga företrädare i Västerbotten i det läget for omkring och krävde att flera orter än Norsjö, Lycksele och Skellefteå skulle få tekoindustri. Nu kritiserar man dessa åtgärder och säger att de rodan från början var orealistiska. När de borgerliga nu framför denna kritik måste jag ändå få fråga: Vilken ståndpunkt intog man när frågan var aktuell? Om man då intog en annan ståndpunkt än regeringen, har man möjligen rätt att kritisera. Intog man vid det tillfället däremot samma ståndpunkt som regeringen, delar man också ansvaret.

Nu anser jag inte att det var en felaktig regionalpolitik att satsa på tekoindustrin. Men herr Åsling säger att detta inte är förenligt med en sund regionalpolitik. Min fråga blir då: Hur ser herr Åslings sunda regionalpolitik ut? Herr Åsling hävdar att han stramat upp regionalpolitiken. Jag vet inte om han därmed menar att han gjort den bättre. Vi som är berörda av den – vi som så att säga står på mottagarsidan – har inte märkt någon förbättring, utan vi har kunnat iakttä en försämring. Jag har i min hand ett uttalande från ett stort antal inlandskommuner i Norrbotten och Västerbotten, där representanter för samtliga partier enhälligt säger:

”Vi vill även framhålla att den tidigare förda regionalpolitiken på senare tid uttunnats bl. a. genom utvidgning av områden för regionalpolitiskt stöd. Detta har resulterat i att befolkningsminskningen i kommunerna inte kunnat förhindras. Skulle en fortsatt befolkningsutflyttning äga rum och då främst bland ungdomen, får detta ödesdigra konsekvenser.”

Det är reaktionen från de kommuner som är berörda av den borgerliga regionalpolitiken. De anser inte att denna är sund.

IVAR HÖGSTRÖM (s):

Herr talman! Industriministern säger att självfallet skall ett stöd av den här karaktären vara tidsbegränsat. Om det tror jag inte att vi har några delade meningar. Men vad jag vill ifrågasätta är om det rådrom man fick genom detta stöd utnyttjades på ett riktigt sätt. Först ett halvår innan nedläggningen skall verkställas drar man i gång arbetet med att lösa sysselsättningsproblemen. Jag tror att vi kan vara överens om att förutsättningarna att klara den uppgiften i nuvarande sysselsättningsläge är mycket små.

Jag noterar med tillfredsställelse industriministerns besked att det förslag till eventuell lösning när det gäller Eiserfabrikerna som Eiserledningen lagt fram nu skall prövas av den här särskilda arbetsgruppen och att industriministern därefter är beredd att ta ställning till förslaget. Min fråga blir då automatiskt: Kommer det att gälla även Kramfors? Eller hur skall sysselsättningen för dem som berörs av nedläggningen där klaras?

Georg Andersson har tagit upp en fråga som industriministern berörde,

Måndagen den
8 maj 1978

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

nämligen det ursprungliga beslutet om dessa etableringar i Norrland. I voteringen om beslutet den 14 december 1973 angående aktieköpet i AB Eiser röstade samtliga ledamöter för centern och folkpartiet tillsammans med socialdemokraterna för aktieköpet. De enda som motsatte sig aktieköpet var moderaterna. Därför tycker jag liksom Georg Andersson att vi delar ansvaret för etableringen av tekoindustri i Norrland. Denna etablering var dessutom betingad av att man ville skapa ett mer differentierat näringsliv i Norrland och av att man ville skapa kvinnlig sysselsättning.

Så ett par ord med anledning av Jörn Svenssons synpunkter. Han fann det anmärkningsvärt att jag i mitt anförande vågade ifrågasätta valet av orter i olika delar av landet. På den punkten vill jag svara så här: Vid varje regionalpolitisk bedömning av sysselsättning måste valet stå mellan några orter. Menar vi någonting med regionalpolitiken, så måste vi också vara beredda att ta ställning. Någonting annat menade jag inte.

Jag tillhör dem som anser att vi måste lägga fast en plan för vår tekoindustris framtid här i landet. En sådan planering måste utgå från att den nuvarande produktionsnivån skall upprätthållas. Vi kan inte i fortsättningen hävda att vår frihandelspolitik skall tillämpas till fullo. Jag uttryckte i ett annat sammanhang att vi med rent samvete kan slå vakt om vår industri, eftersom vi importerar fler tekovaror per invånare än något annat land i väst. Land efter land skyddar sina egna näringar, och också vi måste ha behov av att åtminstone trygga en minimiförsörjning på det här området. Jag har velat säga detta för att det inte skall råda något missförstånd om hur vi från socialdemokratiskt håll ser på hela vår tekoindustri.

Allra sist, herr talman, vill jag ånyo ställa frågan till herr Åsling: Är industriministern beredd att i någon form ompröva Eiserledningens beslut?

JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Vem splittrar den här debatten, Georg Andersson? Jag tror att den splittras – eller verkar splittrande på möjligheterna att få ett kraftfullt motstånd mot den borgerliga nedläggningspolitiken – om man håller den alltför lokalt, om man försöker spela ut olika orter mot varandra och om man inte kopplar dagens kris på de aktuella, hårt drabbade orterna till den allmänna syn man har på tekopolitiken. Vi inom arbetarrörelsen bör litet till mans – det gäller även mitt parti – självkritiskt se över våra industripolitiska alternativ. För tekoindustrin gäller detta nog speciellt det socialdemokratiska partiet.

Det är nog bra att säga att man vill ha en plan för produktionen inom tekoindustrin och att inga nya avskedanden skall ske innan planen har upprättats. Men därmed säger man också att efter det att planen har upprättats, då skall man ha nya avskedanden.

Ni säger också att ni är beredda att behålla nuvarande produktionsnivå. Jovisst, men med ständig effektivisering betyder det i praktiken minskad sysselsättning. Med utgångspunkt i den nivå som svensk tekoindustri nu har kommit ned till, är det inte tillräckligt. Det ansluter sig ju i stort till den

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

bedömning och den syn som den borgerliga industriministern har. Vi måste ha ett offensivt program inom arbetarrörelsen som syftar till att bevara de sysselsättningsstillfällena som nu finns kvar inom tekoindustrin – det är bara en tredjedel av dem som fanns när den industrin under efterkrigstiden hade som flest anställda. Man måste också garantera en sådan tillväxt av den inre marknaden att den ökande produktion – visserligen långsamt ökande, men dock ökande – som är en förutsättning för att bevara antalet sysselsättningsstillfällena också kan garanteras. Det förutsätter i sin tur en mycket restriktiv importpolitik.

Man måste ha ett sådant offensivt program och man måste driva det så att det klart framgår för människorna att det också på ett kvalitativt sätt skiljer sig från den borgerliga synen på tekoindustrin. Annars uppstår lätt sådana situationer som den 16 mars då Nils Åsling triumferande kunde konstatera att oppositionen i allt väsentligt var överens med regeringen beträffande den allmänna synen på tekopolitiken. Jag tycker att vi inom arbetarrörelsen inte skall nöja oss med att få ett sådant betyg.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Ett genomgående tema i interpellanternas inlägg här är kravet på en plan. Jag har talat om, att vi i regeringskansliet håller på att arbeta med en plan för att ha en hållfast grund när vi går att fastställa vad som är en från försörjningssynpunkt rimlig nivå av tekoproduktion. Emellertid har jag varnat för den övertro på vad en plan kan komma att innebära som interpellanterna, liksom socialdemokratin tidigare, har gett uttryck för. Jag tror inte att man i så hög grad kan sätta sin lit till att en plan löser alla problem. Problemen är ju djupare förankrade än så, eftersom det här rör sig om vårt internationella konkurrensläge och utvecklingen av konsumtionen i vårt land. Om man inte tar hänsyn till sådana faktorer är en plan verkningslös; i varje fall i det avseendet är jag beredd att ge Jörn Svensson rätt.

Jag har fått en fråga om varför vi gör skillnad mellan orterna och på vilket underlag den skillnaden grundas. Det är efter överväganden tillsammans med den statliga tekokoncernen och arbetsmarknadsverket som vi har analyserat de lokala arbetsmarknaderna och därvid också tagit hänsyn till andra lokaliseringpolitiska och regionalpolitiska åtgärder som pågår inom olika orter: aktiviteten kring industricentrum i Lycksele, de aktiviteter som sker i Kramfors, de som sker i Skellefteå etc. Man skall nämligen komma ihåg att vi har en rad åtgärder under utarbetande för att försöka lösa de här problemen. Vi går inte bara in i en förhandling beträffande två orter för att öka ett rådrum, utan här pågår, som jag i mitt svar angav, också aktivitet på andra områden.

Jag tar min del av ansvaret som enskild riksdagsman för tillkomsten av Norrlandsetableringarna. Men om vi den gången hade ett gemensamt ansvar, så har vi ju ett gemensamt ansvar i dag för att konstruera fortsättningen för dessa misslyckade etableringar på ett realistiskt sätt, så att inte människor får falska förhoppningar om vad som är möjligt att göra inom den här branschen. Vi måste ju se till, att vi skapar arbetstillfällen åt de berörda människorna i

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

branscher som har bättre utvecklingsmöjligheter. Skall vi koncentrera oss på att i regionalpolitiskt avseende göra insatser i de sämsta branscherna, så har vi misskrediterat regionalpolitiken och skapat en apati inför framtiden i de här orterna som inte är rimlig. Låt oss alltså, herrar interpellanter, ta ett gemensamt ansvar också när det gäller att få det hela på en realistisk bog!

Georg Andersson har hänvisat till att det bland kommuner i Västerbotten sägs att vi i den nya regeringen har utvidgat stödområdena och därmed tunnat ut effekten av regionalpolitiken. Det är en grov felaktighet, som jag tidigare tillbakavisat här. Det har skett en påtaglig uppstramning. Den föregående regeringen gav regionalpolitiskt stöd praktiskt taget från Ystad till Haparanda. Vi har valt att strama upp den politiken, och genom att plocka ut vissa orter med extrema Norrlandsproblem – s. k. grå zoner – har vi begränsat användningen av regionalpolitiskt stöd i omsorgen om att det skall ge bättre effekt där det verkligen behövs, t. ex. i Norrlands inland. Jag ber Georg Andersson att sluta med att sprida så grova felaktigheter, för detta påstående saknar stöd i verkligheten. Nästa gång, Georg Andersson, vill jag ha konkreta bevis.

Jag noterar Ivar Högströms realistiska ton. Han anser också att stödet måste vara tidsbegränsat och att man under den tiden skall göra sitt yttersta för att bemästra situationen. Jag beklagar om det är så som Ivar Högström säger, att det rådrum på två år som riksdagen gav Norrlandsetableringarna inte har utnyttjats. Jag är beredd, Ivar Högström, att noga undersöka detta förhållande. Andan och meningen i riksdagsbeslutet var att rådrummet skulle utnyttjas för skapande av bärkraftigare sysselsättning för framtiden.

Beträffande Ivar Högströms fråga om jag är beredd att ompröva Eiserledningens beslut vill jag säga att det är jag självfallet inte. Har man gett en statlig eller privat företagsledning ett företagsledaransvar, så måste man ju också låta den utöva detta ansvar på grundval av de förutsättningar som föreligger. Är man missnöjd med en företagsledning skall man byta ut den, och jag är inte böjd för att byta ut Eisers ledning. Däremot kommer vi nu, som jag har sagt, att inleda förhandlingar beträffande förutsättningarna för Norrlandsetableringarna. Vad det kommer att leda till får vi återkomma till senare.

GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Först vill jag kort säga till Jörn Svensson att när vi begär en plan, innebär det inte att vi, sedan planen är klar, godtar att avskedanden skall ske. Planen är till för att man skall få ett bra underlag för framtida beslut. I vårt ställningstagande den 16 mars ingick ju att inga avskedanden skulle få ske. När planen föreligger, får vi ta ställning till den. Denna linje hade f. ö. också starkt stöd från facketns representanter inom företagen.

Herr Åsling säger att temat för interpellanternas inlägg är kravet på en plan. Ja, detta tema är vid det här laget gammalt. Det drevs ju med kraft i debatten den 16 mars. Vad vi nu har diskuterat är möjligheterna till ett större rådrum, och för detta sätter herr Åsling tummen ned; det blir inget sådant. Det är tragiskt för de anställda. Jag talade med en av facketns flickor i Lycksele alldeles innan jag gick till den här debatten. Hon skall nu om någon dag vara

med i de här förhandlingarna, som leder fram till avskedanden vid årsskiftet. De som möjligen kan hitta någon utväg börjar redan söka sig bort från dessa företag, och det är en tragedi för kommunen.

Då säger herr Åsling att när man nu har valt ut orter som skulle få något längre rådrum, har man gjort överväganden tillsammans med tekokoncernen och AMS. Men kommunerna? Vad blev det av decentralisering i beslutsprocessen, kontakt, närdemokrati osv.? Kommunerna hålls hela tiden utanför. Vad vet herr Åsling om situationen i Lycksele, Skellefteå och Kramfors, och effekterna av nedläggningarna där?

Herr Åsling hänvisar allmänt till en rad åtgärder som är iscensatta. Men vi som bor på dessa orter har ju inte märkt de åtgärderna. När jag här refererar vad eniga kommunalpolitiker har sagt i ett flertal kommuner, av vilka de flesta är borgerligt styrda, framgår det att man inte har märkt några aktiva insatser från regeringens sida.

Man skall inte inge falska förhoppningar. Därför är vi också ganska måttfulla i våra krav här i dag. Men nog vore det rimligt att man ändå i det här läget, när regeringen är så tomhänt i fråga om alternativ sysselsättning, kunde säga att då får vi väl se till att med ett extra stöd hålla verksamheten i gång – en verksamhet som uppenbarligen är samhällsnyttig – en tid till dess vi hittar andra utvägar, i stället för att kasta ut de anställda på en arbetsmarknad som inte har något alternativ för dem. Det man då står här och med kraft hävdar, att den borgerliga regeringen har stramat upp regionalpolitiken, är och förblir tomma ord rakt ut i luften så länge som människorna i den berörda bygden inte märker av åtgärderna. Vad har hänt i Västerbottens inland sedan den borgerliga regeringen tog över? Jag har tidigare summerat vad som inte har hänt, och Nils Åsling har inte kunnat visa någonting på plussidan. Jo, det skall bli mera bidrag till industrihus, men man frågar sig om det behövs när nu stora lokaler ställs tomma. Det gäller ju att få någonting in i industrihusen – det är det som är problemet. Nog kan vi bygga hus, men det gäller att sysselsätta folket inne i husen.

Låt mig avslutningsvis konstatera att också i dag lyscr de borgerliga riksdagsledamöterna från Västerbotten med sin frånvaro här i kammaren. Man kanske inte kan begära att de ägnar uppmärksamhet åt min interpellation, men åt frågan hade man anledning vänta att de skulle ägna större uppmärksamhet. Ingen tog till orda i debatten om tekoindustrin den 16 mars. De har inte såvitt jag vet deltagit i uppvaktningen hos regeringen och har inte genom motioner, interpellationer eller frågor gjort några försök att få en lösning till stånd för de anställda vid Algotsfabrikerna i Västerbotten, i den krissituation som nu är ett faktum. Jag har velat göra detta konstaterande här i dag. Det är beklagligt, men sådan är tydligen den verklighet vi har att arbeta med.

IVAR HÖGSTRÖM (s):

Herr talman! Jag vill göra några korta kommentarer i anslutning till vad industriministern sade om att man nu arbetar på en plan för den framtida tekoindustrins struktur – det gäller också Norrland – och att man studerar

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

Måndagen den
8 maj 1978

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

olika lokaliseringpolitiska åtgärder på dessa orter. Därvid nämnde industriministern även Kramfors. Vid den uppvaktning som skedde med företrädare för kommunerna och de anställda för en tid sedan hos industriministern i denna fråga, anförde industriministern som ett alternativ till ny sysselsättning för denna arbetskraft det företag som har etablerat sig i samma lokaler som Eiser, nämligen Kramm-Kläder. Industriministern hyste vissa förhoppningar om att företaget skulle kunna expandera så kraftigt att det skulle kunna ta över arbetskraften.

Häromdagen hade Nya Norrland en intervju med chefen för Kramm-Kläder, och jag tillåter mig att citera några rader. Frågeställningen var om Kramm-Kläder kunde klara sysselsättningen för de vid Eiser anställda, och där säger Kramm-Kläders vd Bernt Johansson följande:

”Vi kan inte lova Eisers flickor anställning hos oss. Det är Eisers problem.”

I fortsättningen av intervjun säger han att företaget måste låta expandera i den takt man har förutsättningar för att trygga företagets framtid. Han skisserar då en rätt lång tidsperiod. Jag tror det är klokt att i dag inte räkna med det som alternativ.

Sedan beklagar industriministern, liksom jag har gjort, att rådrummet inte har utnyttjats. Ja, det är den allmänna uppfattningen att det icke har utnyttjats – de anställda har den uppfattningen. Dessutom måste man tolka beslutet för en månad sedan om att tillsätta den särskilda gruppen, med Statsföretag, Utvecklingsbolaget och de anställda, för att se över de framtida sysselsättningsfrågorna som ett besked om att det är först nu man har igångsatt detta jobb. Det finner vi mycket anmärkningsvärt eftersom rådrummet var avsett att leda till en omprövning, och det skulle ha skett redan i början av 1977.

Jag vill än en gång säga att det hade varit rimligt att arbetet med översynen av den framtida tekoindustrin och verksamheten inom Eiser hade fått fullföljas innan man definitivt fattat beslut om nedläggningarna. Enligt industriministerns besked här är det emellertid uppenbart att han inte är beredd att ge något ytterligare rådrum.

Herr talman! Jag skulle vilja avsluta mitt inlägg med att säga några ord om vår tekoindustris framtid. Redan i mitt första anförande sade jag att jag tror att man på många håll haft värderingar när det gäller tekoindustrins framtid i det här landet som inte alltid varit de mest relevanta. Låt mig i det sammanhanget läsa in till kammarens protokoll några synpunkter på tekoindustrin som en av FN:s experter på detta område, Sighsten Herrgård, tillåtits framföra i en artikel i Handelskammartidningen. Sighsten Herrgård säger följande:

”Genom att skapa en svensk profil skulle vi kunna påverka modet och åter göra svensk design till ett begrepp på världsmarknaden. Att framställa stapelvaror som länder med billig arbetskraft kan tillverka till lägre kostnad är ingen framtid för svensk tekoindustri.”

Sighsten Herrgård understryker att tekokrisen är feltacklad och att tekoindustrin borde kunna bli en utvecklingsbar industri i vårt land, om den utnyttjades på rätt sätt.

Jag skulle vilja lägga industriministern detta på hjärtat och be honom att se litet ytterligare på tekoindustrins framtid i Norrlandsorterna.

Nr 136

Måndagen den
8 maj 1978

JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Den borgerliga regeringens tekopolitik är vad den är. Den är skoningslös och förutsätter en nedtrappning som i princip inte har något slut. Såvitt jag förstår kan man inte läsa sig till någonting annat i regeringspropositionen än att nedtrappningen inte har något slut – man kan tänka sig en väldigt långtgående ödeläggelse. Vi vet också att industriminister Åsling har en raffinerad teknik när han är ute i bygderna och försöker dölja detta. Han döljer sig – liksom han gjorde nere i Mark – bakom allmänna talesätt om att vi inte har råd att mista ett enda tekojobb, men ändå är han väl den som allra mest medverkar till att nedlägga sådana jobb, när han väl kommer till Stockholm och skall förbereda och delta i beslut om tekoindustrin.

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

För att kunna rida spärr mot en sådan förödande politik måste det finnas ett bättre sammanhang i arbetarrörelsens alternativ. Det är detta som jag, helt på grundval av de interna sammanhang inom arbetarrörelsen där jag rör mig, har velat betona för Georg Andersson. Socialdemokratins allmänna tekopolitik hänger nämligen inte samman ordentligt. I dag säger Georg Andersson att det inte får bli några avskedanden förrän det föreligger en plan. Sedan får vi se, säger han. Därmed antyder han att det inte behöver bli några avskedanden.

I nästa ögonblick säger Ivar Högström – det har sagts i andra sammanhang och baseras på ett officiellt ställningstagande av SAP i textilfrågorna – att man skall bevara samma produktionsnivå. Men den ökade effektiviseringen och rationaliseringen och den därmed ständigt stigande produktiviteten innebär ju att man måste avskeda, om man bara har målsättningen att behålla samma produktionsnivå. Ni har dessutom ställt upp bakom de allmänna synsätten på tekoindustrins framtid i de borgerliga propositionerna och när det t. ex. gällt tesen att 1 500–2 000 jobb i princip skall bort i den statliga tekokoncernen, om inte nu så i varje fall senare. På dessa punkter hade ni inga alternativa förslag.

Jag menar att sådana ställningstaganden skapar oklarhet och förvirring. I dessa avseenden måste socialdemokratin skärpa till sig, om man skall kunna skapa den trovärdighet som ute bland de arbetande är förutsättningen för att stötta upp en strid för att slå vakt om tekoindustrin. När det gäller att arbeta fram den klarheten och trovärdigheten och den klara åtskillnaden mellan borgerlig och socialdemokratisk politik i samband med tekoindustrin återstår sannerligen mycket att göra.

GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Får jag i korthet säga att Jörn Svensson här för en diskussion, där han utgår ifrån spekulationer om vad socialdemokraterna skulle vilja göra när planen är klar. Det är alltså spekulationer som Jörn Svensson ägnar sig åt, men de hör inte ihop med den debatt som vi nu för. Det är alldeles klart att vi behöver en sådan här plan. Men det är också klart att vi behöver fortsatt

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av vissa
textilindustrier*

sysselsättning nu och en bra bit framöver för dem som är anställda i tekobranschen.

Om man när planen är klar för en lång tid framöver kan låsa sig vid ett exakt antal sysselsatta, kan väl ingen människa säga någonting om i dag. Det kan t. o. m. visa sig att det behövs flera sysselsatta.

De här diskussionerna om plan och annat ger mig anledning att göra ytterligare en kommentar beträffande fabriker i Västerbotten. Det pågår ju, Nils Åsling, ett arbete bland de anställda på att hitta nya produkter: arbetskläder och kläder som landstinget skulle kunna beställa åt sina anställda. Det arbetet måste få ta en viss tid, och jag tycker det är brutalt när Nils Åsling genom att inte ge mera rådruum säger nej till de människor – de flesta är kvinnor – som arbetar med det här utvecklingsarbetet. Det blir ingen mening med deras utvecklingsarbete, om de vet att de inte har en realistiskt beräknad tid för förverkligandet.

Det är mot denna bakgrund som jag enträget har riktat denna vädjan om mer rådruum.

JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Jag är verkligen inte spekulativ, för spekulatonen och oklarheten finns ju i de illa sammanhållna socialdemokratiska ståndpunkterna när det gäller tekopolitiken. Att vad jag säger låter spekulativt beror uteslutande på att jag tar fram de delar av detta socialdemokratiska alternativ där man kan finna någon form av klarhet genom de skrivningar som förekommit i samband med riksdagens beslut. Man kan ju inte säga att det ligger i öppen dag eller är osäkert huruvida vi över huvud taget får någon sysselsättningsminskning, eller att planen möjligen leder till en ökning.

Sådant kan man inte ställa i utsikt för människorna och samtidigt ha den ståndpunkten att man skall ha en bibehållen produktionsnivå. Man vet ju att denna bibehållna produktionsnivå innebär en minskning av antalet sysselsättningstillfällen. Dessutom har man ju röstat för de delar av propositionen som bygger på att 1 500–2 000 arbeten skall bort inom den statliga tekokoncernen, delar där det rent allmänt redovisas en pessimistisk syn på tekoindustrins framtid. Man har alltså inte klart jävat denna syn.

Det är dessa oklarheter som gör att människorna där ute kan uppfatta den socialdemokratiska politiken i denna fråga som alltför spekulativ.

Mina inlägg här i dag är uteslutande dikterade av min uppfattning att det inte bör vara på detta sätt. Jag tycker att Georg Andersson kunde ha kostat på sig litet självkritik. Vi har inom arbetarrörelsen inte skött denna tekofråga som vi borde och gör det kanske alltför jämt in.

Under den socialdemokratiska regeringens tid gjordes det ingenting för att få fram planer och program. Det sattes inte upp några mål för tekoindustrin. Jag medger att även vår politik var bristfällig i det avseendet. Vi såg inte bristerna och kom inte heller med några förslag. Man godtog t. ex. att importandelen när det gäller trikså- och konfektionsvaror mellan 1974–1976 steg drastiskt från 52 % till, vill jag minnas, 67 %. Det gjordes ingenting för att förhindra denna utveckling.

Jag medger att inte heller vi från vpk hade något alternativ när denna fråga någon gång var uppe till behandling i näringsutskottet, och vi får nu ta på oss den försummelsen – för det går inte att slå ut den borgerliga politiken med mindre än att man har målsättningar som klart, entydigt och radikalt skiljer sig från denna och grundar sig på en annan syn på samhället och på vad industripolitik skall gå ut på.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Om säkrare sjötransporter av olja

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels *Ingvar Carlssons* (s) den 30 mars anmälda interpellation, 1977/78:153, dels *Tore Claesons* (vpk) den 20 april anmälda fråga, 1977/78:422, och anförde:

Herr talman! Ingvar Carlsson har frågat mig vilka åtgärder regeringen är beredd att vidta på nationellt resp. internationellt plan för att åstadkomma säkrare sjötransporter av olja.

Tore Claeson har frågat mig om jag ämnar ta initiativ till åtgärder i syfte att inskränka eller stoppa all trafik med oljetankers i den svenska skärgården.

Jag besvarar interpellationen och frågan i ett sammanhang.

Transport av olja till sjöss innebär risker för miljön. Betydelsefulla åtgärder har vidtagits både nationellt och internationellt för att minska riskerna. Den nyligen inträffade olyckan vid franska kusten visar att det fortfarande finns brister i säkerhetssystemen. Man bör kunna räkna med att olyckan får den effekten att olika åtgärder på det internationella planet möts av ökad förståelse och därmed får ökad effektivitet.

För att få avsedda effekter måste de åtgärder som vidtas avse alla de frågor som har betydelse för sjösäkerheten. Således måste åtgärderna omfatta fartygens utrustning och konstruktion, besättningens kvalifikationer, farlederna, sjötrafikens organisation etc. Hit hör också skadeståndsrättsliga och försäkringsmässiga frågor.

Frågor rörande fartygens konstruktion och utrustning behandlas fortlöpande i det internationella sjösäkerhetsarbetet. Detta arbete har lett fram till bl. a. regler om begränsning av tankstorlek och om fartygens flytbarhet och stabilitet. Vidare har regler utarbetats som syftar till att minska riskerna för explosioner. Så sent som i februari i år beslöts på en internationell konferens skärpta regler om styrsystem och navigatorisk utrustning på tankfartyg.

Det är väsentligt att fartygen har både en hög teknisk nivå och en kvalificerad besättning. Ett särskilt problem i detta sammanhang är länder vilkas sjösäkerhetsmyndigheter har dålig kontroll över fartyg under landets flagg. Detta problem måste lösas internationellt. Det tekniskt inriktade arbetet som pågår inom FN:s sjöfartsorganisation IMCO måste härvid stödjas med socialt inriktade åtgärder, vilka behandlas inom den internationella arbetsorganisationen ILO. Jag kan här nämna det nyligen träffade avtalet

mellan Nordsjöländerna om enhetliga åtgärder med anledning av ILO-konventioner och IMCO-regler som riktar sig mot undermåliga fartyg. Sjöfartsverket – som redan i dag utövar kontroll av sådana fartyg som anlöper svensk hamn – kommer nu att intensivifiera sin kontrollverksamhet. Särskilda ansträngningar görs också för att säkerställa en tillfredsställande nivå vad avser besättningarnas utbildning och kvalifikationer i övrigt. Dessa frågor kommer att behandlas i sommar vid en IMCO-konferens om utbildning och certifiering av sjöfolk.

Inom sjösäkerhetsarbetet utgör sjötrafikens organisation en viktig sektor. En ökad säkerhet har under senare år uppnåtts genom införande av trafikseparering inom hårt trafikerade områden och genom inrättande av s. k. tungtrafikkorridorer.

Regeringen gav i höstas sjöfartsverket i uppdrag bl. a. att i samarbete med Göteborgs hamn överväga frågan om ett system för trafikövervakning i Göteborgsområdet. Detta uppdrag ingår som en del i en större översyn av sjöfartsverkets organisation, vars syfte bl. a. är att effektivisera och rationalisera den svenska farleds-, lotsnings- och sjökartläggningsverksamheten. Sjöfartsverket arbetar mot bakgrund bl. a. härav f. n. med att fastställa farledsnorrorer med hänsyn till säkerhetsstandard för olika typer av transporter. I anslutning härtill behandlas på regeringens uppdrag de säkerhetssystem som har tagits upp i betänkandet *Säkerhet i farled*. I första hand gäller det farleder som har omfattande oljetrafik och vilkas miljö är särskilt känslig. Speciell uppmärksamhet ägnas härvid frågan om förutsättningarna att inskränka miljöfarliga transporter i Stockholms skärgård. Regeringen räknar med att en första redovisning skall ske inom några månader.

Jag har vidare mot bakgrund av den debatt som ägt rum om sjökortens tillförlitlighet tillkallat en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av effektiviteten och tillförlitligheten i processen från sjömätning till färdiga sjökort.

Jag vill vidare nämna att transportforskningsdelegationen helt nyligen har satt i gång ett brett upplagt forskningsprojekt med tyngdpunkten lagd på frågor om säkerhet vid sjötransporter och därmed även miljöfrågorna. Projektet omfattar bl. a. utveckling av manövrerings-, navigerings- och informationssystem. Projektet kommer att bedrivas i nära samarbete med expertis på området från såväl den statliga som den privata sektorn.

Det är viktigt att händelser som orsakar eller kan befaras orsaka havsförorenning snabbt blir kända för myndigheterna så att erforderliga åtgärder kan vidtas. Den svenska lagstiftningen innehåller därför föreskrifter om rapporteringsskyldighet i dessa hänseenden för befälhavare på fartyg. Lagstiftningen ger också ansvarig myndighet möjligheter att ingripa på ett tidigt stadium om de åtgärder som vidtas eller planeras av enskilda inte bedöms effektiva. Dessa möjligheter har utnyttjats flera gånger. Positionsrapportering och övervakning av sjötrafiken kan här vara ett ytterligare instrument för att minska olycksriskerna. Den av regeringen år 1977 tillsatta sjöövervakningskommittén utreder f. n. denna fråga. Östersjökonventionen förutsätter ett samarbete mellan Östersjöstaterna med syfte att bygga upp ett radorappor-

teringssystem inom Östersjöområdet för bl. a. oljetankfartyg. Denna fråga kommer Sverige att ta upp vid nästa möte med Östersjöstaternas samarbetsorgan för havsföroreningsfrågor.

Jag vill sammanfattningsvis säga att det internationella arbetet när det gäller säkerhet vid sjötransport av olja har lett till ett handlingsprogram som utgör en bas för det fortsatta säkerhetsarbetet. Vad som framför allt krävs är att alla berörda länder aktivt medverkar till och övervakar att reglerna tillämpas i praktiken. Reglerna kan och bör naturligtvis också förbättras, för att ytterligare öka säkerheten och skyddet för miljön. Sverige har varit starkt engagerat i det internationella sjösäkerhets- och havsmiljöskyddsarbetet och kommer att så vara också i framtiden.

Som jag har anfört bedrivs inom flera myndigheter och arbetsgrupper ett arbete på bred front för att utveckla sjösäkerheten och havsmiljöskyddet. Regeringen kommer att följa detta arbete noggrant och är beredd att vidta de åtgärder som visar sig nödvändiga.

INGVAR CARLSSON (s):

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

När jag ställde min interpellation utgick jag ifrån att de politiska partierna i denna fråga har en gemensam grundsyn. För överskådlig tid behöver vi stora kvantiteter olja. Denna måste sjövägen fraktas till Sverige. Det vi måste diskutera är hur dessa frakter på haven och våra egna farvatten skall gå till, så att maximala garantier mot utsläpp av olja skapas. Det är min bestämda uppfattning att tillräckliga åtgärder i detta syfte hittills inte vidtagits vare sig på nationellt eller internationellt plan.

Riskerna med oljan har underskattats och därför nonchalerats. Samtidigt som vi är oerhört försiktiga när det gäller nya energislag som kärnkraften har passiviteten varit påfallande inför den snabbt ökade oljekonsumtionen. På oljeområdet löper vi i dag långt större risker i vid mening än för 20 år sedan. Det gäller luften i våra städer, föroreningen av insjöarna och utsläppen till havs. De stora tankbåtarna gör att en olycka i dag kan få oöverskådliga konsekvenser.

Energikommissionen har utrett ett värdefullt arbete då det gäller att bedöma riskerna med konsumtionen av olja. På fraktsidan har vi tyvärr fått andra och mer brutala påminnelser. Olyckan utanför den franska kusten är en naturkatastrof, som är obehaglig och skrämmande inte bara för det franska folket, även om det direkt har drabbats i första skedet.

För Sveriges del fick olyckan utanför Nynäshamn våra konsekvenser. Vid Sandhamnsolyckan hade vi däremot tur. Nästa gång har vi kanske sjufalt otur. Vad händer då?

Om något händer kan vi inte längre skylla på omedvetenhet eller bristande kunskap om oljans risker. De är både utredda och demonstrerade. Frågan är vad regeringen nu gör och gör snabbt.

I vissa avseenden är statsrådet Turessons svar bra. Det ger såvitt jag kan bedöma en fyllig och korrekt bild av det arbete som pågår inom olika grupper och områden. Svaret avslutas också med en viljeyttring om att regeringen

Nr 136

Måndagen den
8 maj 1978

*Om säkrare sjö-
transporter av olja*

Måndagen den
8 maj 1978

*Om säkrare sjö-
transporter av olja*

kommer att följa utvecklingen och är beredd att vidta de åtgärder som visar sig nödvändiga.

