

Torsdagen den
19 januari 1978

Torsdagen den 19 januari

Kl. 13.00

*Om ökade möjlig-
heter för riksban-
ken att bevilja
bosättningslån*

§ 1 Justerades protokollet för den 11 innevarande månad.

§ 2 Om ökade möjligheter för riksbanken att bevilja bosättningslån

Socialministern RUNE GUSTAVSSON erhöll ordet för att besvara *Lars Ulanders* (s) den 6 december anmälda fråga, 1977/78:191, och anförde:

Herr talman! Lars Ulander har frågat mig om jag är beredd att medverka till att riksbanken erhåller de 50 milj. kr. som riksbanken begärt för att säkra bankens möjligheter att bevilja bosättningslån.

Från den 1 juli 1976 gäller delvis nya regler för statliga bosättningslån. De nya reglerna innebär bl. a. att bosättningslånen maximibelopp höjts, att bosättningslån kan utgå även till handikappade utan barn och att ökat utrymme ges för sociala hänsynstaganden vid långivningen.

Sedan de nya reglerna infördes har långivningen ökat mer än vad som kunnat förutses. Riksbanken har därför begärt att ytterligare 50 milj. kr. tillförs bosättningslånefonden under innevarande budgetår.

Bosättningslånen utgår på fördelaktiga villkor. Lånen lämnas således utan säkerhet, till en jämfört med andra lån fördelaktig ränta och med generösa återbetalningsvillkor. Lånen har vidare utgått även till personer med förhållandevis höga inkomster.

Enligt min mening är bosättningslånen av stor betydelse främst för många unga familjers möjligheter att skapa goda uppväxtförhållanden för sina barn. Syftet med en statlig kreditgivning av denna art bör dock i första hand vara att utan alltför starka subventioner tillhandahålla en kreditgivning för de människor som är i det största behovet av en sådan.

I budgetpropositionen har jag föreslagit vissa ändringar av reglerna för bosättningslånen, såsom att räntan på bosättningslånen anpassas till den ränta som gäller för likvärdiga lån på den öppna kreditmarknaden. Jag har vidare föreslagit att 20 milj. kr. anvisas på tilläggsbudget II till statsbudgeten för innevarande budgetår. Genom beslut den 8 december 1977 har dessa medel förskottsvis ställts till riksbankens förfogande från anslaget till oförutsedda utgifter. Riksbanksfullmäktige har också i december bl. a. beslutat att sänka den övre inkomstgränsen för rätt till lån från 100 000 kr. till 75 000 kr. Sammantaget gör dessa åtgärder det möjligt att utifrån ett fortsatt socialt hänsynstagande, men med ett mindre kapitaltillskott till fonden, även i fortsättningen ge unga människor med låga inkomster ett ekonomiskt stöd i samband med bosättningen.

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om ökade möjlig-
heter för riksban-
ken att bevilja
bosättningslån*

LARS ULANDER (s):

Herr talman! Jag tackar socialministern för svaret, som ju kom relativt sent, eftersom jag ställde frågan den 5 december förra året. Att svaret kom nu efter budgetpropositionen gör ju att dess nyhetsvärde är rätt litet. En realdebatt om budgetpropositionen i dag är inte speciellt intressant, då en sådan debatt inom kort kommer att hållas.

Vad jag i stället skall ta upp är det moraliska i handläggandet av bosättningslånen och vilka konsekvenser hanterandet har för ekonomiskt svaga. Det gäller ensamboende, handikappade och unga familjer, varvid det gemensamma är att de är ekonomiskt svaga.

Man har gått ut med en propagandadrive och uppmanat folk att söka lån med förmånliga räntor. Och sedan när propagandan ger besked om att det finns ett stort behov säger man: Tji fick du, informationen var bara skoj!

Expressen sade i en ledarkommentar den 29 december att "den plötsliga nedskärningen smakar löftesbrott och det är ingen god smak efter den framgångsrika kampanjen". I och för sig har man vant sig vid att den sittande regeringen utan rodnad har försvarat både stora och små löftesbrott, men att, som i detta fall, från statens sida gå ut och lova och sedan svika verkar rätt fantastiskt. Jag vill ställa följande fråga till Rune Gustavsson: Vad var det som gjorde att utfästelserna inte hölls? Är inte detta agerande ett exempel på hur statsmakterna inte får handla?

Socialministern RUNE GUSTAVSSON:

Herr talman! Först ett par ord rörande tidpunkten för svaret. Jag hade begärt att få svara tidigare, men då hade herr Ulander inte tillfälle att ta emot svaret.

Beträffande den moraliska handläggningen säger herr Ulander att det drabbar de ekonomiskt svaga. Men gränsen är satt till 75 000 kronor. Vad riksbanken har gjort är att ändra den övre lånegränsen från 100 000 till 75 000 kronor. Jag anser att det bör vara sociala synpunkter med i bilden, och med tanke på att man går upp ända till 75 000 kronor vill jag tillbakavisa herr Ulanders påstående.

LARS ULANDER (s):

Herr talman! När det gäller tidpunkten ställde jag frågan den 5 december och fick besked om att jag skulle få svar den 12 januari. Om det var den 12 eller den 19 januari spelar ingen roll, eftersom i mellantiden budgetpropositionen hade kommit, och då hade ändå svaret kommit. Det hade varit mera intressant att få svaret här under den tid som det är brukligt att lämna svar, nämligen efter en vecka.

Beträffande den andra biten ger Rune Gustavsson ett ganska svagt svar. Riksbanken uppmanar människorna att söka lån, och när de gör detta säger man efteråt att det går inte att få lån, för det finns inte pengar. Om det är ekonomiskt svaga eller ej – alla som har satt bo vet att vid den tidpunkten kan de i och för sig ha relativt hyggliga inkomster, men man har haft dem under kort tid som regel. Vad jag närmast har tagit upp i min kritik är det sätt på

vilket man har gått ut, vilket, som jag tycker verkar sunt, många tidningar och andra har reagerat mycket surt på.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 63

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om den framtida
organisationen av
kronofogdemyndig-
heterna*

§ 3 Om den framtida organisationen av kronofogdemyndigheterna

Kommunministern JOHANNES ANTONSSON erhöll ordet för att besvara *Hans Peterssons* i Röstånga (fp) den 11 januari anmälda fråga, 1977/78:243, och anförde:

Herr talman! Hans Petersson i Röstånga har anfört:

”I betänkandet Kronofogdemyndigheterna (SOU 1977:42) föreslår utredningen att Eslövs- och Trelleborgsdistrikten skall upphöra som självständiga enheter och sammanläggas med distrikten i Lund resp. Ystad.

Detta förslag går helt emot nuvarande regionapolitiska strävanden för Malmöhus län och innebär att staten – helt onödigt – börjar reducera sysselsättningstillfällena i två av länets regionala centra, vilka statsmakterna i andra sammanhang uttalat borde tillföras ytterligare arbetstillfällen.

Utredningens förslag till centralisering går dessutom stick i stäv med regeringsförklaringens deklaration om att verka för decentralisering och närdemokrati.”

Hans Petersson har frågat om jag avser att bygga en eventuell proposition på betänkandet Kronofogdemyndigheterna, som – åtminstone vad gäller Malmöhus län – går helt emot hittillsvarande regionalpolitiska strävanden och dessutom uppenbart står i strid med regeringsförklaringens uttalande om decentralisering och närdemokrati.

Kronofogdemyndighetsutredningen lämnade sitt betänkande (SOU 1977:42) Kronofogdemyndigheterna den 11 augusti 1977. Remissbehandlingen av betänkandet avslutades vid utgången av november månad 1977. Ärendet bereds f. n. i regeringskansliet. Proposition avses skola föreläggas riksdagen senast den 10 mars i år. Jag kan nu inte ge Hans Petersson annat svar än att propositionen kommer att bygga på utredningens förslag, remissyttrandena och regeringens värdering av förslaget och dessa yttranden. Regeringen kommer självfallet att vid denna värdering beakta bl. a. regionalpolitiska mål, sysselsättningssynpunkter och serviceaspekter.

HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunministern för svaret. Jag är medveten om att det i detta läge knappast kunde bli annorlunda, men jag tycker att det är viktigt att både här och nu redovisa min och mitt läns uppfattning.

En indragning av distrikten i Eslöv och Trelleborg rimmar dåligt med andra regionalpolitiska strävanden för Malmöhus län, avviker från regeringsförklaringen om decentralisering och närdemokrati, överensstämmer inte med personalens uppfattning.

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om den framtida
organisationen av
kronofogdemyn-
digheterna*

För Trelleborgs vidkommande har jag i annat sammanhang förra veckan påtalat hur ett statligt verk vill flytta delar av sin sysselsättning från kommunen. Skall nu regeringen handla på samma sätt?

Trelleborgsregionens bekymmer är bekanta. Läget är prekärt, och alla goda krafter måste hjälpa till att förstärka såväl arbetsmarknaden som serviceutbudet. Distriktet kunde i stället för att sammanläggas med Ystad förstärkas med Svedala och Vellinge kommuner. Detta har utredningen avvisat på helt felaktiga grunder.

Eslövsdistriktet å andra sidan är till arealen länets största. Det betjänar tre kommuner i Mellanskåne. Alla dessa kommuner är i tillväxt på grund av inflyttning, främst från Malmö-Lundregionen. Kommunerna befinner sig redan i dag på gränsen till att bli ett tvåkronofogdedistrikt. Det finns en klart uppåtgående trend i antalet ärenden, men detta till trots uttalar utredningen, utan närmare motivering, att distriktet inte kan ge underlag för mer än en kronofogde. Personalen i distriktet frågar sig: På vilka grunder?

Det är klart att jag är medveten om att det behövs en organisationsförändring, men detta kan ske utan att röra i distriktsindelningen i dag.

Mitt råd är: Vänta, undersök, konstatera att Eslöv kan klara sig själv. Undersök också varför utredningen missuppfattat länsstyrelsen vad det gäller att tillföra Trelleborg uppgifter från angränsande kommuner.

Är det inte möjligt att gå till väga på detta sätt, herr statsråd?

Kommunministern JOHANNES ANTONSSON:

Herr talman! Herr Petersson i Röstånga förstår helt säkert att jag i dag, när vi bereder ärendet i regeringens kansli – en proposition skall påbörjas – inte kan gå in i detaljdiskussion om ett eller två enstaka distrikt.

Jag ber Hans Petersson i Röstånga ta fasta på de allmänna principer som jag deklarerade i svaret, nämligen att regeringen självfallet kommer att beakta för det första regionalpolitiska mål, för det andra sysselsättningsaspekterna och för det tredje serviceaspekten gentemot allmänheten i detta fall.

Jag vill erinra om att vi f. n. har 81 kronofogdedistrikt i landet. Utredningens förslag ligger på 65 distrikt. Man motiverar sammanslagningen i vissa fall med effektivitetsaspekter. Regeringen kommer att noga pröva dessa. Men jag vill samtidigt erinra om att en utgångspunkt som tidigare har funnits innebar en så drastisk nedskärning som till ca 35 distrikt. Därför menar jag att allmänt sett är utredningens förslag ganska försiktigt. Men vi kommer givetvis att göra vad vi kan för att tillvarata de synpunkter som herr Petersson i Röstånga har framfört.

HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Herr talman! Jag är fullständigt medveten om kommunministerns dilemma – att han på detta stadium inte kan lämna definitiva besked. Men min uppgift är naturligtvis att verkligen tala om vilka problem som finns i mitt hemlän, de problem som föreligger i Eslövs kommun och Trelleborgs kommun.

Man kan väl också när det gäller att bedöma kronofogdemyndigheterna

*Om utbyggnaden
av museilokaler
på Julita gård*

förvänta sig att inom en nära framtid ytterligare uppgifter kommer att tillföras dessa myndigheter. Det finns alltså all anledning att vänta och se när det gäller distriktssammanläggningarna och distriktsindragningarna över huvud taget.

Jag måste än en gång påpeka att om man verkligen menar allvar med vad som står i regeringsdeklarationen om decentralisering och om närdemokrati, är det enligt min åsikt fullständigt omöjligt att följa utredningens förslag om sammanläggningarna. Förslaget innebär en centralisering. Det är fjärran från närdemokrati. Det är inte förankrat hos kommuner eller personal, de som är närmast berörda.

Jag uppmanar alltså kommunministern att mycket noga pröva om man inte kan ta organisationen och således vänta med distriktssammanläggningarna.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 4 Om utbyggnaden av museilokaler på Julita gård

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM erhöll ordet för att besvara *Bengt Gustavssons* (s) den 12 januari anmälda fråga, 1977/78:249, och anförde:

Herr talman! Bengt Gustavsson har frågat mig om jag avser att handlägga frågan om utbyggnaden av museilokaler vid Julita gård på ett sådant sätt att byggnadsarbetet nu kan sättas i gång.

För det byggnadsprojekt som frågeställaren har aktualiserat gäller särskilda förutsättningar. Byggnadsstyrelsen fick i december 1975 regeringens uppdrag att utföra en andra etapp av ett centralmagasin vid Julita gård för i första hand Nordiska museet. Uppdraget lämnades med stöd av det bemyndigande riksdagen givit regeringen att för budgetåret 1975/76 besluta om vissa utgifter om arbetsmarknadsläget så krävde. Av olika skäl försenades projekteringsarbetet och nybyggnaden vid Julita kom inte till utförande.

I september 1977 anmälde byggnadsstyrelsen till regeringen att byggnadsarbetena skulle kunna utföras under innevarande budgetår. Eftersom speciella förutsättningar gällt för regeringens ursprungliga uppdrag underställdes frågan regeringens prövning på nytt.

Regeringen har vid skilda tillfällen under hösten beslutat om åtgärder för att stimulera byggsysselsättningen. Besluten har fattats mot bakgrund av samlade arbetsmarknadspolitiska och finansiella överväganden.

Det är inte möjligt att separera ta ställning till en byggstart av Julitaobjektet, men jag lovar att bevaka ärendet när det blir aktuellt att sätta in sysselsättningskapande åtgärder inom det aktuella området.

BENGT GUSTAVSSON (s):

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

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om utbyggnaden
av museilokaler
på Julita gård*

Katrineholmsregionen har drabbats av nära nog alla tänkbara industrikriser; det har gällt gjuteribranschen, metallbranschen och tekobranchen. Vi har vid flera tillfällen talat om detta under hösten i riksdagen. Allt detta begränsar självfallet kommunens möjligheter att bygga ut sin service. Allt står mot byggnadssektorn. Det är därför angeläget att slå vakt om de byggnadsprojekt som finns. Utbyggnaderna vid Julita museum, som ägs av Nordiska museet, är ett sådant projekt. De berörda har med oro sett att en klarsignal från regeringen dröjt. Den borde ha kommit för någon tid sedan om det arbete som de sysselsättningsplanerande myndigheterna önskat skulle kunna komma i gång i mars. Dröjsmålet är ett slag mot sysselsättningen som drabbar 15 byggnadsarbetare. Alltför många är redan arbetslösa.

Den slutsats som statsrådet drog då han besvarade min fråga satte litet myror i huvudet på mig. Utbildningsministern lovar att bevaka ärendet när det blir aktuellt att sätta in sysselsättningsskapande åtgärder inom detta område. Det är aktuellt. Ett 50-tal byggnadsarbetare är arbetslösa. Nästa vinter kastar mörka skuggor framför sig. Man borde redan vara i färd med att sätta i gång. En försening har redan skett. Utbildningsministern säger att han skall bevaka ärendet när det blir aktuellt. Får jag, herr Wikström, tolka det så, att utbildningsministern när frågestunden är över för hans del snabbt ilar i väg till kanslihuset för att ge klarsignal? Om utbildningsministern inte tror på min uppgift här, så finns möjligheter att ta kontakt med industriministern eller, vilket bör vara ändå närmare, med partiordföranden i utbildningsministerns parti, arbetsmarknadsminister Ahlmark. Av sådana kontakter måste ett klart besked kunna framgå om att det är aktuellt att sätta i gång. Är statsrådet beredd att handla nu? Även om det är sysselsättningsproblem som styrkt fram min fråga är det naturligtvis även från kulturhistorisk synpunkt angeläget att de klenoder, som skall bevaras, snarast får komma under ett tak.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! På Bengt Gustavssons fråga vill jag svara att jag redan har ilar i väg till såväl budget- som arbetsmarknadsdepartementen. Jag hoppas självfallet att det skall kunna bli möjligt att så småningom ge ett mera positivt besked. Men här är flera departement inblandade. Det är detta jag syftar på med formuleringen att ärendet måste ses i samband med en rad andra överväganden som görs, men jag är tacksam för den påstötning i ärendet som Bengt Gustavsson har gjort.

BENGT GUSTAVSSON (s):

Herr talman! Det sista verkar lovande. Jag vågar tolka det som ett löfte om att statsrådet nu skall se till att det blir en spurt för att klara ut den här frågan. Dröjsmålet har väl redan förosakat 15 man en månads arbetslöshet den här vintern, får man frukta. Varje ytterligare dröjsmål förvärrar en svår situation. Därför är jag tacksam för att jag tror mig kunna utläsa att statsrådet är beredd att så långt möjligt påskynda ärendet och undvika ytterligare dröjsmål.

§ 5 Om tillsättningen av löntagarorganisationernas representanter i styrelsen för universitets- och högskoleämbetet

Nr 63

Torsdagen den
19 januari 1978

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM erhöll ordet för att besvara *Jan Bergqvists* (s) den 8 december anmälda fråga, 1977/78:204, och anförde:

Herr talman! Jan Bergqvist har frågat mig när regeringen tänker tillmötesgå löntagarorganisationernas krav att själva få avgöra vilka personer som de kan placera som sina representanter i styrelsen för universitets- och högskoleämbetet.

Regeringen har genom beslut den 21 oktober 1976 förordnat att kungörelsen om personalföreträdare i statlig myndighets styrelse m. m. skall tillämpas på universitets- och högskoleämbetet. Samtidigt beslutades att antalet personalföreträdare skall vara två och att dessa skall vara anställda hos universitets- och högskoleämbetet.

Vad jag kan förstå är det föreskriften att personalrepresentanterna skall vara anställda vid universitets- och högskoleämbetet som har föranlett Jan Bergqvists fråga.

I proposition 1975:9 om reformering av högskoleutbildningen (s. 539) anförde min företrädare: "UHÄ bör i enlighet med U 68:s förslag ledas av en styrelse, i vilken ingår bl. a. företrädare för verksamhet med anknytning till högskoleväsendet samt för arbetstagar- och studerandecintressen. Representation i styrelsen för de anställda inom UHÄ bör kunna förekomma i enlighet med kungörelsen (1974:224) om personalföreträdare i statlig myndighets styrelse m. m."

I nämnda kungörelse föreskrivs i 12 §: Personalföreträdare får endast den vara som är anställd hos myndighet, om ej särskilda skäl föranleder annat. Även i förarbetena till kungörelsen uttalades att det vore naturligt att personalrepresentant som regel utväljs bland de anställda vid den aktuella myndigheten.

Mot denna bakgrund och med tanke på den uppbyggnad högskoleorganisationen numera har med representanter för bl. a. anställda inom samtliga organ vid högskoleenheterna finner jag det naturligt att personalföreträdarna i universitets- och högskoleämbetets styrelse skall utses bland de anställda vid ämbetet. Dessutom ingår bland de av regeringen förordnade ledamöterna i universitets- och högskoleämbetets styrelse representanter för de tre stora fackliga organisationerna.

JAN BERGQVIST (s):

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

Jan-Erik Wikström har hållit flammande tal om de fria folkrörelserna. Staten skall inte i onödan blanda sig i deras verksamhet, staten får inte vara förmyndare. Men vad händer när Jan-Erik Wikström sätter sig på sin taburet och börjar regera? Ja, inte dröjde det länge förrän han var och petade på den fackliga självbestämmanderätten.

Karin Skarvall är fackligt förtroendevald. Hon har sina fackliga kamraters förtroende att vara personalföreträdare i styrelsen för universitets- och

Om tillsättningen av löntagarorganisationernas representanter i styrelsen för universitets- och högskoleämbetet

*Om tillsättningen
av löntagarorgani-
sationernas repre-
sentanter i styrel-
sen för universitets-
och högskoleäm-
betet*

högskolemyndigheten. Fram till hösten 1976 var hon där representant för TCO-S. Från hösten 1976 ville hennes fackliga kamrater ha henne med i en ny omgång. Men då säger den nye utbildningsministern: Hon duger inte, TCO-S måste utse en annan representant. Är man inte anställd hos den centrala myndigheten, kan man inte godtas av utbildningsministern.

Att det gått utmärkt med Karin Skarvall i styrelsen tidigare, att hon är anställd inom högskoleområdet, att hon har de anställdas fulla förtroende och att hennes fackliga kamrater ville ha henne omvald, det struntar utbildningsministern i. Hon skall sparkas i väg. I dag har TCO-S ingen representant i styrelsen. Sedan mer än ett år står deras stol tom. Den som bär ansvaret för detta är utbildningsministern.

Utbildningsministern tycker att det är naturligt att personalföreträdarna i styrelsen för universitets- och högskoleämbetet skall vara anställda vid ämbetet. Men när det gäller centrala myndigheter har det normala och naturliga hittills varit att man mycket väl kan hämta personalföreträdare utanför myndigheten i Stockholm. Jag har en lång lista med statliga verk där så är fallet. Det är just detta att det gäller en central myndighet som är ett särskilt skäl. De diskussioner som förekommer i styrelsen rör inte myndighetens interna frågor utan frågor som har stor facklig betydelse för samtliga anställda inom området. Man frågar sig varför just de anställda vid universitets- och högskoleämbetet skall sättas under förmyndare på det här sättet.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Jag redogjorde i mitt svar för vad min företrädare i ämbetet har sagt på den här punkten och för den kungörelse som har utfärdats av den gamla regeringen. Jag har vidhållit den tolkningen. Det beslut som fattats var givetvis förberett under den gamla regeringens tid. Jag tar självfallet helt ansvaret för beslutet, men jag vill bestrida att det skulle vara någon särskilt märkvärdig princip att den fackliga representanten i styrelsen skall vara anställd vid den myndighet som styrelsen avser, så mycket mer som i det här fallet de anställda numera finns företrädda på alla nivåer inom högskolesektorn.

JAN BERGQVIST (s):

Herr talman! Jo, det är en märkvärdig bestämmelse, om den skall gälla för just den här styrelsen men inte för styrelser vid något annat statligt verk som jag känner till. Det är faktiskt så, att Jan-Erik Wikströms partiledare i början av förra året utsåg en företrädare utanför den centrala myndigheten i Stockholm. Det gällde då arbetarskyddsstyrelsen. Per Ahlmark fann det alltså inte lika naturligt som utbildningsministern att hindra personer utanför den centrala myndigheten i Stockholm.

Jag tycker att ni i folkpartiet har en enastående förmåga att hamna i motsättning till de fackliga organisationerna. Låt mig citera vad den fackliga organisationen säger:

”Att utbildningsministern anser sig böra reglera de anställdas val av sina

företrädare och bestämma från vilken arbetsplats inom högskolan de fackliga representanterna skall hämtas uppfattar vi som anställda och fackligt organiserade som en kränkning av den fackliga integriteten.

Utbildningsministerns agerande förhindrar genom sin svårbegriplighet den känsla av ömsesidig förståelse som bör finnas mellan de högskoleanställda och utbildningsdepartementets ledning och skapar därigenom allmänt försämrade relationer mellan högskolor och UHÄ samt departement.

ST-ATFs avdelningsråd, representerande över 10 000 högskoleanställda, kräver därför att utbildningsministern ser till att den av TCO-S föreslagna representanten till UHÄs styrelse nu kan utses.”

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Jag har inte funnit någon anledning att desavouera de principer som min företrädare i ämbetet har förelagt denna kammare och fått godkända.

JAN BERGQVIST (s):

Herr talman! Resonemanget om företrädaren i ämbetet är verkligen mycket underligt, därför att när företrädaren i ämbetet hade att ta ställning till personalrepresentanter i myndighetens styrelse tillät han ju att Karin Skarvall utsågs, trots att hon inte var anställd vid den centrala myndigheten. Jag har haft anledning att byta ett och annat ord med Bertil Zachrisson i den här frågan. Han är helt på det klara med att hade han haft ansvaret för det här beslutet, skulle han inte ha hindrat den fackliga organisationen att fritt välja sin företrädare på det sätt som den önskar.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! På den här punkten förbjuder mig min diskretion att närmare kommentera min företrädares handläggning.

JAN BERGQVIST (s):

Herr talman! I så fall tycker jag att det är en mycket olycklig diskretion. Jag är säker på att Bertil Zachrisson gärna vill ha en öppen diskussion om detta.

Det förhåller sig ju så – jag har handlingarna här – att när det var fråga om att utse personalrepresentanter förra gången, förordnade regeringen den person som denna fråga berör trots att hon inte var anställd av myndigheten. Det som inträffade när vi fick en borgerlig regering var att den nye utbildningsministern förde in ett nytt moment när det gällde styrelsen, nämligen att personalrepresentanterna måste vara anställda vid den centrala myndigheten i Stockholm. Den begränsningen fanns inte tidigare.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Jo, den begränsningen fanns också tidigare. Frågan gäller huruvida man följde bestämmelsen vid den tidigare tillsättningen, och det är det jag inte känner mig i stånd att kommentera här.

Nr 63

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om tillsättningen
av löntagarorgani-
sationernas repre-
sentanter i styrel-
sen för universitets-
och högskoleäm-
betet*

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om tillämpningen
av villkorlagen*

JAN BERGQVIST (s):

Herr talman! Då skulle jag vilja kommentera det. I själva verket har det fattats ett beslut av den socialdemokratiska regeringen den 13 maj 1976 – jag citerar:

”Regeringen förordnar att kungörelsen (1974:224) om personalföreträdare i statlig myndighets styrelse m. m. skall äga tillämpning på universitetskanslersämbetet.

Regeringen utser avdelningsdirektören Hans Jalling och intendenten Karin Skarvall att intill utgången av september 1976 enligt kungörelsen vara personalföreträdare i styrelsen för universitetskanslersämbetet.”