Något mera hade jag mot den bakgrund jag tecknat ändå hoppats på. Det räcker inte med att följa utvecklingen och att vara beredd att vidta åtgärder. Detta är enligt min mening en alltför passiv inställning. Nu krävs omedelbar handling, och ansvaret härför åvilar regeringen.

Vad som enligt min mening behövs är ett samlat aktionsprogram, som regeringen målmedvetet söker förverkliga. Det ankommer givetvis på regeringen, med dess tillgång på experter inom skilda områden, att utforma innehållet. Det borde emellertid bl. a. kunna innehålla följande punkter:

1. Skärpta internationella bestämmelser.

Dessa bör gälla fartygens utrustning och bemanning. Särskilt bör problemet med bekvämlighetsflagg uppmärksammas. Det är ganska upprörande om först den svenska handelsflottan slås ut av fartyg under bekvämlighetsflagg och vi sedan drabbas av miljökatastrofer på grund av att dessa fartyg i olika avseenden åsidosätter säkerheten. Vidare bör strängare kontroll över transporter av farligt gods, däribland olja, fastläggas. Skyldighet att omedelbart anmäla inträffad olycka och ta emot den hjälp som resp. land och myndighet anser nödvändiga bör finnas. En lång rad andra bestämmelser måste också göras bindande för samtliga länders fartyg. Sammanfattningsvis behövs säkrare fartyg, skärpta bestämmelser vid transporter och inträffade olyckor samt kontroll som handhas av annan än fartygets registreringsland.

2. Åtgärder för att skydda Östersjön.

Utän att avvakta vidare internationella bestämmelser bör kontrollen över tankfartygen i Östersjön kraftigt skärpas. Det redan inledda samarbetet mellan Östersjöstaterna bör kunna utvecklas i denna riktning.

3. Färre oljetransporter i skärgårdarna.

På denna punkt hälsar jag med tillfredsställelse att en redovisning lämnas om några månader med, som jag hoppas, förslag till åtgärder. Främsta målsättningen bör vara att oljetransporter på sikt inte bör förekomma i skärgårdsområden. En omedelbar åtgärd att förbättra sjösäkerheten vore att minst två lotsar skall finnas på fartyg med miljöfarlig last.

Vill statsrådet skaffa sig uppslag och argument för åtgärder på det nationella planet, rekommenderar jag en genomgång av den skärpning av sin lagstiftning på detta område som Canada genomfört. Det fanns de som kritiserade Canada för att landet i avvaktan på internationella beslut gick före med sin egen lagstiftning. Jag tycker att Canada är värt beröm och inte klander härför. Går den svenska regeringen samma väg, kan den av oppositionen också vänta sig beröm. Det är ju regeringen inte bortskämd med, åtminstone inte på energiområdet.

Jag skulle alltså vilja fråga statsrådet Turesson om det inte är dags för ett samlat program mot de allt allvarigare oljeolyckorna.

TORE CLAESON (vpk):

Herr talman! Jag tackar för svaret på min fråga, som jag ställde mot bakgrund av det stora antal olyckor och olyckstillbud där oljetankfartyg varit inblandade under senare år. Av och till återkommer i den allmänna debatten kraven på att man skall stoppa all trafik med oljetankrar i våra skärgårdar och att man i avvaktan på sådana lösningar skall inskränka denna trafik och öka säkerheten.

Diskussionen om lotsplikt för både svenska och utländska fartyg har också aktualiserats på senare tid efter de skrämmande uppgifterna om hur man kan sätta sjösäkerheten i andra eller tredje hand på grund av den tveksamma lagstiftning som finns. Insynen och bestämmandemöjligheterna när det gäller utländska fartyg på svenska vatten är i dag enligt mångas mening helt otillfredsställande.

Kommunikationsministern redovisar i sitt svar den rådande situationen som riskfylld och räknar upp en rad åtgärder som måste vidtas för att förbättra sjösäkerheten. Bo Turesson redovisar också i svaret pågående arbete då det gäller såväl det internationella som det nationella sjösäkerhetsarbetet samt en del åtgärder som nyligen vidtagits i syfte att förbättra sjösäkerheten och havsmiljön.

Jag kan emellertid inte av svaret utläsa något mer konkret besked beträffande min fråga om åtgärder i syfte att inskränka eller stoppa all trafik med oljetankrar i den svenska skärgården. Inte bara jag utan hundratusentals båtägare och semesterfirare i de svenska skärgårdarna, liksom tiotusentals miljövänner och miljöarbetare, bofasta skärgårdsbor och andra, vill nog gärna ha ett mer konkret besked om kommunikationsministerns uppfattning.

Hur ser exempelvis kommunikationsministern på olika förslag till konkreta lösningar som diskuterats under flera år? Jag tänker på kraven att lossa oljan i säkrare hamnar och transportera den vidare i rörledningar, på järnväg eller med mindre, dubbelbottnade båtar. Sådana lösningar har exempelvis diskuterats för Storstockholmsområdet med en omlastningsplats för stora oljetankrar i Nynäshamn. Dessa och andra förslag till lösningar har ånyo aktualiserats i samband med ett flertal olyckor på senare tid, och det räcker enligt min mening inte med aldrig så utförliga redovisningar av eventuella åtgärder.

Om man jämför de säkerhetsföreskrifter som vi i dag har för den svenska sjöfarten med vad som gäller för trafik på vägar och i luften framstår de som minst sagt otillfredsställande. Då det gäller att miljöskydda våra farvatten borde det äntligen införas skärpta bestämmelser med bl. a. lotstväng i de svenska farlederna åtminstone för utländska båtar. Det är verkligen uppseendeväckande när det gått så långt att det, exempelvis då det gäller Mälarsjöfarten, påstås att fartygsbefälhavare ersätts av redarna med halva lotsavgiften om de vägrar att ta lots genom farlederna – allt i syfte att förbilliga transportererna för redarna.

I interpellations- och frågesvaret redovisas bl. a. att de farleder som har omfattande oljetrafik och vilkas miljö är speciellt känslig är föremål för särskilt utredningsarbete. Det är naturligtvis bra och nödvändigt liksom att

Nr 136

Måndagen den
8 maj 1978

*Om säkrare sjö-
transporter av olja*

*Om säkrare sjö-
transporter av olja*

speciell uppmärksamhet därvid ägnas frågan om förutsättningarna att inskränka miljöfarliga transporter i Stockholms skärgård. Det är bra att regeringen räknar med en första redovisning av dessa problem inom några månader. Ännu bättre vore det om kommunikationsministern i dag kunde säga något mer som kunde vara ägnat att stilla den oro som så många människor känner inför den stundande sommaren.

Jag vill till sist i detta inlägg ta upp ett problem gällande sjötransporter med miljöfarligt gods. Jag gör det med anknytning till interpellations- och frågesvaret men även med anknytning till Ingvar Carlssons interpellation om risker och säkerhetskrav. Och jag gör det för att belysa att det inte bara handlar om oljetransporter, då det gäller att öka ansträngningarna för en bättre säkerhet, utan också om annan s. k. allmänfarlig last.

I dag kan vi i en morgontidning läsa att Aros Line i Västerås under vintern har transporterat kärnbränsle från Västerås genom Mälaren och Stockholms skärgård till Finland utan att ha lots ombord. Detta har, enligt den lots som har i uppdrag att se över sjösäkerheten på Mälaren, kunnat ske genom att särskilda bestämmelser för sjötransport av kärnbränsle saknas. Trots att man från Aros Lines sida tog kontakt med sjöfartsverket före en sådan transport och då fick besked att något lotstväng inte fanns, har tydligen sjöfartsverket ännu inte vidtagit några åtgärder för att öka säkerheten. Då transporten med kärnbränsle kom till Finland fordrade man däremot att finsk lots skulle tas ombord, och samma bestämmelser lär gälla över praktiskt taget hela världen.

Trots att det här ligger något utanför ramen för vad jag frågat kommunikationsministern om, vill jag ändå med hänsyn till frågans betydelse höra om han inte anser det befogat att ta itu med problemet och uppställa minst samma säkerhetskrav för transport av kärnbränsle som gäller för andra farliga transporter.

KARL-ERIK STRÖMBERG (fp):

Herr talman! Ett flertal gånger under det här riksdagsåret har folkpartiet tagit upp oljeskyddet och räddningstjänsten i motioner och frågor. Det är inte mer än drygt en månad sedan vi hade att behandla ett utskottsbetänkande som gällde en del frågor under kommunikationsdepartementet som rörde just oljeskydd. På dessa motioner, där vi bl. a. krävt en utredning om oljetransporter och miljöfarliga transporter i Stockholms skärgård och i Mälaren, har vi fått det i riksdagen klassiska svaret att utredning pågår. Även när vi tagit upp räddningstjänsten och dess materielproblem har vi fått samma svar: Utredning pågår.

Jag har därför haft anledning att titta litet på de utredningar på oljeskyddsområdet som finns. Då vill jag först säga att detta inte får fattas som någon kritik mot kommunikationsministern – det är inte främst mot honom kritiken skall riktas. Men här finns ett otal utredningar.

I samband med Bravoolyckan fick vi 1977 års oljekommitté, som lyder under kommunikationsdepartementet. En artighet man kan säga om den utredningen är att det egentligen inte finns några direktiv.

Handelsdepartementet har tillsatt en utredning som skall samordna ledning i fred, övervakning och räddningstjänst till sjöss. Den utredningen kom ganska nyligen.

I det betänkande som jag nyss talade om, som gällde transporter i Mälaren, hänvisade man till den utredning som för några år sedan gjordes om miljösäkra transporter av olja och kemikalier i Mälaren och Vänern. Den utredningen har nu regeringen skickat till sjöfartsverket och bett verket lämna förslag med anledning av den. Det var den 29 oktober i fjol, och då fick sjöfartsverket också alla remissyttranden. Innan dess hade den gamla regeringen legat på materialet ett bra tag. Detta är alltså ytterligare en utredning som pågår, och denna utredning hänvisade man till när man besvarade motionen om transporter i Mälaren och Stockholms skärgård.

Helt nyligen har vi, såvitt jag vet, begåvats med en fjärde utredning – åtminstone har jordbruksministern talat om att han vill se över oljeskyddet och skall tillsätta en utredning. Dessutom finns andra saker involverade här, bl. a. det som kommunikationsministern nyss nämnde om översyn av sjökorten, som intimt hänger samman med dessa frågor. Översynen sker ju med anledning av den oljeolycka som inträffade i Södertäljeleden.

Det är viktigt att begära att regeringen ser över hur oljeskyddet skall organiseras och vem som skall ha ansvaret för det. Det kan inte vara bra med alla de här utredningarna, som är spridda på ett antal departement – allra helst som vi vet att oljeolyckorna ökar. Vi kan också se av de rapporter som finns från Nordiska rådet och från Nordiska oljeskyddsunionen att oljeutsläppen är väldigt många – ungefär 360 i svenska farvatten under 1977.

Jag vill även ta upp en fråga som gäller Stockholms skärgård och Mälaren. Kommunikationsministern säger att det kommer ett svar från sjöfartsverket på frågan hur transporter skall organiseras. Jag skulle önska att man fick en litet bredare belysning av problemen än den som kan ges om bara sjöfartsverket är inblandat. Jag tror inte att sjöfartsverket ensamt besitter den kompetens som fordras för att klara av detta. Skall man nämligen klara uppgifterna när det gäller de tankbåtar som finns kan det bli nödvändigt med en eller två terminaler, en i söder och eventuellt en i norr – Nynäshamn har nämnts för den södra. Skall man ha terminaler är det alltså inte enbart fråga om sjötransporter, utan det blir fråga om såväl sjötransporter som alternativt andra transporter. Andra myndigheter och organ än sjöfartsverket behöver då överväga frågorna.

Det är inget nytt att arbeta med terminal. Större delen av den olja som går in i Mälaren går redan via en terminal. Fjärrvärmeverken i de berörda kommunerna har en terminal i Oxelösund över vilken de tar in olja. Det gäller exempelvis fjärrvärmeverket i min egen kommun, Södertörns fjärrvärmeverk. Det gäller också Västerås fjärrvärmeverk. Två av landets största fjärrvärmeverk får alltså sin olja via specialchartrade fartyg som går från Oxelösund.

Vi har också motionsvis tagit upp frågan om supertankrar i Östersjön men fått avslag på våra krav. Det anförs att de stora fartygen inte innebär någon ökad risk för oljekatastrofer. Det har vi fått höra gång på gång. Men de

katastrofer som har inträffat ett par gånger – den senaste med Amoco Cadiz utanför franska kusten – visar ändå vilka stora risker som är förenade med de här fartygen. Därför finner jag det mycket angeläget att man också studerar vilka ökade risker supertankrar innebär.

Avslutningsvis vill jag framhålla två saker som jag tror är väsentliga i detta sammanhang. För det första bör regeringen på något vis se över organisationen av bevakningen av de frågor som hör samman med olja och transporter, som nu ligger spridda på flera departement. För det andra behöver andra myndigheter – utöver sjöfartsverket – få framlägga synpunkter när det gäller transporter i Stockholms skärgård och Mälaren.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Låt mig till att börja med konstatera att vi verkligen är överens om att oljetransporter innebär stora risker och att vi har en gemensam grundsyn rörande nödvändigheten av att försöka begränsa de riskerna. Jag har i mitt svar redovisat en rad åtgärder som både den föregående och den nuvarande regeringen har vidtagit för att bringa klarhet i hur de olika insatser skall vara beskaffade som man skall göra för att minska riskerna och de olyckliga verkningarna om en olycka verkligen inträffar.

Då frågar Ingvar Carlsson om det inte är dags att göra upp ett samlat program mot oljeolyckorna. Jag vill gärna svara kort och entydigt: Visst är det det, och det är det vi skall försöka åstadkomma. Det är naturligtvis komplicerat, bl. a. därför att problemet inte bara är nationellt utan i högsta grad internationellt. Ingvar Carlsson vet lika väl som jag att allt internationellt arbete tar mycket lång tid. Det gäller utomordentligt komplicerade frågor, som det är svårt att nå enighet om. Men vi har, med erfarenhet från svenskt deltagande i IMCO-samarbetet, en bestämd känsla av att insikten om att detta är nödvändigt har vuxit starkt under senare år.

Som Karl-Erik Strömberg nyss påpekade ligger de här frågorna på flera departement. Det kan också i någon mån göra arbetet litet mera tungrott. Men med den enighet som råder bland svenska politiker, både i riksdagen och i regeringen, tror jag inte att det skall behöva försäkra några svårigheter som försenar arbetet.

Förarbete för att åstadkomma ett samlat program mot oljeolyckorna pågår alltså. Jag försäkras Ingvar Carlsson att sådana erfarenheter som man vunnit t. ex. i Canada, som varit ett föregångsland, skall beaktas, liksom naturligtvis andra staters erfarenheter.

Kontroll av tankertrafiken i Östersjön kommer på svenskt initiativ att diskuteras vid nästa möte i sommar med Östersjöstaterna. Jag kan försäkra att jag helt delar uppfattningen att supertankrar i Östersjön kan vara en mycket stor miljöfara.

Jag vet inte vad Karl-Erik Strömberg syftar på när han säger att han gång på gång fått höra att det inte är några större risker med supertankrar. Han har i varje fall inte fått höra det av mig. Jag står helt bakom den formulering i regeringsdeklarationen som avser supertankrar i Östersjön.

Tore Claesson sade att han inte fått något riktigt svar på frågan om stopp för

oljetrafik i skärgården. Nej, jag hänvisade till att sjöfartsverket i höstas av regeringen fick i uppdrag att utreda frågan. Även när det gäller den saken är det många problem som måste lösas, inte bara lagstiftningsproblem utan framför allt problem av praktisk natur. Skall man hindra oljetransporter i skärgården måste man ta hand om oljan utanför skärgården och lagra den i bergrum eller cisterner. Därifrån måste den pumpas över till andra transportmedel som för den vidare in till Stockholm och Mälaren. Den vidaretransporten kan ske med små tankfartyg. Men man skall ha klart för sig att det blir förskräckligt många sådana. Det pågår f. n. undersökningar av hur ett program med sådana småtankers skulle påverka olycksriskerna. Allt pekar på att kollisionsrisker och andra risker ökar när man har ett stort antal enheter.

Därför kanske man måste använda sig av järnvägstransporter. Men med de enorma mängder som det här gäller är det inte gjort i en handvändning att låta oljan gå med tankvagnar på räls. Man måste ha dessa tankvagnar. Man måste också ha en bankapacitet som räcker till. Det utreds f. n.

Ett tredje alternativ är naturligtvis att låta oljan gå med tankvagnar på landsvägarna. Jag tror inte att vare sig Tore Claeson eller jag är särskilt road av tanken på det alternativet.

Tore Claeson talade vid flera tillfällen om obefintligheten av lotstvång. Jag vill med anledning av det nämna att regeringen den 16 september 1971 föreskrev att skyldighet att anlita lots föreligger

dels för tankfartyg med en bruttodräktighet överstigande 1 600 registerton med last av råolja och vissa andra närmare angivna mineraloljeprodukter m. m. vid gång i svenskt inre vatten samt inom vissa närmare angivna kustområden – det är skärgårdarna –,

dels för tankfartyg med en bruttodräktighet överstigande 1 200 registerton med motsvarande last vid gång i Öregrunds, Stockholms och Göteborgs skärgårdar samt i Mälaren och Vänerin och

dels för fartyg med vissa närmare angivna allmänfarliga laster, kemikalier, i bulk vid gång i svenskt inre farvatten utanför kusten – undantaget delar av Kalmarsund – samt i Mälaren och Vänerin.

Vi har alltså lotstvång för flertalet av de transporter det här gäller.

Säkerhetsregler av den här arten som gäller för oljetransporter bör naturligtvis gälla för transporter av allt farligt gods. Det finns också regler om att i vissa fall särskilt tillstånd erfordras och särskilda föreskrifter skall utfärdas.

Som Karl-Erik Strömberg vet tar statliga utredningar tid. Jag har begärt att de pågående utredningarna skall påskyndas, och jag hoppas att det skall ha någon effekt.

Visst kommer vi när det gäller att ta ställning till de förslag som framkommer att anlita all tänkbar expertis, även annan expertis än den som finns i sjöfartsverket. Jag tror därför att vi med tillförsikt kan avvakta den tidpunkt då regeringen kommer att framlägga förslag till ett samlat program för att minska riskerna vid oljetransporter.

Måndagen den
8 maj 1978

*Om villkoren för
statsbidrag till
tunnelbanebyg-
gande*

TORE CLAESON (vpk):

Herr talman! Jag tackar för de kompletteringar som kommunikationsministern gjort. Jag vill emellertid med detsamma upprepa vad jag sade sist i mitt tidigare anförande, nämligen att det vore betydelsefullt om kommunikationsministern kunde säga någonting beträffande de transporter av kärnbränsle som skett i Mälaren från Västerås via Stockholms skärgård till Finland. Anser kommunikationsministern att det är tillfredsställande att sådana transporter får ske utan något lotstväng?

Att jag tryckt rätt mycket på frågan om lotstvängnet beror på den diskussion som under praktiskt taget hela det senaste året av och till har flammats upp i pressen. Det är väl helt klart att de nuvarande bestämmelserna om skyldighet att använda lots vid sjötransporter inte är tillfredsställande. Annars skulle vi inte få den ständigt uppdykande debatten kring dessa frågor.

Frågan om lotstvängnet kan naturligtvis anses ligga litet grand utanför ramen för den fråga och den interpellation som har framställts. Men det går inte att isolera den frågan och göra den till en sak för sig. Frågan om lotstvängnet är nämligen en av de saker man har att ta hänsyn till när det gäller problemet med transporter av miljöfarligt och allmänfarligt gods. Även om det finns bestämmelser för tankfartyg av viss storlek och för s. k. bulklaster tror jag att det kommer att visa sig nödvändigt att skärpa de nuvarande bestämmelserna för lotsplikt.

Men, herr talman, för mig och för många andra som läste om den här kärnbränsletransporten är det, som sagt, i detta sammanhang särskilt angeläget att få någon kommentar från kommunikationsministern.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag sade i min replik nyss med anledning av Tore Claesons fråga om kärnbränsletransporten, att det finns säkerhetsregler för transport av allt farligt gods och att det i vissa fall kan gälla tillståndstväng, varvid särskilda bestämmelser kan utfärdas. Jag kan för dagen inte svara på den fråga som Tore Claeson ställde, eftersom jag inte känner till den transporten. Men självfallet skall vi undersöka den närmare.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Om villkoren för statsbidrag till tunnelbanebyggande

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Stina Anderssons* (c) den 12 april anmälda interpellation, 1977/78:157, och anförde:

Herr talman! Stina Andersson har frågat mig om jag är beredd att medverka till sådan ändring i statsbidragsreglerna för tunnelbanebyggande att om- och nybyggnad av spårtrafikanläggningar för allmän trafik blir bidragsberättigade utan krav på planskilda korsningar och egen banvall.

Såsom jag nyligen sagt här i kammaren som svar på en fråga av Daniel

Tarschys föreslog den s. k. KOLT-utredningen vidgade möjligheter att ge statsbidrag till fasta anläggningar för lokal kollektivtrafik i tätorter, t. ex. till bussgator och spårvägar. Förslaget övervägs i samband med arbetet med den trafikpolitiska proposition som regeringen kommer att förelägga riksdagen.

STINA ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Jag kan tyvärr inte se alltför optimistiskt på svaret. Det är närmast ett mycket magert svar.

Kommunikationsministern hänvisar till kollektivtrafikutredningen som under sommaren 1975 – alltså för närmare tre år sedan – redovisade sina överväganden i betänkandet Kollektivtrafik i tätort. Jag vill hänvisa till en motion väckt i riksdagen, motionen 1975/76:1559 av herr Johansson i Stockholm och fru Söder, som hemställde att riksdagen hos regeringen bl. a. anhåller om förslag angående ändrade statsbidragsbestämmelser, så att om- och nybyggnad av spårtrafikanläggningar för allmän trafik även utan krav på planskilda korsningar och egen banvall blir bidragsberättigade. Trafikutskottet, som behandlade motionen i betänkandet 1975/76:18, ansåg de upptagna frågorna vara angelägna.

Något svar på min direkta fråga om statsrådet är beredd att medverka till en ändring i statsbidragsreglerna för tunnelbanebyggnad synes jag inte ha fått.