På den socialdemokratiska regeringens tid satte man alltså icke upp de här begränsningarna i de anställdas frihet att välja sin egen företrädare.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Om tillämpningen av villkorlagen

Statsrådet OLOF JOHANSSON erhöll ordet för att besvara *Lennart Petterssons* (s) den 10 januari anmälda fråga, 1977/78:231, och anförde:

Herr talman! Lennart Pettersson har frågat mig dels om jag kan stödja mig på något regeringsbeslut när jag nu ”för fram nya krav på vad Vattenfalls ansökan att få ta Ringhals 3 i drift skall innehålla”, dels hur detta i så fall överensstämmer med det faktum att villkorlagen – enligt regeringens eget förslag och det beslut som fattats i riksdagen – överlämnar åt kraftbolagen själva att i ansökan föra fram ettdera av de två avfallshanteringsalternativen upparbetning resp. direkt slutförvaring.

Frågan vilar på felaktig grund. Jag har inte fört fram några nya krav på vad vattenfallsverkets ansökan om tillstånd enligt villkorlagen att ta Ringhals 3 i drift skall innehålla. Däremot har jag vid samtal med vattenfallsverkets generaldirektör pekat på den internationella utvärdering av kärnbränslecykeln som nu påbörjats och den inverkan den kan få på frågan om hanteringen av utbränt kärnbränsle. Utvärderingen beräknas vara avslutad hösten 1979, men ingen kan nu förutsäga om så blir fallet. Självfallet går det inte heller att i dag dra några bestämda slutsatser om vilka resultat som utvärderingen kommer att ge. Det är bl. a. mot denna bakgrund viktigt att vi håller öppna de olika vägar som finns när det gäller slutförvaring av utbränt kärnbränsle och inte ensidigt låser oss vid det ena eller det andra alternativet. Det bör därför ligga i kraftföretagens intresse att ägna ökad uppmärksamhet åt det alternativ som innebär direktförvaring av utbränt kärnbränsle. Det kan också ligga i deras eget intresse att ansöka om tillstånd enligt det alternativet.

LENNART PETTERSSON (s):

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

Låt mig först säga att Olof Johanssons tid som energiminister har varit fylld av ständiga försök att påverka kraftföretagen att ge efter för centerns linje i

kärnkraftsfrågan, även när denna stått i strid med regeringsdeklarationen och de överenskommelser som har träffats i regeringen. Vad som hände när Olof Johansson strax före nyår ringde upp Vattenfalls generaldirektör är bara den senaste i raden av manövrer men säkert inte den sista, om energiministern får fortsätta.

Den intressanta frågan här i dag är emellertid vad som hände innan statsrådet på grund av den offentliga debatten i viss mån tvingades till reträtt i denna fråga. Det rör frågan om ministerstyre. T. o. m. flera borgerliga tidningar har nu frågat sig om inte energiministern gått för långt den här gången. Det räcker faktiskt en bra bit att bara citera hans eget pressmeddelande efter hemkomsten från Egypten, och han vidhåller resonemanget i sitt svar till mig i dag. Så här säger han om samtalet med Norrby:

En åsikt jag då förde fram var att kraftföretagen gör klokt i att skaffa sig en handlingsfrihet, dvs. att ansöka om de båda alternativ villkorlagen erbjuder.

Lägg märke till att det är ett klart försök att påverka Vattenfall att komplettera sin ansökan om Ringhals 3 för att centern skall vinna tid i energifrågan! Lägg också märke till att det här är fråga om ett samtal mellan den minister som inför regeringen är ansvarig för energifrågorna och hans underlydande generaldirektör. Jag vill fråga Olof Johansson: Kan man komma mycket längre än så i form av klara besked från en ministers sida?

Det är helt klart – jag vill slå fast det – att avsikten varit att påverka Vattenfall på ett sätt som inte är förenligt med gällande regler, som stadgar förbud mot ministerstyre.

Statsrådet OLOF JOHANSSON:

Herr talman! Jag lämnar därhän den inledning Lennart Pettersson gjorde angående försöken att påverka kraftföretagen – det var inte det som frågan gällde.

När det gäller frågan om ministerstyre eller ej vet Lennart Pettersson liksom övriga ledamöter här i kammaren att det finns särskilda procedurer för att pröva den saken. Lennart Pettersson och socialdemokraterna försökte förra året använda dem i annan fråga – med känt resultat. Det är bara att konstatera – med viss ironi – att vad jag den gången var i Frankrike för att utröna och på ett tidigt stadium fick klart för mig bekräftades i regeringens kommuniké av den 22 december 1977.

I övrigt har jag ingen kommentar till de insinuationer som här framförts. Vi har en särskild ordning för att pröva sådana saker. Däremot vill jag säga att svaret på frågan naturligtvis är utdelat till hela regeringskretsen. Jag kan för upplysnings skull meddela att det också har tillställts Vattenfalls generaldirektör, utan att han givit några synpunkter på dess innehåll som strider mot det svar jag lämnat.

LENNART PETTERSSON (s):

Herr talman! Det är intressant att energiministern tar upp frågan om vad som hände förra året i konstitutionsutskottet. Den gången räddade den borgerliga majoriteten i konstitutionsutskottet energiministern. Vad som händer efter det nya övertrampet, som vi diskuterar här i dag, vet ingen av oss. Jag vill bara påpeka att också borgerliga tidningar, som rimligen borde stödja den borgerliga regeringen på denna punkt, börjar undra om inte energiministern har gått för långt.

Energiministern tyckte inte att jag givit tillräckligt belägg för att energiministern gjort sig skyldig till något övertramp. Låt mig då påpeka att det faktiskt finns ytterligare skäl som kan anföras. Jag tänker på den intervju med energiministern som gjordes i Skånska Dagbladet av den 31 december 1977 i anslutning till det samtal industriministern hade med Jonas Norrby. Jag vill ha klart besked om huruvida energiministern talar å regeringens vägnar när han i den intervjun säger: "Regeringen kan tidigast hösten 1978 lämna besked om landets sjunde kärnkraftsaggregat – Ringhals 3 – får startas. Anledningen är att Vattenfall, som äger Ringhalsverket, bör presentera ansökningar både vad gäller upparbetat och icke upparbetat kärnbränsle för slutlig förvaring."

Är det riktigt, herr energiminister, att ni hade den uppfattning som kommer fram i intervjun, är det rimligen också riktigt att ni förde fram samma synpunkter till generaldirektör Jonas Norrby i ert samtal med honom.

Statsrådet OLOF JOHANSSON:

Herr talman! Jag känner inte till den intervju som åberopas, och framför allt är det inget citat av vad jag har sagt. Jag har bara ställt upp för *en* intervju i den här frågan, nämligen för FLT, och den återges alltså i en rad landsortstidningar. Om de återgivna meningarna är hämtade ur den intervjun är det inte ett citat av vad jag har sagt utan journalistens egen tolkning av samtalet.

Jag har sagt till Jonas Norrby, och det står jag för, att min målsättning är att frågan om Ringhals 3 skall behandlas före sommaren. Men jag kan inte veta vilka remissynpunkter som kommer in, inte heller vad den tekniska granskning som kommer att utföras med hjälp av internationell expertis kommer att leda till. Den reservationen har jag gjort, men i övrigt är målsättningen som sagt behandling före sommaren.

Sedan noterar jag att Lennart Pettersson som vanligt åberopar borgerliga tidningars åsikter. De var lika litet som Lennart Pettersson åhörare till det samtal som fördes.

LENNART PETTERSSON (s):

Herr talman! Energiministern säger i sitt svar till mig att han inte har framställt några nya krav till Vattenfall i anslutning till att han diskuterade en komplettering av ansökan om Ringhals 3 med generaldirektör Norrby. Låt mig då konstatera, herr energiminister, att det var en allmän uppfattning i massmedia hela den vecka då debatten fördes att energiministern hade fört

fram dessa nya krav till Vattenfall. Ledningen för Vattenfall bekräftade också att så hade skett. Jag kan citera Sydsvenska Dagbladet som säger följande:

”Jonas Norrbys ställföreträdare, Vattenfalls administrative direktör Lennart Öhrström, bekräftar i samtal med SDS att Olof Johansson har kommit med ett nytt krav och att risken för en försening och fördyring av Ringhalsprojektet ökat.”

Det var alltså Vattenfalls klara uppfattning. Jag vill fråga energiministern hur det kan komma sig att Vattenfall hade den uppfattningen, om inte energiministern hade fört fram dessa krav i sitt telefonsamtal.

Jag håller med om att vi inte vet annat än indirekt vad som sades eller inte sades, men alla indirekta bevis talar för Vattenfalls uppfattning.

Statsrådet OLOF JOHANSSON:

Herr talman! Den tillförordnade generaldirektören Lennart Öhrström har jag aldrig talat med. Han var uppenbarligen felinformerad.

LENNART PETTERSSON (s):

Herr talman! Låt mig för att bringa ytterligare klarhet ställa en fråga. Den gäller den attityd av mussla som herr energiministern har intagit i denna fråga ända sedan han lämnade sitt kortfattade pressmeddelande om att han inte hade begått några överträdelse och inte hade kommit med ytterligare krav på Vattenfall. Jag har fått bekräftat på flera håll att energiministern vägrade ställa upp i TV när man där begärde att få ökad klarhet beträffande vad som avhandlades vid telefonsamtalet mellan Jonas Norrby och energiministern. Är det riktigt att så skedde? Och berodde det i så fall på att energiministern ansåg att han inte borde kommentera detta ytterligare?

Statsrådet OLOF JOHANSSON:

Herr talman! Det var endast en reverens för denna kammare och dess ledamöter, eftersom den förre bostadsministern i TV – samtidigt som han framförde en del andra synpunkter – anmälde att en fråga skulle komma.

LENNART PETTERSSON (s):

Herr talman! Det hade ju i så fall varit lämpligt att man i klarhetens intresse fått en diskussion i TV kring den här frågan. Såvitt jag förstår var man inom TV helt inställd på att ha en sådan debatt. På socialdemokratiskt håll var vi beredda att ställa upp. Den ende som fattades i det sällskap som skulle bringa klarhet i frågan om vad som sades eller inte sades i samtalet mellan energiministern och Jonas Norrby, det var energiministern själv.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 63

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om tillämpningen
av villkorlagen*

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om igångsättning
av sysselsättnings-
objekt för avskedade arbetare i
Forsmark*

§ 7 Om igångsättning av sysselsättningsobjekt för avskedade arbetare i Forsmark

Statsrådet OLOF JOHANSSON erhöll ordet för att besvara *Nils Hjorths* (s) den 11 januari anmälda fråga, 1977/78:244, och anförde:

Herr talman! Nils Hjorth har frågat mig hur snart de av statssekreterargruppen för inventering av sysselsättningsobjekt i norra Uppland föreslagna sysselsättningsobjekten för de avskedade Forsmarksarbetarna kan sättas i gång.

Regeringen har beslutat att ställa 100 milj. kr. till förfogande för ändamålet.

Dessa medel skall i första hand användas för igångsättning av ett 20-tal väg- och byggnadsprojekt. Av dessa kommer merparten, enligt vad som uppgetts av berörda myndigheter, att kunna sättas i gång redan under första kvartalet i år. Arbetena med de återstående projekten kan i de flesta fallen inledas under andra kvartalet. I ett fåtal fall beräknas arbetena kunna påbörjas först under tredje och fjärde kvartalet. För de nu nämnda projekten – som totalt kostar ca 100 milj. kr. – åtgår ca 75 milj. kr. av de statliga medel som avsatts.

Återstoden av de avsatta medlen avser projekt för vilka det ännu inte finns tillräckligt detaljerade planer för att jag nu skall kunna ange någon närmare tidpunkt för igångsättning.

NILS HJORTH (s):

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

Det har ju dröjt länge med besked om hur det skall bli med ersättningsarbeten för dem som tvingas sluta sin anställning vid kärnkraftsverksbygget i Forsmark. Länsmyndigheter, kommuner, fackliga organisationer och berörda arbetare hade hoppats att få reda på det under senhösten. Då hade man haft god tid att planera.

Nu kom den här rapporten från statssekreterargruppen före jul och även en uppgift om att regeringen anslagit 100 milj. kr. för detta ändamål. Det har nu gått snart tre veckor på det nya året utan att någonting har hänt i frågan. Den ena gruppen efter den andra har fått sluta sina jobb i Forsmark, men de har inte fått veta någonting om några ersättningsarbeten. Man har väntat förgäves på något livstecken från regeringen. Inventering av lämpliga ersättningsarbeten är i stort sett vad kommunerna och länsmyndigheterna tidigare haft med i sina långtidsplaner och beredskapsprogram. Det gällde berggrum för olja, planering av industriområde, vägarbeten, skolbyggen m. m. Men det är ju bra om dessa arbeten kan igångsättas tidigare. En del av dessa projekt är självfallet mycket angelägna. Andra ligger längre fram i tiden och är ännu inte färdigprojekterade.

Energiministern bekräftar nu att 100 milj. kr. ställs till förfogande. Det gäller ett 20-tal väg- och byggnadsprojekt, säger han. Merparten av dessa kan igångsättas under första kvartalet. Flera projekt skall komma senare.

Nu går Olof Johansson inte in på de enskilda projekten, men jag är faktiskt

intresserad av att få veta hur det blir med bergrummet för oljelagring i Hargshamn. Är det med i den här förteckningen? Det är en sak som har diskuterats i många år. Om man nu snart skall börja iordningställa det planerade industriområdet är man helt beroende av överskottsmassorna från bergrummet. Jag vill då fråga Olof Johansson: Är bergrummet med i det 20-tal projekt som han talar om?