Orsaken till att jag framställt denna interpellation är kollektivtrafiken i nordostsektorn, där vi har Roslagsbanan som f. n. utgör en viktig del av trafiken för den norra delen av Stockholms län. Den fyller en stor uppgift. Diskussionerna har varit många och långa om dess vara eller icke vara för framtiden. En del utredningar har också gjorts från landstingskommunens sida. Vad saken gäller är att få behålla denna viktiga trafikled för framtiden i ett moderniserat och upprustat skick.

Fördelarna med Roslagsbanan är många. Intresset för dess bevarande, dess upprustning och modernisering är stort i nordostsektorn. En fråga inställer sig självfallet: Varför skall man lägga ner en bana som finns och som ger liv åt de samhällen och den bebyggelse som ligger utmed den? Från miljösynpunkt har den också fördelar framför tunnelbanan. Roslagsbanan går ovan jord i motsats till tunnelbanan, som till stor del går fram under jord. Ja, fördelarna är många och fler kan dras fram.

Gör man emellertid en jämförelse i kostnadshänseende med en utbyggd tunnelbana, kommer man fram till att vid byggande av tunnelbana utgår statsbidrag medan så f. n. inte är fallet när det gäller en upprustning av Roslagsbanan. Hur viktig Roslagsbanan är för nordostsektorn tror jag att kommunikationsministern är väl medveten om, bl. a. med hänsyn till den uppvaktning som gjorts av kommunalråd i de berörda kommunerna Norrtälje, Täby, Vaxholm, Vallentuna och Danderyd.

Det måste vara en klar samhällsekonomisk fördel, om statliga bidrag kan utgå för upprustning av äldre järnvägar som Roslagsbanan, även om

Måndagen den
8 maj 1978

*Om villkoren för
statsbidrag till
tunnelbanebyg-
gande*

korsningar i samma plan inte alltid kan elimineras i perifera lägen. Vill man i dag bevara och rusta upp Roslagsbanan, får landstingskommunen själv stå för hela kostnaden. Nybyggnad av tunnelbana berättigar däremot till statsbidrag.

Det är brådskande att få något besked i den här frågan om statsbidrag eller bidrag i något avseende.

Det har i svaret hänvisats till att den trafikpolitiska propositionen skall komma. Sådant besked har jag också tidigare fått, senast att den skulle ha kommit i höstas. Men om den trafikpolitiska propositionen kommer, när kan detta i så fall beräknas ske?

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Stina Andersson sade att hon fick ett magert svar. Ja visst, det kan jag hålla med henne om – men är inte det ganska naturligt med det sakernas tillstånd som vi f. n. befinner oss i? Vi har förberedelser i gång på bred front för en trafikpolitisk proposition, och det är inte möjligt för mig att göra några uttalanden om innehållet i den på olika punkter förrän den är förankrad bland regeringens övriga ledamöter. Det går ju inte att springa omkring och förankra en bit här och en bit där, utan det kan göras först när vi kan överblicka situationen. Så måste en regering arbeta. Ett enskilt statsråd kan inte lova saker utan att veta att regeringen står för dem, och det är naturligtvis särskilt viktigt i en regering som består av tre partier, där man måste visa alldeles särskild hänsyn till sina kamrater från de andra partierna.

Stina Andersson frågade när den trafikpolitiska propositionen kommer; jag hade ju tidigare sagt att den skulle komma i höstas. För dem som har varit närvarande vid debatterna i kammaren är det helt klart att jag vid flera tillfällen under våren har uttalat att den kommer i början av nästa år.

Beträffande reglerna för statsbidrag till sådana här anläggningar gäller f. n. att 95 % av investeringskostnaden kan utgå för bussgator som är av betydelse för den allmänna samfärdseln och som avlastar statsbidragsberättigade vägar eller gator. Bidrag kan enligt nuvarande regler också utgå med 95 % för kostnader för underbyggnad, t. ex. tunnlar, för spårtrafik i tunnel eller på egen banvall. KOLT-utredningen har föreslagit att detta skall ändras så, att spårvägar och lokalbanor som inte går på egen banvall – t. ex. Lidingöbanan, Roslagsbanan och Saltsjöbanan – blir bidragsberättigade på samma sätt som tunnelbanor. Jag har fullt klart för mig att möjligheten till sådana bidrag kan få avgörande betydelse för om Storstockholms Lokaltrafik bygger om och moderniserar Roslagsbanan eller inte. Det är en SL-angelägenhet, men staten kan naturligtvis påverka den genom bidrag. Om det gläder någon, kan jag säga att jag personligen har stark sympati för att man skall bevara en sådan bana, eftersom jag delar uppfattningen att det från miljösynpunkt och även från energibesparingssynpunkt är en fördel. Givetvis är det också en fördel för trafiksäkerheten på landsvägen.

Detta är min personliga uppfattning. Jag kan därmed inte binda regeringen

på något sätt. Men jag kommer att verka för att vi skall få en sådan ordning.

STINA ANDERSSON (c):

Herr talman! Beträffande den trafikpolitiska utredningen får jag trots allt tacka för det svar som kommunikationsministern har givit. Det är väl i och för sig inte annat att göra än att avvakta och se vad den trafikpolitiska propositionen kommer att innehålla i nu berört avseende.

Dessutom var det glädjande att höra kommunikationsministerns personliga deklARATION om en stark sympati för Roslagsbanan och dess bevarande från olika synpunkter.

Men vad jag har velat framhålla tidigare är ju de svårigheter som landstingskommunen i dag har när det gäller att jämföra Roslagsbanan och en tunnelbana från kostnadssynpunkt.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Om trafiken på Bromma flygplats

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara Oskar Lindkvists (s) den 12 april anmälda interpellation, 1977/78:158, och anförde:

Herr talman! Oskar Lindkvist har, med hänvisning till bl. a. ett beslut av luftfartsverket om förlängt trafiktillstånd på Bromma flygplats, frågat mig om jag vill medverka till att riksdagsbeslutet om Bromma flygplats efterlevs även när det gäller upphörandet av flyg med Fokkerplanen F-28.

Luftfartsverket meddelade den 3 april i år Linjeflyg tillstånd till fortsatt trafik med flygplanet Fokker F-28 på Bromma flygplats fr. o. m. den 1 januari 1979 t. v., dock längst t. o. m. den 30 september 1980, under de förutsättningar och villkor beträffande F-28-trafikens tillåtlighet som luftfartsinspektionen kan komma att meddela från flygsäkerhetssynpunkt och som koncessionsnämnden för miljöskydd kan komma att meddela från miljösynpunkt.

Över luftfartsverkets beslut har Stockholms miljö- och hälsovårdsnämnd anfört besvär hos regeringen. Miljö- och hälsovårdsnämnden har fått anstånd till den 10 maj för att utveckla sin talan i ärendet. Därefter kommer ärendet i vanlig ordning att remissbehandlas.

Eftersom besvärsårendet f. n. är föremål för beredning kan jag nu inte närmare kommentera detta. Självfallet kommer regeringens ställningstagande att utgå från riksdagens beslut i Brommafrågan.

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Jag tackar för svaret på interpellationen.

Det förhållandet att regeringens ställningstagande kommer att utgå från riksdagens beslut i Brommafrågan är ju närmast en självklarhet. Ett så vagt

*Om trafiken på
Bromma flygplats*

besked ger utrymme för flera tolkningar, vilket också kan vara avsikten. Eftersom riksdagens beslut grundades på omständigheten att Fokkrarna skulle flytta till Arlanda vid årsskiftet 1978/79 kan svaret tolkas hur som helst. Kommunikationsministern får ju i dag ytterligare tillfälle att förklara vad han menar.

Vad är det då som har inträffat i denna unika miljöfråga? Man kan lugnt säga att hela Brommafrågan gick in i en helt ny bedömningsfas efter septembervalet 1976. Det är värt att minnas – men från två helt motsatta stämningsslägen.

Bromma flygplats skulle räddas till varje pris. Det var ett av de krav som Gösta Bohman ställde vid regeringsförhandlingarna, och det står prydligt nedtecknat i Hammerichs bok *Kompromissernas koalition*.

Regeringen beställde en utredning och fick självaste JK att ställa upp. Efter utredningen – med huvudförslag att Bromma skulle byggas om till en storflygplats för inrikesflyget – blev riksdagsbeslutet den 15 december 1977 en bekräftelse på den förändrade majoriteten i riksdagen och tyvärr på att de röster i regeringen vilka tidigare klart och tydligt uttalat sig mot fortsatt flyg på Bromma hade tystnat.

Det unika i händelseutvecklingen för Bromma flygplats är den förändring som i fråga om den praktiska handläggningen skett efter riksdagsbeslutet. Jag går inte nu in på det förhållandet att de hälsovårdande och miljövänliga krafterna i det svenska samhället – då inräknade hälsovårdsnämnden i Stockholm, planverket, naturvårdsverket och socialstyrelsen – med en stor opinion bakom sig har fått ge vika för andra intressen. Det intressanta är spelet om och kring Bromma sådant det utvecklas i kulisserna och där de vanliga medborgarna då och då får läsa en snutt i någon tidning om de många märkliga turer som pågår inom flygetablissemanget.

En enhällig hälsovårdsnämnd i Stockholm har sagt att Fokkertrafiken på Bromma skall upphöra den 1 juli 1978. Skälet härtill är att trafiken är en konstaterad sanitär olägenhet. Luftfartsverket och Linjeflyg anförde besvär hos länsstyrelsen i Stockholms län och vann den framgången att datumet då Fokkerplanen skulle ha lämnat Bromma flygplats flyttades fram till den 1 januari 1979. Besvär över detta beslut inlämnades till kammarrätten, som den 22 december 1977 – en vecka efter det att riksdagen fattat sitt beslut – upphävde länsstyrelsens tidigare beslut i frågan. Genomgående i rättens utslag är att Fokkerplanen skall flytta och formuleringar sådana som att trafiken med Fokkerplanen på Bromma beräknas komma att upphöra inom en snar framtid, troligen ungefär ett år och liknande. Där får vi alltså besked om hur resonemanget har gått i kammarrätten.

Ett överklagande från Stockholms miljö- och hälsovårdsnämnd till regeringsrätten meddelades ej prövningstillstånd.

Sedan dess har hjulen inom flygetablissemanget snurrat för fullt. Inom Linjeflyg har man tydligen kommit underfund med att en flyttning av bullerplanen F-28 till Arlanda är för riskfylld. Man kanske inte får en chans att återvända till Bromma flygplats. Alla vet ju att tystare plan – om de någonsin når ner till den gräns som från hälso- och miljösynpunkt är acceptabel –

tidsmässigt ligger en bra bit in i en oviss framtid. Det är bättre då att klamra sig fast på Bromma och, som det heter, genom en ny frysteknik fortsätta att starta och landa alltmedan ombyggnadsarbetena pågår. Dessutom går ju Linjeflyg lindrigt talat med stora förluster. Passagerarantalet minskar på flera håll, medan priserna stiger. Sett i det perspektivet är det i dagens läge ingen, möjligen utredningsmannen undantagen, som tror på de siffror om passagerarutvecklingen som nämns i Brommautredningen. De var våldsamt överdrivna redan när utredningen lämnades. Siffrorna hade sin betydelse för att få motiv för en ombyggnad av Bromma flygplats, men att de framtagna beräkningarna är mer fantasifulla än verklighetsanknutna är helt klart.