Vägobjekten är också angelägna. Det är särskilt en väg som jag vill poängtera, nämligen vägen mellan Österbybruk och Forsmark, som många anställda dagligen använder. Alla är missnöjda med den dåliga vägen.

Nu skall jag inte längre klaga över detta dröjsmål. Det är angeläget att snabbt komma i gång med arbetena. Det har sagts mig att det hela skulle gå mycket snabbare, om de regionala myndigheterna får handlägga igångsättningen, anvisningen av arbetskraft m. m. Jag vill därför fråga energiministern om inte de regionala myndigheterna kan få sköta handläggningen för att åstadkomma en snabbare start av det hela. Det är väldigt viktigt.

*Om igångsättning
av sysselsättnings-
objekt för avskedade arbetare i
Forsmark*

Statsrådet OLOF JOHANSSON:

Herr talman! Jag vill inte hålla med Nils Hjorth om att något dröjsmål har förekommit här. En förhandling pågick i arbetsdomstolen angående de varsel som lagts. Ett interimbeslut fattades den 19 december. Tre dagar därefter fattade regeringen beslut om en ram på 100 milj. kr. Julhelgen har givetvis inkräktat en del på arbetstiden, men beredningsarbetet har pågått angående statssekreterargruppens förslag, som stämplades in i industridepartementet den 21 december. Sedan har kontakter tagits med de regionala myndigheterna.

De objekt som ingår i paketet och som nu har detaljerats omfattas av regeringens beslut i dag på förmiddagen. Det gäller vägar för 30,7 milj. kr. Jag går inte in på detaljer. Det gäller skolor för 38 milj. kr., polishus i Norrtälje och tingsrätt i Tierp för totalt 26 milj. kr. samt beredskapsarbeten för 7 milj. kr.

Jag ser det såsom angeläget att dessa objekt kan komma i gång snabbt för att ge arbete åt dem som friställs under det närmaste året. Detta präglar också urvalet i den utsträckning det har varit möjligt.

Av den ram på 100 milj. kr. som regeringen beslöt om för åtgärder i samband med neddragningen i Forsmark återstår nu ca 25 milj. kr., som regeringen senare kommer att besluta om. Vi väntar bl. a. på att Vattenfall skall bli klart med sin projektering för ett bergrum i Hargshamn, vilket Nils Hjorth frågade om. Även andra objekt, t. ex. ett industriområde i Hargshamn, kan tänkas rymmas inom denna ram. Där finns ett samband med de schaktmassor som har nämnts.

I statssekreterargruppens rapport, som har legat till grund för regeringens beslut, finns ytterligare objekt som inom en snar framtid bör kunna komma i gång i ordinarie ordning. Det gäller bl. a. ett sjukhus i Östhammar, som jag hoppas skall kunna rymmas inom den ram för sådana byggen som fastställts för år 1979.

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om igångsättning
av sysselsättnings-
objekt för avskedade arbetare i
Forsmark*

NILS HJORTH (s):

Herr talman! Energiministern säger att det inte har varit något dröjsmål att tala om. Men den 24 augusti uppvaktade representanter för Östhammars kommun och länsstyrelsen i Uppsala län energiministern angående sysselsättningsläget i Forsmark. Vid den uppvaktningen betonades från kommunens sida särskilt sysselsättningen för de boende i regionen som får sluta i Forsmark. Det hade varit betydelsefullt för de anställda som fick sluta den 31 december att ha fått reda på de möjligheter som finns till andra jobb. Men de har hela tiden inte vetat någonting.

Jag talade i går med vägdirektören i Uppsala län. Inte heller han har haft reda på någonting. Han har via länsstyrelsen fått veta att vissa vägobjekt var planerade. Trots avsaknad av information kan han med kort varsel, inom ca två veckor, komma i gång med en hel del arbeten.

Nu har det under tiden också dykt upp andra jobb som är väldigt angelägna. Kommunen är därför litet besviken över att utredningsgruppen inte har tagit kontakt med kommunen, innan förslaget förelades regeringen. Jag vill fråga energiministern om det kan tänkas att även andra objekt, som inte finns med i denna inventering, kan komma med, bl. a. ett stöd till stålindustrin i Österbybruk. Där kan man sätta i gång när som helst.

Statsrådet OLOF JOHANSSON:

Herr talman! Den del inom ramen som ännu inte är disponerad är i och för sig inte låst till några objekt. Det återstår att bedöma dels naturligtvis under vilken tid tänkbara objekt kan bli aktuella, dels deras lokalisering för att bäst passa in i området med hänsyn till den spridning av de friställda över flera kommuner som det här är fråga om.

NILS HJORTH (s):

Herr talman! Jag är tacksam om man kan tänka sig också andra arbetsobjekt vid diskussionerna framöver.

Det bör nämnas, tycker jag, att förhandlingar har förts om utnyttjande av den s. k. 25-kronan för att behålla den personal i arbete vid Forsmark som annars skulle få gå, men Vattenfall har inte kunnat godta den fackliga organisationens krav därvidlag. Jag kan förstå Vattenfalls synpunkt att man inte gärna vill utbilda folk som man inte vet om man får behålla, något som helt beror på avsaknaden av besked i frågan om Forsmark 3 får byggas färdigt. Min sista fråga till energiministern är därför: När kan besked komma från regeringen i den frågan?

Man har väntat och väntat i det oändliga, men snart måste det vara dags för regeringen att fatta beslut. När kommer beskedet?

Statsrådet OLOF JOHANSSON:

Herr talman! Det står i propositionsförteckningen till riksdagen: Februari 1978.

NILS HJORTH (s):

Herr talman! Jag hoppas verkligen att det då blir klara besked och inte, som alla gånger tidigare, diffusa svar som man kan tolka på olika sätt.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Om eftergranskning av läromedelspaket om läkemedel

Statsrådet BRITT MOGÅRD erhöll ordet för att besvara *Lilly Hanssons* (s) den 8 december anmälda fråga, 1977/78:203, och anförde:

Herr talman! Lilly Hansson har frågat mig om jag avser att vidta åtgärder som gör det möjligt för läromedelskonsulenter vid länskolnämnderna att som ett led i deras service till skolorna eftergranska läromedelspaket av typ Om läkemedel.

Följande regler gäller beträffande information om och granskning av läromedel.

Statens institut för läromedelsinformation (SIL) har bl. a. till uppgift att informera om s. k. centrala läromedel. Läromedelsproducenterna ansöker hos SIL om registrering av läromedel. Om det rör sig om ett samhällsorienterat läromedel, som SIL bedömer vara centralt, begär SIL hos skolöverstyrelsen att detta skall granskas. Skolöverstyrelsens läromedelsnämnd skall enligt gällande bestämmelser pröva om läromedlet behandlar innehållet på ett sakligt och allsidigt sätt samt om läromedlet även i övrigt står i överensstämmelse med avsnittet Mål och riktlinjer i ifrågavarande läroplan. Uppfyller läromedlet dessa villkor skall det godkännas. Om det har godkänts registrerar SIL läromedlet som centralt och granskat av SÖ. Något ytterligare ansvar för granskning av läromedel har staten inte påtagit sig.

Producenten av läromedlet Om läkemedel har enligt vad jag har erfarit inte ansökt hos SIL om registrering.

Vid sidan av de centrala läromedlen finns en mängd material som framställs för skolan och som vid behov kan tas in i undervisningen och där komplettera lärostoffet. Sådant material kan vara producerat av organisationer, företag eller myndigheter. Det är i många fall av stort värde, då det kan ge aktuella aspekter på olika samhällsfrågor.

Läromedel av detta slag granskas inte av någon statlig myndighet. Bestämmelserna om granskning med åtföljande objektivitetskrav är inte tillämpliga. För den lokala bedömningen som sker vid val av läromedel är termen efterhandsgranskning därför inte tillämplig.

I budgetpropositionen för 1978/79 har jag angivit att det inom departementet har påbörjats en översyn av gällande bestämmelser om information om och granskning av läromedel i syfte att anpassa läromedelsbegreppet till den syn på läromedlen som redovisas i propositionen om skolans inre arbete. I detta arbete ingår emellertid inte planer på att införa någon ny instans som granskar läromedel från objektivitetssynpunkt.

Torsdagen den
19 januari 1978

Om eftergranskning av läromedelspaket om läkemedel

LILLY HANSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret. Det gav dock inte så mycket utöver vad jag tidigare visste om behandlingen av läromedel.

Anledningen till frågan är ju inte att jag på något sätt vill förhindra att material sänds ut till skolorna för att där kunna användas för att komplettera och fördjupa lärostoffet. Inte heller att någon ny instans för granskning av läromedel skall inrättas – en sådan finns ju redan.

Vad jag vänder mig emot när det gäller Om läkemedel är att branschorganisationen vägrade att låna ut paketet i fråga för genomgång.

När en länskolnämnd, i detta fall länskolnämnden i Västerbottens län, begär att få låna ett läromedel för sedvanlig genomgång bör, anser jag, utgivaren inte kunna neka den detta. Det är den frågan jag ville ha statsrådets syn på.

Jag vill inom parentes ha sagt att länskolnämnden i Västerbotten sedan många år har en mycket aktiv läromedelsuppföljning helt i linje med SÖ:s intentioner.

Jag vet att läromedlet Om läkemedel inte är centralt registrerat och inte heller behöver vara det. Men att man vid en lokal granskning inte skulle kunna ställa krav om objektivitet på ett sådant läromedel måste ju stå i strid med SÖ:s intentioner.

Att termen efterhandsgranskning i denna fråga inte är tillämplig kan ju statsrådet ha rätt i. Jag använde kanske fel term, men i ingressen till frågan använde jag faktiskt uttrycket "för sedvanlig genomgång". Det är ju den saken det är fråga om.

Jag måste fråga statsrådet om hon tycker det är rimligt att en organisation skall kunna neka en länskolnämnd att låna ett material. Det är ju inte fråga om ett obligatoriskt utsändande för genomgång av ett icke centralt registrerat läromedel. Men om man begär att få låna det, skall organisationen då kunna vägra att låna ut det? Det är den saken jag vänder mig mot, och jag ville ha statsrådets syn på den saken.

Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Jag har redovisat de centrala regler som gäller för granskning av läromedel och som Lilly Hansson säger sig väl känna till. Om hon ville ha svar på en helt annan fråga, skulle hon ha formulerat sig annorlunda.

Inte ens efter Lilly Hanssons anförande känner jag till vad som skulle betraktas som sedvanlig genomgång. Jag kan bara konstatera att det finns regler för central granskning. Därutöver finns regeln om objektivitet som ligger i att undervisningen enligt läroplanen skall vara objektiv, dvs. saklig och allsidig. Det åligger alltså läraren att i sin undervisning följa de riktlinjer som ges i läroplanen när han eller hon använder material vid sidan om de centrala läromedlen.

Om Lilly Hansson vill vara vänlig och formulera om frågan och ställa den på ett sådant sätt att jag har möjlighet att göra de undersökningar som krävs för att ge ett svar, då är Lilly Hansson välkommen tillbaka.

LILLY HANSSON (s):

Herr talman! Nog tycker jag att den fråga jag har ställt bör vara ganska lätt att förstå. När det gäller central granskning är det en helt annan sak. Men vi har ju läromedelskonsulenter i varje län som för service till skolorna går igenom de mängder av material som skickas ut från olika organisationer.

Jag vänder mig emot att en industri eller en organisation vägrar att låna ut ett sådant material för genomgång av läromedelskonsulenterna i länet. Det är den frågan jag vill ha svar på, och det har ingenting med olika instanser för granskning av läromedel att göra. Det handlar alltså om denna organisations sätt att behandla en förfrågan om lån av ett läromedel.

Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Jag kan bara ännu en gång råda Lilly Hansson att ställa den fråga hon vill ha svar på.

LILLY HANSSON (s):

Herr talman! Det är faktiskt den frågan jag har ställt.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Om handeln med glasögon, m. m.

Statsrådet BRITT MOGÅRD erhöll ordet för att besvara Åke Gillströms (s) den 1 december anmälda interpellation, 1977/78:89, till statsrådet Ingegerd Troedsson, och anförde:

Herr talman! Åke Gillström har frågat statsrådet Troedsson

1. om socialstyrelsens och andra undersökningar givit garantier för att den skärpta konkurrensen på glasögonmarknaden sker under för allmänheten säkra förhållanden när det gäller tillgången på legitimerad personal i s. k. lågprisbutiker och hur detta kontrolleras fortsättningsvis,

2. om socialministern avser att vidta åtgärder för att påskynda tillkomsten av en säkrare synvård i skolorna för att tidigare än nu bl. a. kunna sätta in adekvat specialundervisning,

3. när proposition angående skolhälsovården förväntas.

Eftersom interpellationen tar upp frågor som berör mitt ansvarsområde besvarar jag den.

Optiska hjälpmedel utprovas och försäljs dels av legitimerade optiker, dels av andra än legitimerade optiker. I detta sammanhang bortser jag från den verksamhet som bedrivs av legitimerade läkare. De legitimerade optikerna är medicinska och står under socialstyrelsens tillsyn. De har ett medicinskt ansvar för sin verksamhet. Socialstyrelsens instruktion för legitimerade optiker den 29 oktober 1976 (SOS FS (M) 1976:75) reglerar verksamheten. Instruktionen tillkom efter en av socialstyrelsen företagen utredning om ögonsjukvården, som syftade till en kvalitetshöjning av bl. a. de legitimerade optikernas verksamhet. Genom råd, anvisningar, cirkulär och utredningar

*Om handeln med
glasögon, m. m.*

har synvården under senare tid ägnats ett allt större intresse. Härigenom och genom medverkan av socialstyrelsen och skolöverstyrelsen vid fastställande av utbildningsprogram för de optiker som skall legitimeras har garanti skapats för att allmänheten tillförsäkras trygghet och säkerhet vid inköp av optiska hjälpmedel.

Utanför kretsen av legitimerade optiker finns flera yrken representerade inom optikerbranschen. Detta förhållande samt bristen på enhetlig utbildning gör att denna optikerkrets uppvisar en mycket ojämn kvalitet i sitt yrkeskunnande. Gruppen står inte under socialstyrelsens tillsyn i annan mån än vad som följer av 6 § instruktionen (1965:792) för länsläkarväsendet, dvs. att länsläkarorganisationen skall ägna noggrann uppmärksamhet åt bl. a. den här aktuella verksamheten. Tillämplig lag är i första hand den s. k. kvacksalverilagen. Endast om någon bryter mot den lagens bestämmelser har socialstyrelsen möjligheter att ingripa. Regeringen har dock genom lagen (1975:100) med vissa bestämmelser för personal inom hälso- och sjukvård m. fl. bemyndigats att överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela erforderliga föreskrifter för t. ex. de icke legitimerade optikernas verksamhet. Självfallet följer berörda myndigheter med noggrannhet utvecklingen inom området och kommer att vid behov vidta åtgärder.

Den optikeraffär som Åke Gillström talade om har under hösten besökts av konsumentverket med anledning av klagomål, bl. a. över företagets marknadsföring. Socialstyrelsen inspekterade den 29 november verksamheten, och rapport häröver har nu avgivits.

Företaget har vidare anmälts till konsumentverket för sina marknadsföringsmetoder. Verket har därför med stöd av marknadsföringslagen haft överläggningar med företaget. Resultatet blev bl. a. att företaget har förbundit sig att planlägga tjänstgöringen på ett sådant sätt att legitimerade optiker finns tillgängliga vid tidpunkter då synundersökningar görs.

Näringsfrihetsombudsmannen (NO) har till uppgift att övervaka vissa former av konkurrensbegränsningar. Jag kan i sammanhanget nämna att NO med anledning av ett ärende om leveransvägran har begärt en utredning av statens pris- och kartellnämnd om detta företags prissättningsmetoder m. m.

För min del anser jag att de nuvarande marknads- och konkurrensrättsliga lagarna ger samhället möjligheter att motverka eventuella negativa följder av skärpt konkurrens i detta fall.

Vad gäller skolans synkontroller vill jag nämna följande.

Elevernas synskärpa prövas i samband med klassundersökningar i årskurserna 1, 4, 7 och 9 samt i gymnasieskolans årskurs 1 och vid behov i årskurs 3. Därutöver utförs synundersökning av elever på begäran av läkare, elev och föräldrar oberoende av vilken årskurs eleven går i. I ett stort antal skolor synundersöks elever på lågstadiet varje år. Elever som har glasögon för närsynthet undersöks årligen för att man skall kunna se till att de har rätt glasögon. Elever som vid synprovningen i grundskolans årskurs 1 visat sig ha nedsatt synskärpa remitteras till ögonläkare. Om denna finner att synrubbingen beror på s. k. refraktionsfel, som kan korrigeras med tillfredsställande

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om handeln med
glasögon, m. m.*

resultat, bör den fortsatta kontrollen kunna göras av legitimerad optiker.

Härutöver gäller följande. Om en elev som är åtta år eller äldre och som tidigare haft normal synskärpa vid synprovning visar sig ha fått synen nedsatt kan skolläkaren eller skolsköterskan hänvisa eleven till optiker för kontroll. Om optikern inte kan korrigera elevens syn med glasögon så att denne får full synskärpa skall eleven remitteras till ögonläkare för undersökning. Elev som förter uppenbara besvär vid läsning eller annat närarbete skall mot bakgrund av hälsotillståndet och prestationsförmågan i övrigt bedömas av skolläkaren. Om skolläkaren misstänker att synförmågan orsakar besvären remitteras eleven till ögonläkare.

Skolöverstyrelsens anvisningar för synkontroll i skolan grundas på den sakkunskap som ges genom socialstyrelsens försorg. Jag har inte funnit anledning att ifrågasätta denna sakkunskap. Frågan om ytterligare anvisningar för skolans synundersökningar kommer enligt vad jag har erfarit att prövas av skolöverstyrelsen när statsmakterna har tagit ställning till skolhälsovårdsutredningens förslag.

Jag har behandlat skolhälsovårdsutredningens förslag i den särskilda proposition om nytt statsbidrag till grundskolan m. m. som i går förelades riksdagen.

ÅKE GILLSTRÖM (S):

Herr talman! Jag tackar statsrådet Mogård för svaren. Jag kan dock inte säga att de är särskilt tillfredsställande. I viss mån beror det på mig själv, eftersom jag i interpellationen tog upp två från varandra så vitt skilda problem som handeln med glasögon och ögonvård. Frågorna kom att falla på tre statsråds domäner, och frågan om konsumenters trygghet vid köp av glasögon kan ju rimligtvis inte ligga i utbildningsdepartementet.

Svaret borde dock ganska mycket ha handlat om utbildning, eftersom det i svaret hänvisas till en rapport från socialstyrelsen som nu föreligger. Det är anmärkningsvärt att avståndet mellan socialstyrelsen och socialdepartementet är så mycket längre än avståndet mellan socialstyrelsen och Gävle, dit jag redan i lördags fick denna rapport. Jag förmodar att fru Mogård, om hon hade läst rapporten, omedelbart skulle ha gjort den till utgångspunkt för nya insatser på utbildningsområdet. Rapporten innehåller nästan genomgående en skarp kritik av det ifrågavarande affärsföretagets bristande respekt för krav på utbildning – speciellt på ett område som är så känsligt som det som gäller vår syn.

Det må ursäktas mig om jag till större delen kommer att hålla mig till den första frågan i interpellationen, som kanske minst berör statsrådet Mogård. Men den rapport jag nämner här från en inspektion den 29 november 1977, som socialstyrelsen företog, gör mig skrämmd inför den lätthet med vilken vissa företag går förbi lagar och bestämmelser. Att vi konsumenter kan lida direkt skada av försöket att snabbt göra stora pengar tycks inte beröra ägarna. I det här fallet gäller det dessutom två läkare som under läkartitels allt överslätande hägn har givit sig in på ett område, för vilket de inte ens själva har utbildning. De är följaktligen inte ögonläkare. Från början var de tre, och

det hedrar den tredje att han dragit sig ur kompanjonskapet. Var det männe under samvetstrycket från de etiska regler som läkare ändå har att följa?

Den första frågan berör två viktiga aspekter: dels den här affärens sätt att vilseledande marknadsföra sina glasögon som billigare än andra affärers, dels personalens utbildning för sin uppgift. I båda fallen kan konsumenterna bli grundlurade, om vi inte kan lita på att statliga bestämmelser följs.

Jag vill omedelbart understryka att det naturligtvis är oerhört viktigt att glasögonen blir så billiga som möjligt. Jag har själv vid två tillfällen försökt att motionsvägen få den synhandikappade jämställd med andra handikappade i bidragshänseende. Så länge samhället inte har klarat den uppgiften för flera än personer under 19 år är det dubbelt viktigt att priserna hålls nere och att vinsterna hos försäljarna blir måttliga. Men ett priskrig på det här området får inte drabba konsumentens trygghet. Och tryggheten skall dels konsumentombudsmannen, dels socialstyrelsen ge oss.

Låt mig börja med frågan om marknadsföringen. För att statsrådet och eventuella övriga lyssnare skall ha en möjlighet att följa med visar jag nu på TV-skärmen utformningen av den annons som avses. När det gäller kostnadsaspekten är det troligt att konsumenten hos det här företaget betalar lika mycket som eller t. o. m. mera än hos legitimerade optiker för sina glasögon. Näringsfrihetsombudsmannen håller f. n. i samarbete med pris- och kartellnämnden på att utreda den sidan av frågan.

Enligt min uppfattning kan man inte använda ordet "billigare", om man inte preciserar vad som är dyrare. Det går inte att göra det inom optikerbranschen, eftersom slutpriset på glasögon bestäms av flera samverkande faktorer: glasögonbågens pris med hänsyn till modell, storlek och fabrikat, korrektionsglasets pris med hänsyn till styrka, storlek och fabrikat samt servicegraden, dvs. om man betjänas av legitimerad optiker, affärsbiträde osv. Till detta skall läggas synundersökningen, vars kostnad delvis tas ut genom pålägg på själva produkten, en fråga som jag f. ö. tagit upp i en motion redan år 1974. Har företaget alltså inte samma sorts båge, glasönglas och service, så kan man inte heller jämföra slutprodukten på det sätt som sker.

Mycket mera skulle vara att säga om de jämförelser som görs, men låt mig i stället konstatera att det tydligen är möjligt att fortsätta med denna vilseledande annonsering även sedan samhällets skydds nät mot sådan kopplats in. Jag tänker därvid på KO, NO och SPK. Företaget förhalar frågan och tycks också kunna göra det utan att något egentligen händer som stoppar verksamheten i dess nuvarande former. Denna annonsering har pågått under mer än två år. Är KO alltså maktlös när det gäller vilseledande annonsering?

Konsumentverket behandlade i slutet av december en anhållan från företaget om anstånd med att avge yttrande till verket med motiveringen att den konsultbyrå företaget anlitat för detta hade så stor arbetsbelastning. Anstånd beviljades till i morgon, således den 20 januari, "under förutsättning att Ni förbinder Er att i avvaktan på ärendenas avgörande inte använda de angripna formuleringarna eller liknande i Er marknadsföring". Trots denna

formulering införde företaget förra torsdagen en helsidesannons om billiga glasögon i Svenska Dagbladet. Annonser framgår av den bild som jag nu visar på TV-skärmen. Annonser innehåller samma argument som tidigare när det gäller varför glasögonen kan vara billiga hos detta företag. Man har ändrat ett enda ord, nämligen ordet "billigare", som blivit "billiga". Det förefaller inte vara någon tillfällighet att annonserna infördes samma dag som detta svar ursprungligen skulle ha lämnats, om inte statsrådet insjuknat.

En så viktig fråga som denna kan inte få förhållas på detta sätt. Som konsument blir jag oroad över samhällets små möjligheter att skydda oss mot vilseledande marknadsföring.

Frågan är emellertid, om inte den andra sidan av marknadsföringen är ännu allvarigare, nämligen att man ger kunden uppfattningen att han blir betjänad av legitimerad medicinalpersonal. Jag kan i dag bortse från att man ursprungligen gärna lät kunderna förstå att företaget ägdes av tre läkare. Läkarbeteckningen undanröjer ju all misstanke om båg eller kvacksalveri. På den punkten har man numera visserligen redovisat att det inte gäller ögonläkare, men om man går till socialstyrelsens rapport från den inspektion som gjordes den 29 november, blir man synnerligen oroad, och man får hoppas att socialstyrelsens åtgärder verkligen blir radikala. Låt mig eftersom statsrådet inte tagit del av rapporten redogöra för delar av den:

Inledningsvis ger socialstyrelsen en bakgrund till hur instruktionen för legitimerade optiker kommit till samt vad den innehåller av krav när det gäller undersökning av ögonen. Man konstaterar i det sammanhanget att den senaste instruktionen är en skärpning av den tidigare. Enligt rapporten har inspektionen företagits efter dels patientanmälan till medicinalväsendets ansvarsnämnd angående felaktig behandling utförd av företagets "ögonläkare", dels klagomål över verksamheten från Sveriges legitimerade optikers riksförbund. Förbundet pekar på den vilseledande marknadsföring som bedrivs genom att företaget uppger att läkare är ansvariga för optikerverksamheten samt att kunderna tas om hand av legitimerade optiker och legitimerade sjuksköterskor. Dessutom har ägarna själva begärt inspektion.

Jag vill här efter citera rapportens sammanfattning:

"Inspektionsgruppen fann att verksamheten hos Synpunkten AB på väsentliga punkter inte fyllde kraven enligt gällande instruktion för legitimerade optiker. Bristerna bestod främst i att en stor del av den personal som betjänade kunderna inte hade tillräckliga kunskaper för att bedöma om behov av läkarundersökning förelåg.

Socialstyrelsen har i annat sammanhang anfört att det i och för sig är acceptabelt att behörig personal delegerar arbetsuppgifter till befattningshavare utan formell kompetens. En förutsättning härför är dock att person som arbetar efter delegering har erhållit tillfredsställande utbildning för uppgiften och även i övrigt besitter sådana kunskaper att arbetet kan utföras på ett betryggande sätt. Den som delegerar arbetsuppgifter måste övervaka att verksamheten bedrivs i enlighet med givna instruktioner. Inspektionsgruppen kunde konstatera brister även i detta avseende. Orsaken härtill synes

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om handeln med
glasögon, m. m.*

vara det låga antalet leg. optiker i förhållande till antalet personer som arbetade på delegeringsuppdrag. Även om behörig personal enbart hade ägnat sig åt övervakande uppgifter ifrågasätter gruppen möjligheterna att på ett tillfredsställande sätt fullgöra de uppgifter det övergripande ansvaret innebär. Då de leg. optikerna även själva deltog i den löpande verksamheten saknades helt rimliga förutsättningar att kontrollera hur delegeringsuppdragen utfördes. Information bör vidare lämnas till kunden om den undersökande personens kompetens för uppgiften.