Det nya i bilden är att Fokkerplanen fått tillstånd att stanna kvar på Bromma flygplats "längst till den 30 september 1980" – ett plus på 21 månader i jämförelse med riksdagsbeslutet. Ett sådant tillstånd har medgetts inom flygfamiljen av luftfartsverkets direktion – inte av styrelsen, för där har på senare år reservanter tyckt till. Jag hade trott att kommunikationsministern skulle ha sagt något om flygsäkerheten på Bromma, särskilt mot bakgrund av de uttalanden om flygsäkerhetskraven som luftfartsinspektionen gjort tidigare. Vi skall emellertid i sammanhanget observera att tidsfristen för flygtrafik med Fokkerplan på Bromma kommer att förlängas i all oändlighet. Linjeflyg ämnar inte flytta från Bromma flygplats – det är dessvärre den slutsats man kan dra av det som nu håller på att ske. Det är ju känt att beslutet i luftfartsverkets direktion föregicks av en överläggning i departementet, i vilken också företrädare för Linjeflyg deltog. Kanske kommunikationsministern vill berätta om denna sammankomst och om det beslut i luftfartsverkets direktion som jag nu kritiserar redan är återförsäkrat i regeringen eller hos kommunikationsministern. Så mycket kan jag säga om direktionsbeslutet i den utformning som det fick inte var känt för ledamöter i luftfartsverkets styrelse så sent som vid dess sammanträde den 7 mars 1978. Då diskuterades två andra alternativa lösningar för utflyttning, dock inte det alternativ som direktionen sedermera fattade beslut om.

Vilken roll departementet har spelat i nuläget är alltså vida mer intressant att få veta än upplysningen i interpellationssvaret att ärendet har överklagats hos regeringen av Stockholms miljö- och hälsovårdsnämnd. Jag kan emellertid försäkra kommunikationsministern att det enligt mångas uppfattning anses att LIN och SAS har handlat osnyggt i den här affären. Därav den naturliga följdfrågan om den roll som departementet har spelat, och därav den slutsatsen att återförsäkringen redan är så klar att överklagningsärendet bara kan bekräfta att regeringen har gett klartecken för åtgärderna.

Herr talman! Med tanke på de säregna omständigheter genom vilka frågan om Fokkerflyget på Bromma har försatts i en helt ny situation, som inte ens kunde anas vare sig vid riksdagsbehandlingen eller vid tidpunkten för kammarrättens utslag i december 1977, har jag gjort denna sammanfattning av ärendet i stort. Det blir tillfälle att i senare sammanhang återkomma till denna frågan mera principiellt. Jag kan förstå brådskan i handläggningen, eftersom en socialdemokratisk valseger 1979 medför att frågan om Bromma

*Om trafiken på
Bromma flygplats*

flygplats återförs till det utgångsläge som den hade före valet den 19 september 1976.

MARGARETA ANDRÉN (fp):

Herr talman! Interpellationssvaret säger ju inte mycket mer än vad man tidigare har kunnat läsa om i tidningarna, nämligen att Linjeflygs begäran om fortsatt trafik med Fokker F-28 har bifallits av luftfartsverket längst t. o. m. den 30 september 1980.

Många känner sig verkligen överraskade och besvikna över att Linjeflyg kanske ännu en gång skulle få uppskov med utflyttningen till Arlanda. Den lokala opinionen runtomkring Bromma präglas f. n. också av stor förvåning och upprördhet.

När vi diskuterade flygtrafiken i Stockholmsregionen i december förra året var ju alla helt inställda på att jettrafiken skulle flyttas tillfälligt eller permanent till Arlanda den 1 januari 1979. Linjeflyg har också haft god tid på sig för en flyttning. Men nu tycks Linjeflyg t. o. m. ha den inställningen att det inte skall bli någon utflyttning alls till Arlanda.

I en tidningsintervju säger Linjeflygs chef Sten Sandberg: "Vi säljer tidsvinst, därför kan vi inte acceptera en förflyttning av Linjeflyg från Bromma till Arlanda." Direktör Sandberg kan tydligen inte acceptera någon annan lösning än att bolaget får stanna kvar på Bromma – även under flygplatsens ombyggnadsperiod. Av tidningsartikeln framgår också att inte heller luftfartsverket skulle vara främmande för att Linjeflyg stannar på Bromma även under ombyggnadstiden. Men man tycks då helt bortse från bl. a. de säkerhetsaspekter på Bromma flygplats som tidigare påtalats av både luftfartsinspektionen och piloterna.

Tror man att man skall kunna använda flygplatsen för den nu utökade jettrafiken eventuellt ända till den 30 september 1980 utan förbättringar, eller att det eventuellt dessförinnan eller senare skall vara möjligt att bygga en nästan ny flygplats på Bromma samtidigt som flygtrafiken pågår för fullt?

Man kan väl i alla fall inte påbörja någon upprustning innan förhandlingarna med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting slutförts? För i de direktiv som förhandlaren fått sägs bl. a. att man skall komma överens med parterna om vilken trafik som kan accepteras från sanitär synpunkt. Genom Linjeflygs och luftfartsverkets senaste agerande kan väl tänkas att förutsättningarna nu i viss utsträckning försvårats för förhandlaren att kunna nå en uppgörelse om den framtida flygtrafiken i området. Det finns ju en betydande majoritet inom såväl Stockholms kommun som Stockholms läns landsting för att jettrafiken skall bort från Bromma.

Jag vill gärna påpeka att folkpartiet nyligen på sitt årsmöte inom Stockholms kommun och län antog ett uttalande, där man inför de kommande förhandlingarna fastslog att allt reguljärt inrikesflyg skall bort från Bromma för att snarast flyttas till Arlanda och där förbli i varje fall till omkring år 2000.

En enhällig miljö- och hälsovårdsnämnd i Stockholm har också ytterligare en gång slagit fast att Fokkerplanen på Bromma av miljöskäl ej kan

accepteras. Miljö- och hälsovårdsnämnden har också hos regeringen överklagat luftfartsverkets beslut om förlängt trafikstillstånd på Bromma. I regeringens proposition fastslogs ju också att huvudsyftet med överläggningarna med Stockholms kommun och Stockholms läns landting skall vara att i detalj klarlägga förutsättningarna för linjetrafik på Bromma. Om en sådan lösning väljs var dock villkoret, som alla var överens om, att tystare plan skulle kunna användas. Enligt kommunikationsministern skulle sådana plan finnas i början av 1980-talet, men därom är meningarna delade.

Då det gäller att byta Fokkerplanen mot andra plan sade kommunikationsministern i debatten den 15 december bl. a.: "Linjeflyg bearbetar frågan, och ledningen har sagt att man är beredd att presentera en plan för utbyte av flygplansflottan. Det är klart att ett byte till tystare plan som inte medför sanitära olägenheter är en förutsättning för återflyttning till Bromma."

Eftersom alla då förutsatte att jettrafiken skulle överflyttas till Arlanda den 1 januari 1979 frågade jag statsrådet Turesson följande: "Kan kommunikationsministern garantera att Fokkern inte kommer tillbaka till Bromma?"

Svaret löd: "Margareta Andrén frågade om jag garanterar att Fokkern inte kommer tillbaka sedan den har flyttat från Bromma den 31 december 1978. Jag kan väl utan att på minsta sätt sväva på målet säga att det är helt beroende av miljö- och hälsovårdsnämndens i Stockholm ställningstagande. Så länge miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholm anser att Fokker F-28 är en sanitär olägenhet är den också borta från Bromma."

Med anledning av detta kommunikationsministerns uttalande hoppas jag att statsrådet Turesson har samma inställning i dag som han hade i december, nämligen den att Fokker F-28 flyttar till Arlanda den 31 december 1978 och att Fokkerplanen aldrig återvänder till Bromma.

Vi får väl också hoppas att regeringen när den skall ta ställning till den här frågan inte kommer att frånga vad man i riksdagen var överens om i december i fjol.

Herr talman! Jag vädjar därför till kommunikationsministern att vad riksdagen här har beslutat effektueras och respekteras.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! I propositionen i höstas anförde jag bl. a. att statsmakterna borde vidta de åtgärder som behövs från deras sida för att en överföring av inrikesflyget från Bromma till Arlanda skulle kunna genomföras den 1 januari 1979. Med beaktande av riksdagsbeslutet den 15 december och kammarrättens dom för ett par månader sedan har luftfartsverket med anledning av en framställning av Linjeflyg efter en allsidig bedömning medgett Linjeflyg tillstånd enligt vissa förutsättningar att trafikera Bromma med Fokker F-28 t. v., dock längst till den 30 september 1980.

Jag har naturligtvis inte någon mening om detta beslut i dag eftersom det är överklagat och skall behandlas av regeringen när Stockholms miljö- och hälsovårdsnämnd yttrat sig och sedvanlig remissbehandling skett.

Inriktningen är emellertid fortfarande, liksom jag skrev i propositionen i höstas, att handlingsberedskap skall upprätthållas för att möjliggöra en

*Om trafiken på
Bromma flygplats*

flytning av trafiken med F-28 när det är praktiskt möjligt samt på sätt som koncessionsnämnden kan finna lämpligt. Koncessionsnämnden kommer in i bilden efter det att luftfartsverket i samråd med Stockholms kommun begärt koncessionsnämndens prövning av ärendet.

Oskar Lindkvist gjorde en insinuation som jag med några ord måste kommentera. Han talade om att det har skett överläggningar i kommunikationsdepartementet med representanter för luftfartsverket och Linjeflyg. Det är alldeles riktigt. Överläggningarna gällde vilka alternativ som finns i fråga om Linjeflygs möjligheter att på ett för flygsäkerheten tillfredsställande sätt etablera sig på Arlanda. Det är klart att den överläggningen var intressant för kommunikationsdepartementets ledning att åhöra. Jag säger *åhöra*, för vi deltog med ytterst få ord i den från departementets sida.

Det var den roll departementet och dess ledning spelade, Oskar Lindkvist! Även om jag naturligtvis med kännedom om Oskar Lindkvists ibland insinuanta uttalanden inte kan få honom att tro det, så försäkrar jag att någon form av uttalande om vilket beslut luftfartsverket skulle komma till inte förkom; inte heller någon form av påtryckning på luftfartsverket från någon i departementet tjänstgörande ämbetsman och självfallet inte heller någon återförsäkring i departementet av ett kommande beslut i luftfartsverket.

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! När jag tog upp frågan om överläggningen i kommunikationsdepartementet, så ansåg jag inte att det var speciellt märkvärdigt att det skett en överläggning. Det är väl helt naturligt att departementet sätter sig ner och funderar över en fråga av den karaktär som inrikesflyget ändå har. Det var inte det jag frågade efter, herr kommunikationsminister. Jag frågade om det innebar att ärendet som det utformats av direktionen i luftfartsverket var återförsäkrat i departementet. Jag uppfattar kommunikationsministerns inlägg så att det inte finns någon återförsäkring. I så fall är jag helt nöjd. Då har vi klarat ut den detaljen.

Vi är helt överens om att det är fullt i sin ordning att departementschefen och hans medarbetare sätter sig ner och diskuterar en fråga, men det är också viktigt för oss att veta att det inte finns några bindningar mellan det beslut som fattats av direktionen i luftfartsverket och det överklagningsärende som på sikt skall handläggas av regeringen. Det är mycket viktigt för oss att känna till det.

Till Bo Turesson kan jag säga att många människor i dag, som följt frågan i decennier, undrar hur det är möjligt att man inom det s. k. flygetablissemanget kan bedriva en politik visavi Fokkerplanet F-28 som står i strid med den anda och mening som präglade beslutet i riksdagen den 15 december 1977.

Det skulle verkligen lända Bo Turesson till heder om han kunde sätta stopp för det rävspel om flygverksamheten på Bromma som nu pågår och som jag tycker är ovärdigt det svenska folket. Vi kan ha delade meningar om hur vi vill ha det, men vi skall spela ett öppet spel, så att svenska folket kan se vad

det är som myndigheterna håller på med. Det som nu sker, sker av en handfull män i främst luftfartsverkets och LIN:s direktioner, vilket jag tycker strider mot en fråga av den karaktär och storleksordning som det ändå handlar om i detta sammanhang.

MARGARETA ANDRÉN (fp):

Herr talman! Om alla de praktiska svårigheterma verkligen är så oöverstigliga som Linjeflyg sagt och om de inte kan övervinnas till den 1 januari 1979, är i så fall kommunikationsministern beredd att verka för att flyttningen av Linjeflyg åtminstone kan ske i så nära anslutning som möjligt till årsskiftet 1978/79? Om de något annorlunda villkoren och osäkerheterna hade redovisats i decemberdebatten hade nog riksdagens beslut lätt kunnat bli något annat än som blev fallet.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Låt mig bara helt kort säga att jag är inställd på att i den här debatten liksom i alla andra frågor spela med fullkomligt öppna kort. Jag delar helt Oskar Lindkvists uppfattning att det här inte får ske något som inte tål offentlig debatt. Det är mig fullständigt främmande att medverka i någonting som har karaktär av mygel.

Det gläder mig att Oskar Lindkvist som svar på min replik sade att han inte hade haft någon *insinuant* avsikt med sin fråga. Jag tar tillbaka det uttrycket om vi är helt överens om att överläggningar på departementsnivå är helt O.K., under det att några bindningar självfallet inte får äga rum.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Föredrogs och hänvisades

Motioner

1977/78:1961–1964 till näringsutskottet

1977/78:1965–1968 till skatteutskottet

§ 10 Anmälades och bordlades

Proposition

1977/78:182 angående viss alkoholforskning, m. m.

§ 11 Anmälades och bordlades

Redogörelse

1977/78:21 Nordiska rådets svenska delegations berättelse angående rådets tjugosjätte session

§ 12 Anmälades och bordlades

Finansutskottets betänkande

1977/78:35 med anledning av propositionen 1977/78:169 om fortsatt valuta-reglering m. m. jämte motioner

Nr 136

Måndagen den
8 maj 1978

*Om trafiken på
Bromma flygplats*

Skatteutskottets betänkanden

1977/78:51 med anledning av propositionen 1977/78:160 med förslag om ändringar i reglerna om rätten för resande m. fl. att införa varor tull- och avgiftsfritt, m. m.

1977/78:53 med anledning av propositionen 1977/78:84 om avtal mellan Sverige och Norge angående grunderna för fördelningen av beskattningen av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags inkomster

Justitiedepartementets betänkanden

1977/78:32 med anledning av propositionen 1977/78:126 om ersättning för brottsskador jämte motioner

1977/78:34 med anledning av motioner angående lagen om tillfälligt omhändertagande och lagen om omhändertagande av berusade personer m. m.

1977/78:35 med anledning av propositionen 1977/78:125 med förslag om tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 såvitt avser justitiedepartementets verksamhetsområde

1977/78:36 med anledning av propositionen 1977/78:168 om ändring i lagen (1973:137) om ekonomiskt bistånd till svenska medborgare i utlandet m. m.

1977/78:37 med anledning av propositionen 1977/78:158 om ändring i vapenlagen (1973:1176)

Utrikesutskottets betänkanden

1977/78:12 med anledning av motioner om nedrustning m. m.

1977/78:13 med anledning av berättelser om verksamheten inom Europarådet och motioner om åtgärder för att stärka Europarådets politiska roll

1977/78:14 med anledning av propositionen 1977/78:125 med förslag om tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 i vad avser utrikesdepartementets verksamhetsområde

Försvarsutskottets betänkanden

1977/78:23 med anledning av propositionen 1977/78:125 med förslag om tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 såvitt avser försvarsdepartementets verksamhetsområde

1977/78:24 med anledning av propositionen 1977/78:125 med förslag om tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 såvitt avser handelsdepartementets verksamhetsområde jämte motion

Socialutskottets betänkande

1977/78:31 om anslag till ersättningar för skador vållade av vissa rymlingar m. fl.

Kulturutskottets betänkanden

1977/78:22 med anledning av propositionen 1977/78:99 om statligt litteraturstöd m. m. jämte motioner

1977/78:23 med anledning av propositionen 1977/78:146 om olympiska vinterspel i Sverige år 1984 jämte motioner

Utbildningsutskottets betänkanden

1977/78:23 med anledning av propositionen 1977/78:106 om anslag för budgetåret 1978/79 till byggnadsarbeten m. m. inom utbildningsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner

1977/78:24 med anledning av propositionen 1977/78:125 med förslag om tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 såvitt gäller vissa anslag inom utbildningsdepartementets verksamhetsområde jämte motion

1977/78:25 angående verkställd granskning av Stiftelsen Riksbankens jubileumsfonds verksamhet och förvaltning under år 1977

Trafikutskottets betänkanden

1977/78:22 med anledning av propositionen 1977/78:119 om statligt övertagande av Göta kanalbolag, m. m. jämte motion

1977/78:23 med anledning av propositionen 1977/78:125 med förslag om tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 såvitt avser kommunikationsdepartementets verksamhetsområde

1977/78:24 med anledning av propositionen 1977/78:148 om upplösning av regionkontoren vid televerket

Jordbruksutskottets betänkanden

1977/78:25 med anledning av motioner om livsmedelskontroll

1977/78:27 med anledning av motioner om hälso- och miljöfarliga varor

§ 13 Anmälan av interpellationer

Anmäldes och bordlades följande interpellationer som ingivits till kammarkansliet

den 3 maj

1977/78:171 av *Gunilla André* (c) till statsministern om utredning rörande ledande politikerns samröre med den organiserade prostitutionen, m. m.:

Tid efter annan förekommer uppgifter om att ledande politiker och höga tjänstemän är inblandade i organiserad prostitution. I TV och tidningar har angivits att förre rikspolischefen i augusti 1976 till dåvarande statsministern Olof Palme överlämnat en promemoria med krav på tillsättande av en utredning kring dessa förhållanden. Polisen skulle, enligt dessa uppgifter,

inte själv vilja göra utredningen då en polis i hög tjänsteställning skulle vara inblandad.

För en som inte är intierad är det omöjligt att bedöma sanningshalten i dessa påståenden. Om uppgifterna är sanna rymmer de många allvarliga aspekter. Om högre politiker och tjänstemän har någon form av delaktighet i den ekonomiska brottsligheten är det en fara för demokratin. Det gäller allmänhetens tilltro till politiker och till samhällsapparaten. Man kan heller inte bortse från – vilket också antytts – att människor i ledande samhällspositioner kommer i ett ekonomiskt och moraliskt beroendeförhållande, vilket gör att man inte fattar beslut förutsättningslöst och i hela folkets intresse.

Även om uppgifterna inte är sanna finns där många allvarliga aspekter. Allmänheten kan omöjligt bedöma sanningshalten, och många resonerar säkert efter talesättet "ingen rök utan eld". Oberoende av sanningshalten i påståendena gäller frågan politikens och politikernas anseende och därmed demokratin vitalitet och fortlevnad. Detta gör det helt nödvändigt att ett klarläggande kring dessa förhållanden kommer till stånd.

Här berömda frågor har aktualiserats efter den i författningen angivna tidsfristen för ingivande av interpellation men är enligt mitt bedömande av sådana angelägenhetsgrad att en debatt i riksdagen inte kan anstå till efter sommaruppehållet.

Med stöd av det anförda anholder jag om kammarens tillstånd att till statsministern få ställa följande frågor:

1. Är statsministern beredd att redogöra för eventuella kontakter från rikspolisstyrelsen till regeringen beträffande högre tjänstemäns och politikernas samröre med den organiserade prostitutionen?
2. Vilken är statsministerns uppfattning om behovet av utredning i frågan i enlighet med gjorda påståenden i massmedia?
3. Hur ser statsministern på dessa frågor i förhållande till politikernas anseende och människornas tilltro till demokratin?

1977/78:172 av *Sune Johansson* (s) till arbetsmarknadsministern om ytterligare medel till förbättring av arbetsmiljön vid industriella beredskapsarbeten.

Inom flera orter som drabbats av stor arbetslöshet bedriver AMS industriella beredskapsarbeten. Verksamheten finansieras med anslag som fastställts i statsverkspropositionen.

De s. k. kollektivanställdas löne- och anställningsfrågor samt alla övriga frågor som rör arbetsförhållandena vid de industriella beredskapsarbetena regleras genom förhandlingar och kollektivavtal mellan statens förhandlingsråd, som representerar arbetsgivarsidan, och Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska fabriksarbetareförbundet, Svenska träindustriarbetareförbundet och Beklädnadsarbetarnas förbund.

I statsverkspropositionen för 1977/78 anslogs 9,6 milj. kr. för nödvändiga miljöinvesteringar.

Arbetstagarpartens fackliga organisationer ansåg dock det angivna

beloppet som otillräckligt och begärde förhandling med statens förhandlingsråd (FHR) och yrkade

att utöver de medel som angetts i statsverkspropositionen skall anvisas tillräckliga medel för att täcka och åtgärda påtalade brister i arbetsmiljön vid de industriella beredskapsarbetena.

Av förhandlingsprotokollet från förhandlingen, som hölls den 22 december 1977, framgår

att arbetsgivarparten förklarar sig beredd att under innevarande budgetår vid behov pröva frågan om ytterligare medel för arbetarskydds- och arbetsmiljöförbättrande åtgärder vid de industriella beredskapsarbetena i samband med behandling av tilläggsbudget III.

Det får antas att statens förhandlingsråd har försäkrat sig om ytterligare medelstillgång innan man skrev under här nämnda uppgörelse.

I propositionen 1977/78:125 med förslag om tilläggsbudget III till statsbudgeten 1977/78 finns inga medel upptagna för de arbetsmiljöåtgärder som FHR vid förhandlingen utfäst sig att uppfylla.

Enligt uppgift från arbetstagarnas fackliga organisationer har arbetsmarknadsdepartementet varit med om förhandlingsuppgörelsen innan den slutligen fastställdes, och regeringen borde således för att uppfylla sin del av förhandlingsuppgörelsen ha föreslagit de medel som uppgörelsen innebar.

Det inträffade tyder enligt de berörda fackliga organisationerna på att regeringen icke respekterat en förhandlingsuppgörelse i vilken staten som arbetsgivare har att uppfylla sina gjorda åtaganden.

Med åberopande av att aktuella förhandlingsuppgörelser inte kommit till min kännedom förrän nu vill jag till arbetsmarknadsministern ställa följande frågor:

Vad är anledningen till att regeringen i propositionen 1977/78:125 inte föreslagit medel för att uppfylla de av statens förhandlingsråd gjorda utfästelserna om förbättringar av arbetsmiljö och arbetarskydd vid de industriella beredskapsarbetena?

Vilken är arbetsmarknadsministerns principiella inställning om respekten för förhandlingsuppgörelser av den typ som här aktualiserats?

Är regeringen beredd att föreslå medel för att fullgöra det åtagande som man i egenskap av arbetsgivare och genom FHR åtagit sig att fullgöra?

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 13.43.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert

Nr 136

Måndagen den
8 maj 1978

Anmälan av interpellationer