Inspektionsgruppen fann vidare att företaget anlitat en läkare utan legitimation som konsult. Denna har behandlat den patient som till medicinalväsendets ansvarsnämnd inlämnat anmälan om felaktig behandling utförd av företagets 'ögonläkare'. Utrustningen i utnyttjade mottagningslokaler var så långt vad inspektionen kunde konstatera otillräcklig för läkarundersökningar. --- Inspektionsgruppen anser således att förutsättningar saknades för läkare att arbeta i enlighet med vetenskap och beprövad erfarenhet.

Då under inspektionen framkommit

– att företagets leg. optiker på väsentliga punkter inte följt gällande instruktion samt

– att läkare utan legitimation tjänstgjort hos företaget som konsult överlämnar gruppen rapporten till socialstyrelsen med hemställan om att den lämnas till medicinalväsendets ansvarsnämnd för prövning av eventuella åtgärder mot vid företaget nu och tidigare verksamma leg. optiker med hänsyn till vad som framkommit vid inspektionen.

Kopia av rapporten tillställs medicinalväsendets ansvarsnämnd som underlag för den vidare beredningen av tidigare inkommen patientanmälan mot företagets konsultläkare dr. Y.”

Jag beklagar, herr talman, om citerandet tog litet tid, men jag tycker att inspektionsgruppen funnit så graverande anmärkningar, vilka tydligen inte kommit statsrådet till del, att det är nödvändigt för det vidare resonemanget att känna till detta för oss båda. Jag hoppas att statsrådet Mogård omgående tar kontakt med sin kollega i socialdepartementet så att åtgärder vidtages för att det inte skall vara möjligt att upprepa detta falsarium gentemot kunderna. Själv avvaktar jag med spänning de vidare åtgärder som kommer att vidtagas.

Jag noterar också att rapporten föranlett socialstyrelsen att skriva till samtliga länsläkare i ärendet angående rapporten. I skrivelsen konstateras att ”denna inspektion är den första mer omfattande genomgång av optikers verksamhet som ägt rum från styrelsens sida”. Man fäster också länsläkarnas uppmärksamhet på den personal som finns i branschen, där länsläkarna ute i landet närmast ansvarar för att inte berört företags nonchalans mot gällande bestämmelser upprepas hos andra. Själv konstaterar jag bara att det tog mer än två år innan socialstyrelsens åtgärd kom till stånd, vilket är anmärkningsvärt.

Så till svaret på frågan om bättre synvård i skolan. Jag hade förväntat mig en hänvisning till propositionen om skolhälsovården. Jag är glad att svaret

blev förskjutet en vecka eftersom jag då hann få tag i och läsa denna proposition. Tyvärr är det inte mycket att hänvisa till. Den är skäligen tunn och innehåller lika litet om prövningen av elevernas samsyn som skolhälsovårdsutredningen. Vad statsrådet kallar en synundersökning är i själva verket en synskärpebestämning. Dessutom råder det tvivel om huruvida sådan utföres vid alla de tillfällen som påpekas i svaret. Även om den delen inte är ointressant så gällde frågan vad som kan göras för elever som har brister i samseendet och som kanske går i läsklinik utan att man vet om denna brist.

Statsrådet har inte funnit anledning att ifrågasätta den sakkunskap som socialstyrelsen har försorg om och ansvar för. Mot bakgrund av vad som inträffat i det första fallet när det gäller legitimation så finns det kanske anledning att se över den här problematiken. Att remittera dessa fall till ögonläkare är inte stor idé, eftersom vi har bara ett litet antal som är specialistutbildade för just detta ändamål. Det är förmodligen också skälet till att Svenska ögonläkarföreningens förslag enligt bilaga 4 i skolhälsovårdsutredningen har en passus av följande lydelse:

”Binoculär lästprov på nära håll synes vara av ringa intresse och behöver därför icke utföras.”

Sådana undersökningar borde göras av s. k. ortoptister, för vilka vi f. n. har 12 tjänster i hela landet. Vi har inte ens specialistutbildning för ögonläkare på just detta område inom landet utan den finns i Schweiz, Amerika och England. På den här punkten har alltså statsrådet en hel del att göra.

Att ta initiativet till en utredning om hur synvården skall förbättras i skolorna måste vara en angelägen uppgift för en utbildningsminister. Det kunde kanske också ge kontinuerliga undersökningar av samseendet i samverkan mellan läkare, optiker och speciallärare. Det är ett samarbete som snarast måste till. Beskedet att SÖ skall pröva frågan om ytterligare anvisningar för skolans synundersökningar när riksdagen behandlat skolhälsovårdsutredningens förslag är det bästa i statsrådets svar. Den prövningen är vi många som väntar oßs mycket av.

Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Som Åke Gillström förstår är det svårt för mig att föra debatt på minst tre statsråds vägnar. Jag tycker det är egendomligt att en sådan här interpellation har släppts igenom i kammarskansliet.

Jag har utgått ifrån att det var skolhälsovården som var föremål för herr Gillströms huvudintresse i den här interpellationen. Nu tycks det huvudsakligen ha varit handelsministern som herr Gillström skulle ha talat med.

Det är naturligtvis ändå överdrivet att påstå att samhället står maktlöst mot missförhållanden. Jag har i mitt svar nämnt en hel del om de åtgärder som har vidtagits eller som kan vidtas. Jag kan emellertid tillägga att vid konsumentverkets överläggningar den 10 oktober förra året med företaget i fråga har detta förbundit sig att följa konsumentverkets anmodan. Om företaget inte gör det och konsumentverket finner marknadsföringen otillbörlig, kan

*Om handeln med
glasögon, m. m.*

ärendet föras vidare till marknadsdomstolen. Det är alltså inte så att man inte kan göra mer. Självklart kommer man att göra det också, om man finner missförhållandena bestå.

Jag har inte tagit del av socialstyrelsens rapport. Det ligger nämligen inte inom mitt ansvarsområde, och det vet herr Gillström mycket väl, vid det här laget i varje fall. Men jag kan naturligtvis bekräfta vad Åke Gillström har sagt, nämligen att det av rapporten från socialstyrelsens inspektion av den aktuella optikeraffären framgår att företagets legitimerade optiker på väsentliga punkter inte har följt gällande instruktion. Inspektionsgruppen föreslår, som Åke Gillström nämnde, att rapporten överlämnas till medicinalväsendets ansvarsnämnd för prövning av eventuella åtgärder mot nu och tidigare verksamma optiker vid företaget.

Med hänsyn till erfarenheterna från inspektionen har, vilket Åke Gillström säkert känner till, socialstyrelsen tillskrivit samtliga länsläkare i landet för att fästa deras uppmärksamhet på de legitimerade optikernas verksamhet.

I detta sammanhang bör kanske också nämnas att medicinalansvarskommittén har i uppdrag att göra en översyn av reglerna rörande samhällets tillsyn över personalen inom hälso- och sjukvården samt de ansvarsbestämmelser som gäller för dessa grupper. Kommittén väntas avge sitt huvudbetänkande under våren.

Jag kan givetvis inte med någon tvärsäkerhet yttra mig i medicinska sakfrågor. Jag kan bara konstatera att skolöverstyrelsen i samband med den nya elevhälsovårdsjournalens utformande hade kontakt med dåvarande överläkaren vid ögonavdelningen på Danderyds sjukhus, Gert Aurell, och att därvid två nya undersökningsmoment tillfördes – konvergensnärlpunkt och inställningsrörelse vid förtäkningsprov – att skolöverstyrelsens anvisningar för synkontroll, som jag nämnde, grundas på socialstyrelsens sakkunskap samt att det givetvis vore till stor fördel för eleverna i våra skolor om företrädare för ögonspecialiteten sinsemellan och dessa och företrädare för pedagogisk forskning kunde komma överens om ett gemensamt synsätt.

ÅKE GILLSTRÖM (s):

Herr talman! Jag har redan beklagat att den här interpellationen släpptes igenom på det sätt som skett. Den kanske borde ha delats upp på två. Eftersom fyra statsråd tycks vara berörda, har jag tydligen gjort en riktig fullträff. Det kanske inte är så vanligt att adressera sig till fyra statsråd på en gång.

När ett statsråd skall svara för alla fyra, kan svaret naturligtvis inte bli särskilt uttömmande eller bra, men det lastar jag inte alls statsrådet Mogård för. Hon kan rimligtvis inte vara säkert hemmastadd på ett sådant område som t. ex. handeln. Statsrådet Mogård försöker i alla fall täcka in den del som har med skolöverstyrelsen och skolans verksamhet att göra.

Jag skulle ändå när det gäller handeln vilja fråga om det kan vara tillfredsställande att man inte har en regel som gör det möjligt att ganska snabbt avbryta en sådan här affärsverksamhet. Borde man inte, när man gör en undersökning som tydligen är underbyggd av anmälningar från många

håll till så olika instanser som KO, NO och statens pris- och kartellnämnd, ha möjlighet att helt enkelt slå igen butiken t. v. eller under alla förhållanden åstadkomma några åtgärder så att vederbörande inte i över två år kan fortsätta att lura kunder på samma sätt som de gjorde när de startade sin försäljning.

Jag vet mycket väl att socialstyrelsen inte ligger inom utbildningsområdet. Däremot tycker jag att man bör veta ganska mycket om socialstyrelsen i utbildningsområdet. Samtidigt vet jag att det är oerhört mycket svårare för socialstyrelsen och skolöverstyrelsen att samarbeta än vad det är för skolstyrelsen och sociala centralnämnderna eller andra kommunala nämnder. Från centralt håll vill man gärna att dessa skall samarbeta, medan man själv har ganska stora svårigheter när det gäller ett sådant samarbete.

Man kommer då in på vad fru Mogård till sist berörde i sitt andra inlägg, nämligen förhoppningen om – jag uttryckte själv en sådan – att ögonläkare, optiker och speciallärare tillsammans skall kunna sätta sig ned och göra något för de elever som har de svårigheter som jag har redovisat. Detta har tidigare icke skett, utan var och en har hållit på sitt skrå. Jag skall inte direkt utpeka den kår som framför allt hävdar sitt skrås lätthet för och möjlighet till att ensamt kunna klara dessa frågor. Litet till mans vet vi nog vilken kår jag menar. Ett samarbete måste alltså till på detta område, och kan ett statsråd åstadkomma detta är det naturligtvis tacknämligt.

Det finns alltså anledning att återkomma med en specificerad fråga senare. Därmed menar jag att jag skall försöka akta mig för att ta in för många områden i samma fråga, så att jag bara får tillfälle att träffa ett statsråd. Det har jag gjort även denna gång, men det skulle ha varit skojigt att få möta alla fyra och höra deras synpunkter på vars och ens område. Jag beklagar än en gång att statsrådet Mogård har fått klä skott för de övriga statsråden. Jag tackar för de svar jag har fått.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 10 Om bestämmelserna rörande varselljus för motorcyklar

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Rune Torwalds* (c) den 10 januari anmälda fråga, 1977/78:233, och anförde:

Herr talman! Rune Torwald har – mot bakgrund av de bestämmelser som gäller om placering av särskilda varsellykter på motorcyklar – frågat mig om jag är beredd att medverka till att dessa bestämmelser ändras och att ändringarna utfärdas senast i början av mars för tillämpning fr. o. m. den 1 april 1978.

Enligt statens trafiksäkerhetsverks provisoriska föreskrifter om varselljus får det på tvåhjulig motorcykel finnas endast en varsellykta. Den skall vara placerad i fordonets mittlinje och lägre än huvudstrålkastaren. Med anledning av de invändningar som detta har rönt har verket utarbetat ett förslag till

Om bestämmelserna rörande varselljus för motorcyklar

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om rabatterning
av malmfrakten
över Luleå hamn*

reviderade föreskrifter, som f. n. remissbehandlas. Där har kravet fått följande ändrade lydelse: "Varsellykta på tvåhjulig motorcykel skall antingen vara placerad i fordonets mittlinje och lägre än halvlyjusstrålkastaren eller om fordonets konstruktion inte medger denna placering så nära ovanför eller till vänster om halvlyjusstrålkastaren som möjligt."

Remisstiden går ut den 15 mars 1978. Trafiksäkerhetsverket räknar med att kunna fastställa de nya föreskrifterna omkring den 1 april med ikraftträdande i anslutning därtill.

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Tack för svaret! Beträffande frågan skulle man litet raljant kunna säga att det med den är som med deodoranterna: det är bra att de finns men synd att de behövs. Hade det varit litet noggrannare prövning – om jag får använda det hårda ordet – av de provisoriska anvisningarna beträffande placeringen av varselljusen just på motorcyklar, hade det inte funnits någon anledning till denna fråga.

Redan 27 mars 1976 framförde Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation vissa synpunkter på frågan. Man hade länge aktualiserat frågan om varselljus, och alla är ju eniga om att sådant behövs. Vad som tydligt vållat problem är att många motorcyklar har en sådan konstruktion, att de provisoriska anvisningarna ledde till att man över huvud taget inte kan placera några varselljus på dem enligt gällande anvisningar.

Nu har statsrådet här angett att ett nytt förslag finns utarbetat. Jag är inte kapabel att på rak arm bedöma om de föreslagna nya bestämmelserna är bra, men jag hoppas att de är det och att man i varje fall tar hänsyn till eventuella synpunkter från SMC, som jag antar har fått tillfälle att yttra sig över förslaget.

Jag vill avsluta det här inlägget med att säga att det ändå är positivt att både statsrådet och trafiksäkerhetsverket så snabbt har agerat sedan man blivit medveten om dessa brister. Därför finns det goda utsikter till att de nya bestämmelserna skall träda i kraft innan vi får ruschen i fråga om återregistreringar resp. nyregistreringar på värdkanten. Jag vill tacka för det.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 11 Om rabatterning av malmfrakten över Luleå hamn

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara Alf Lövenborgs (apk) den 10 januari anmälda fråga, 1977/78:237, och anförde:

Herr talman! Alf Lövenborg har frågat mig om jag kommer att medverka till att malmfrakten över Luleå hamn rabatteras.

Regeringen har tidigare i dag beslutat att generellt sätta ned farledsvaruavgiften för vissa typer av lågvärdigt gods, bl. a. järnmalm. Därmed underlättas exporten av malm över Luleå hamn.

Torsdagen den
19 januari 1978

Om säkerhetsbestämmelserna för bärplansbåtar

ALF LÖVENBORG (apk):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för det här korta svaret. Det betyder att jag också kan fatta mig tämligen kort.

Min fråga ställdes ju därför att det beslut som riksdagen tog i december innebär att det blev en kvardröjande osäkerhet bland kommunalt ansvariga, bland fackföreningsfolk och bland andra som är anställda för att sköta hamnverksamheten. När det gäller Luleå är ju malmen den stora biten i hamnverksamheten och avgörande för hamnens framtid.

Nu talar kommunikationsministern om att det spörsmål jag ställde besvarats på det sättet att regeringen i dag har beslutat sätta ned farledsvaravgiften för vissa typer av lågvärdigt gods, bl. a. järnmalm. Då vill jag helt kort fråga om det här beslutet i dag, att rabattera bl. a. järnmalmen, innebär att denna rabattering ger full kompensation för höjningen av farledsavgiften.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Det kan ju synas egendomligt för den som inte känner till turerna att jag inte i svaret kunde tala om för Alf Lövenborg hur stor nedsättning av farledsvaravgifterna som regeringen i dag har beslutat om. Men det sammanhänger med att behandlingen av en fråga som den här äger rum efter vissa formella regler. Svaret måste vara klart redan före dagens regeringssammanträde, och följaktligen kunde jag inte i svaret ta med innebörden av dagens regeringsbeslut. Jag visste ju inte förrän kl. 10 i dag om det skulle bli ett beslut eller inte.

Men jag skall gärna komplettera svaret genom att tala om för Alf Lövenborg och för intressenterna i Luleå hamn att regeringen har beslutat att den nya farledsvaravgiften skall införas den 1 april 1978 i stället för den 1 februari 1978, vilket beror på de förhandlingar som äger rum rörande uppördssystemet. Samtidigt beslöt regeringen på mitt förslag att med 75 % rabattera farledsvaravgifterna för järnmalm och annat liknande gods, så att avgiften blir 30 öre per ton i stället för 1 kr. 15 öre per ton, plus eventuella avståndstillägg.

Det är alltså en mycket väsentlig rabattering som nu är beslutad. Den innebär att konkurrenssituationen för järnmalm, utskeppad från Luleå hamn, blir avsevärt förbättrad.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 12 Om säkerhetsbestämmelserna för bärplansbåtar

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara Ulla Tillanders (c) den 11 januari anmälda fråga, 1977/78:239, och anförde:

Herr talman! Ulla Tillander har frågat mig hur långt man har kommit med arbetet på säkerhetsbestämmelserna för bärplansbåtar och om Sverige har gjort något för att påskynda arbetet.

Såsom angavs i ett svar den 24 maj 1976 av dåvarande chefen för

Torsdagen den
19 januari 1978

Om säkerhetsbestämmelserna för bärplansbåtar

kommunikationsdepartementet handhas frågor om säkerheten på nya fartygstyper av underkommittéer inom Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO). I slutet av november förra året antogs ett instrument angående säkerheten på bl. a. bärplansbåtar av IMCO. Instrumentet, som omfattar såväl bärplansbåtar som svävare, är f. n. under utgivning inom IMCO-sekretariatet. Så snart sjöfartsverket erhållit det från IMCO:s sekretariat kommer verket att efter sedvanligt remissförfarande utarbeta särbestämmelser för bärplansbåtar med utgångspunkt i instrumentet. Avslutningsvis vill jag framhålla att Sverige bl. a. genom sjöfartsverket aktivt har deltagit i detta IMCO-arbete på samma sätt som i övrigt arbete inom IMCO.

ULLA TILLANDER (c):

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

Statsrådet slår fast att säkerhetsföreskrifter kommer att utfärdas. Jag tänker då särskilt på följande passus i svaret: "Så snart sjöfartsverket erhållit det" – instrumentet – "från IMCO:s sekretariat kommer verket att efter sedvanligt remissförfarande utarbeta särbestämmelser för bärplansbåtar med utgångspunkt i instrumentet."

Jag vill först deklarerat att jag naturligtvis är glad över att särbestämmelser när det gäller säkerhetsföreskrifter för bärplansbåtar kommer att utfärdas och att det förhoppningsvis kommer att ske inom kort. Man har haft anledning ställa frågan om det inte borde komma till stånd skärpta föreskrifter som kritiskt granskar förhållandena när det gäller säkerheten ombord på båtarna. Man kan säga att det är desto mera angeläget eftersom den här typen av båtar i övrigt fungerar bra.

Bärplansbåtarna förkortar restiden och därmed avståndet mellan Köpenhamn och Malmö. De närmar städerna till varandra. För många som reser ofta är restiden något nödvändigt ont, som skall förkortas så mycket som möjligt. Förhoppningsvis skall resandeströmmen över Sundet, som under en följd av år har minskat, öka på nytt. För att det skall ske måste förbindelsen förbättras, och flygbåtarna är ett led i denna förbättring så när som på en punkt, nämligen den som vi här talar om.

Det är faktiskt så att ju bättre en förbindelse är, desto allvarligare måste man se på en brist som kan äventyra säkerheten. Jag hoppas att man inte behöver bli besviken över att säkerhetsbestämmelserna kommer att vara alltför toleranta. Det skulle vara bra om reglerna reser stora krav, för när säkerhetsregler är milda måste man fråga sig vem de är milda mot. Är reglerna milda mot dem som skall uppfylla dem, eller ger de uttryck för omtanke om passagerarna? I det senare fallet blir de nog mer strängt utformade.

Vid det olyckstillbud som inträffade för några dagar sedan gick det väl, men det kunde gått illa. Sådana händelser borde ge anledning till förnyad eftertanke.

Som jag upplever det har bärplansbåtarna kommit för att stanna. Därför är det viktigt att man synar säkerhetsfrågorna kritiskt.

När det nu kommer bestämmelser måste de tillämpas så fort som möjligt.

Om de skulle behandla problemet med utrymning på ett alltför lättvindigt sätt måste, som jag ser det, ett statligt initiativ till.

Nr 63

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om överflyttning
till Sverige av flyg-
trafik på Kastrup*

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Det är klart att det skall bli ett statligt initiativ, Ulla Tillander, genom det beslut som sjöfartsverket kommer att fatta när behandlingen av det här ärendet är färdig. Emellertid är det önskvärt med internationell samstämmighet när det gäller sådana här säkerhetsbestämmelser, och det är naturligtvis särskilt viktigt när som här två länder är inblandade i en trafik.

Erfarenheten har lärt åtminstone dem av oss som i någon liten mån har deltagit i internationella förhandlingar att sådana tar väldigt lång tid. Jag tror inte att vi i det här fallet kan skylla några svenska vederbörande för senfärdighet, utan här har man med stor aktivitet deltagit i det internationella arbetet och sökt få fram en lösning. Den ligger nu, som jag nämnde i svaret, praktiskt taget klar för avgörande, bara remissbehandlingen av förslaget hos svenska vederbörande är avklarad. Därför tror jag inte att det skall dröja länge förrän vi har en fullt tillfredsställande uppsättning av säkerhetsbestämmelser för den här typen av farkoster.

ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för det här tillägget.

Naturligtvis kräver ett sådant här arbete sin tid, men man kan också säga att flygbåtarna kräver speciell uppmärksamhet. Det hänger samman med att de relativt sett är ganska nya, och deras konstruktion leder automatiskt till sträng hushållning med utrymme. Detta påverkar också disponeringen. Passagerarna ned till och upp från salonger under däck är tilltagna för att tillgodose passagerarströmmen under av- och påstigning vid normala förhållanden. Det man är orolig för är hur det går vid en hastig utrymning i panik.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 13 Om överflyttning till Sverige av flygtrafik på Kastrup

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara Hans Peterssons i Röstånga (fp) den 11 januari anmälda fråga, 1977/78:242, och anförde:

Herr talman! Hans Petersson i Röstånga har, med hänvisning till ett anförande angående flyget som kommunikationsmedel nu och i framtiden som jag höll i november i fjol, frågat mig vilka skäl jag anser tala för att trafik som eventuellt kommer att överflyttas från Kastrup till Sverige skall hänvisas till Landvetter i stället för till Sturup.

I mitt anförande konstaterade jag bl. a. att en kombination av insatser med olika trafikmedel krävs för att man i framtiden skall klara behoven av

*Om överflyttning
till Sverige av flyg-
trafik på Kastrup*

kollektiva transporter. Flyget kommer därvid att vara av väsentlig betydelse. Jag framhöll emellertid, med hänsyn till angelägenheten av ett effektivt resursutnyttjande i samhället, betydelsen av att flygplatser inte inrättas för att konkurrera med varandra utan för att komplettera varandra.

Det är mot den här bakgrunden jag framfört som min förhoppning att ett internationellt flyglinjesystem, uppbyggt på de skandinaviska storflygplatserna i samverkan, kommer att ge bättre reseservice och fraktservice för betydligt flera än vad det nuvarande systemet ger. Det var därför naturligt för mig att bl. a. i samband med invigningen av Göteborg-Landvetter flygplats som ett exempel ta upp Landvetters roll i det framtida flygplansnätet.

Sturups flygplats, som är en annan av de skandinaviska storflygplatserna, utgör givetvis också en värdefull och naturlig komponent i ett internationellt flyglinjesystem. Detta understryks inte minst av de stimulansåtgärder som vidtagits under de senaste åren i syfte att öka trafiken på Sturup. Dessa åtgärder har hittills medfört betydande trafikökningar. Det är min förhoppning att denna positiva utveckling skall fortsätta.

HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Herr talman! Samtidigt som jag tackar statsrådet för svaret vill jag påpeka att det definitivt inte hör till vanligheterna att jag baserar en fråga på ett referat.

Statsrådets uttalande har i min region väckt både förvåning och bestörtning. Det gäller Sturups framtid, om man skall fortsätta den hittills framgångsrika politiken när det gäller denna flygplats. Det handlar också till en del om vilken syn regeringen har på de fortsatta utvecklingsmöjligheterna.

Under de fem år som Sturup funnits till har vi år från år noterat en glädjande ökning av passagerartrafiken. Särskilt har charterflygtrafikens ökning varit markant. Den har, som statsrådet framhållit i svaret, berott på en målinriktad satsning från myndigheternas sida. Denna satsning har varit och är nödvändig. Konkurrenten med Kastrup är mycket besvärlig. Små prisdifferenser kan betyda utveckling eller tillbakagång.

För mig är det fullständigt naturligt att den svenska flygplats som i första hand bör avlasta Kastrup är Sturup. Det är en självklarhet för hela den södra regionen. Det är logiskt, inte bara från svensk synpunkt utan även från dansk. Därigenom kan man ta hänsyn till danska intressen. En ordentlig pendeltrafik mellan dessa båda flygplatser ger möjligheter till val. Man kan alltså välja om man vill resa från Kastrup eller Sturup.

Statsrådets uttalande här har lugnat mig. Han talar om en fortsatt satsning på Sturup, och det är jag tacksam för. Jag instämmer helt i uttalandet att flygplatserna inte skall konkurrera utan komplettera varandra. Har jag fattat statsrådet rätt rör det sig inte om ett antingen-eller utan om ett både-och: både Sturup och Landvetter. Det tycker jag är principiellt riktigt.

Det är av oerhört stor betydelse att det hittillsvarande stödet för Sturup bibehålls. Då avser jag också ett stöd från kommunikationsministern, vare sig det nu gäller tillkommande linjetrafik, chartertrafik eller utökad pendeltrafik.

Den aviserade skatten på flygresor med charter bidrar i den föreslagna utformningen till att stjälpa i stället för att hjälpa Sturup. Det kan bli en överströmning till Kastrup. Jag hoppas att kommunikationsministern verkligen uppmärksammat det problemet.

Nr 63

Torsdagen den
19 januari 1978

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg–Alingsås

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag vill bara säga att mitt anförande i Göteborg inte i första hand rörde Sturups framtid. Det handlade snarare om Landvetters framtida roll i den svenska flygpolitiken. Men det innebär självfallet inte något uteslutande av Sturup. De båda flygplatserna bör, som jag sagt i svaret, komplettera varandra och inte konkurrera med varandra.

Som Hans Petersson i Röstånga säger är det naturligt att man för den södra regionen vill satsa på Sturup. Det gör statsmakterna också, och det kommer de att fortsätta att göra. Men lika självklart kan det naturligtvis vara att Landvetter får samma funktion för Västsverige vid den framtida utformningen av ett internationellt flyglinjesystem. Men det är långt dit. Det är bara intressant att då och då lufta en och annan tanke som gärna inställer sig när man ser den överkapacitet som just nu finns på dessa båda flygplatser. Vi söker efter lösningar för att utnyttja dem på ett effektivt sätt.

HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Herr talman! Jag tackar för de ytterligare upplysningar som kommunikationsministern har lämnat.

Givetvis befinner sig Sturup i ett mycket känsligt läge. I mitt förra anförande talade jag om just priskänsligheten. De små differenserna kan föra över trafiken från Sturup till Kastrup.

Statsrådets uttalande väckte berättigad oro i hela min region, särskilt hos de människor som arbetar på Sturup. Därför tycker jag att det är bra att det har bringats klarhet i vad kommunikationsministern sade vid detta tillfälle.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 14 Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg–Alingsås

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara

dels de den 10 resp. 12 januari anmälda interpellationerna

1977/78:106 av *Elver Jonsson* (fp) och

1977/78:113 av *Arne Andersson* i Ljung (m),

dels de den 10 januari anmälda frågorna

1977/78:228 av *Kurt Hugosson* (s) och

1977/78:232 av *Rune Torwald* (c)

och anförde:

Torsdagen den
19 januari 1978

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg-Alingsås

Herr talman! Elver Jonsson har frågat mig om jag anser att SJ, när det gäller pendeltågstrafiken mellan Göteborg och Alingsås, följer de riktlinjer som riksdagen uttalat samt om jag avser att vidta snabba åtgärder i avsikt att förhindra de nedskärningar av den aktuella trafiken som SJ planerar nästa tidtabellsskifte.

Arne Andersson i Ljung har frågat mig om jag är beredd att med skyndsamma åtgärder ingripa för att trygga fortsatt lokal persontrafik mellan Göteborg och Alingsås.

Kurt Hugosson och Rune Torwald har frågat mig när jag kommer att tillsätta en förhandlingsman som får till uppdrag att söka nå en acceptabel lösning på problemen med pendeltågstrafiken mellan Göteborg och Alingsås samt om regeringen ämnar förhindra nedskärningar av den aktuella trafiken i avvaktan på resultatet av förhandlingsmannens arbete.

Jag besvarar interpellationerna och frågorna i ett sammanhang.

Först vill jag säga att denna fråga ytterst gäller pengar, och varken staten, kommunerna eller SJ har gott om pengar. SJ förväntas detta budgetår gå med 400 miljoner kronors förlust trots att regeringen tillåtit taxehöjningar. Förlusten belastar skattebetalarna.

Jag håller med frågeställarna om att det i och för sig finns skäl för att bevara pendeltågstrafiken mellan Göteborg och Alingsås. Detta måste emellertid vägas mot kostnaderna för trafiken. Svårigheterna ligger i att få fram pengarna och i att bestämma vad som, inte minst med tanke på andra regioners behov, är en rättvis finansiering. Jag vill i sammanhanget påminna om att SJ såsom affärsverk enligt sin instruktion skall sträva efter att med intäkter täcka sina kostnader och förränta statskapitalet.

De tidtabellsförändringar som nu planeras på sträckan är ett led i SJ:s strävan att förbättra sitt resultat. Det är här varken fråga om nedläggning av stationer eller bandelar. Jag anser därför inte att åtgärderna strider mot de riktlinjer som riksdagen uttalat. I den mån det är möjligt att lösa ersättningsfrågorna kan turtätheten naturligtvis senare förbättras.

Den aktuella frågan reser en rad principiella problem som delvis har övervägts av den s. k. periodkortsutredningen. Utredningsförslaget kommer att behandlas i en proposition i vår om ett nytt och förstärkt bussbidragssystem och ett samordnat huvudmannaskap för lokal och regional trafik. Frågan hänger också samman med de problem angående kostnadsansvaret som behandlas av trafikpolitiska utredningen, som under våren förväntas lämna sitt slutbetänkande.

Såsom påpekats i frågorna har förhandlingarna mellan SJ och Göteborgs-regionens kommunalförbund ännu inte lett till något resultat då det gäller pendeltågstrafiken. Kommunalförbundet samt Lerums och Alingsås kommuner har med anledning därav nyligen gjort framställningar till regeringen i den aktuella frågan. Eftersom frågan är under beredning i departementet är jag inte beredd att uttala mig om vilket beslut som regeringen kommer att fatta.

ELVER JONSSON (fp):

Herr talman! I västsvenska väderrapporter kan man ibland höra: "Frisk kuling med varning för storm." Med en lätt karikatyr skulle man kunna beteckna folkreaktionen på SJ:s senaste utspel i de lokala trafikfrågorna i Västsverige på detta sätt. I tidningarna står att läsa: "SJ hotar pendeltrafiken", "Färre tåg redan i vår", "Tågresenärerna ilsknar till", "700 gymnasieelever drabbas", osv.

Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Jag vill säga att jag är besviken på innehållet, och jag skall strax återkomma med ett par kommentarer. Men först litet grand om vad som har hänt.

Den senaste fasen i denna segdragna och svårlösta fråga var att kommunerna i Västsverige dagarna före nyår skrev till kommunikationsministern och regeringen och berättade att de förhandlingar man haft under ett år mellan SJ och kommunalförbundet inte hade lett till någon uppgörelse. Man hänvisade till riksdagens trafikbeslut från april i fjol och påminde om kommunikationsministerns löfte att tillsätta en speciell förhandlingsman, om de aktuella förhandlingarna inte ledde till resultat.

Man säger vidare att man vill eftersträva en långsiktig trafiklösning och att man i avvaktan på det begär att statsrådet vidtar snabba åtgärder för att garantera en fortsatt lokal spårbunden persontrafik.

Om dessa förhandlingar funnes mycket att säga. De har skett på olika villkor, därför att SJ sin vana trogen inte har redovisat kostnadskalkylerna för de egna beräkningarna. De har starkt ifrågasatts av kommunerna, och de har underkänts av flera duktiga forskare på trafikområdet. Många har upplevt förhandlingarna som ett försök till diktat.

Förhandlingarna strandade dagarna före jul, men SJ hade med ett expresstågs hastighet exponerat en ny tidtabell, som redan någon dag efter det att förhandlingarna brutit samman presenterades för kommunerna. Den tidtabellen innebär en nedbantad pendeltrafik mellan Alingsås och Göteborg redan från maj detta år, och det kommer att gå ut över bl. a. Lerums kommuns drygt 700 gymnasieelever. Eftersom kommunen inte har något eget gymnasium, pendlar eleverna till Alingsås eller Göteborg. Genomförs de här tågindragningarna, kommer skoleleverna att drabbas redan innevarande vårtermin. Dessutom berörs flera s. k. arbetsresor. Vi har här det paradoxala förhållandet att medan SJ klagar över dålig trafikbeläggning på många banor och därför tvingas lägga ned, så har man här en tättrafikerad lokaltrafik, den tätaste utanför Stockholm.

Vad har då riksdagen sagt? Flera gånger har vi haft trafikpolitiska debatter, i vilka vi också i stor utsträckning berört lokal persontrafik. Eftersom jag tycker att riksdagens uttalade mening står i bjärt kontrast mot det sätt på vilket denna fråga hanteras, vill jag rekapitulera något av riksdagens beslut den 15 april i fjol. Beslutet byggde på trafikutskottets betänkande 1976/77:18, där man bl. a. anförde: "Även miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl liksom önskvärdheten av en mera energisnål trafik gör det nödvändigt att den rälsbundna trafiken stimuleras." Man anförde vidare att SJ över huvud taget måste "försöka göra sin del av den kollektiva trafiken mera attraktiv och

Nr 63

Torsdagen den
19 januari 1978

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg-Alingsås

Torsdagen den
19 januari 1978

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg-Alingsås

bättre anpassad till trafikanternas önskemål". Vidare skriver utskottet:

"En förutsättning för att järnvägarna skall kunna hävda sig i konkurrensen är att det görs en ordentlig omprövning från samhällsekonomiska utgångspunkter av principerna för SJ:s verksamhet och att även den hittillsvarande beräkningsmetodiken beträffande de olönsamma bandelarna omprövas."

Därefter säger utskottet det som jag har citerat i min interpellation, nämligen att man under pågående utrednings- och planeringsarbete inte får göra nedläggningar.

Vidare slår utskottet och en enhällig riksdag fast:

"Enligt utskottets uppfattning framstår det vidare som angeläget att SJ med utgångspunkt i ett samhällsekonomiskt synsätt visar en större öppenhet vid exempelvis förhandlingar med kommuner och landsting om alternativa lösningar av kollektivtrafiken."

Vad sades då i riksdagsdebatten? Det rådde en helt dominerande samstämmighet kring den här delen av trafikutskottets betänkande, och kommunikationsministern anförde med stor tyngd att "1963 års trafikpolitiska beslut har lett till att det trafikpolitiska målet om en tillfredsställande transportförsörjning till alla delar inte har kunnat uppnås." Vidare säger kommunikationsministern:

"Det samhällsekonomiska synsättet måste vara vägledande för det trafikpolitiska handlandet." I samma avsnitt av sitt anförande säger kommunikationsministern även:

"Slutligen bör naturligtvis detta synsätt leda till att man beaktar energi-, miljö- och trafiksäkerhetsaspekterna i större utsträckning än någonsin tidigare."

Vi kan alltså konstatera att ingen politiker i detta hus längre vill kännas vid 1963 års trafikpolitiska beslut. Utanför detta hus har jag inte träffat någon – jo, möjligen en – som med en igels envishet klamrar sig fast vid 1963 års beslut. Detta beslut har i sin tillämpning lett till att 1970-talets trafikpolitik blivit fördömande för landets olika regioner.

Man kan fråga sig: Vilket annat företag kan i dag följa 15 år gamla riktlinjer, anpassade för en tid då oljan var billig, bilintensiteten på vägarna betydligt mindre, miljösituationen annorlunda och det samhällsekonomiska läget mindre ansträngt? Men SJ-ledningen har inte velat se och inte velat höra – och har den gjort det, har den inte velat lära.

Herr talman! Det som jag tycker är tragiskt är att de åtgärder som påbjudits från SJ-ledningen är så alltigenom negativa. Många som har med SJ att göra häpnar över stelhetsen och oförmågan att möta svårigheter med offensiva åtgärder. Jag tror att det har lett till att väldigt många människor mer och mer betraktar sig som en illa behandlad motpart av SJ, inte som kunder till ett aktivt serviceföretag.

Aktiviteten har i allt väsentligt inriktats på nedskärningar och tidtabellsförändringar, som inte har varit anpassade till resandeströmmen. Detta tillsammans har inneburit ett kretslopp, då allt färre rest, allt färre turer körts och priserna stigit. Det har lett till någonting som kan betraktas som en tvinsot för tågverksamheten inom lokaltrafiken.

*Om pendeltågstra-
fiken på järnvägs-
sträckan Göte-
borg-Alingsås*

I den här frågan har vi ju kunnat notera många lokala viljeytringar. En aktiv och seriös aktionsgrupp, Låt tågen gå, har energiskt och på idcell basis arbetat, inte bara med högljudda, kritiska rop, utan också ordnat möten, informationer och upprop. Man har uppvaktat riksdagsmännen och regeringen, överlagt med kommunerna och givit sig ut och diskuterat med resenärerna. Man har genomfört en aktiv PR-drive för att få fler att åka med lokaltågen, en drive som har givit gott resultat.

"Men bedriver inte SJ PR för sin verksamhet?", har många frågat. Jo, visst gör man det. Man har annonsdriver i de stora tidningarna. Ibland skyltas taxibilarna upp och man slår fram med sin slogan: "När fler tar tåget blir tågen fler". Det är en utomordentligt fin slogan, värd att upprepas och att följas. Men det trista är att detta inte gäller lokaltågen, för där har man inte satsat på någon som helst marknadsföring. Vi får det bestämda intrycket: SJ har bestämt sig – inga lokaltåg. Först reste man hinder. Man påtalade att det fanns tekniska hinder. När inte de var tillräckligt starka, sade man att det fattades pengar, och man skyllde på materielbrist. Det trista är att man inte har satsat på att finna lösningar i en svår situation. I stället har man radat upp argument och skaffat alibi för att driva en klart defensiv linje.

Nu säger kommunikationsministern att de förändringar i tidtabellen som f. n. planeras är ett led i SJ:s strävan att förbättra sitt resultat. Ja, kommunikationsministern har möjligen rätt så till vida att SJ hävdar att det är så. Men jag vill invända att det inte ligger i linje med riksdagsbesluten från i fjol och från tidigare år. Det ligger inte heller i linje med den diskussion vi då hade och med vad kommunikationsministern då uttalade sig för. Jag har citerat en del av det tidigare. Och det ligger inte i linje med regeringsdeklarationen om att satsa på den kollektiva trafiken.

Jag tror att vi håller på att få en stor förtroendekris – en förtroendekris som delvis redan har drabbat SJ men som är på väg att riktas mot riksdagen, mot regeringen och mot kommunikationsministern. Det sägs ofta om oss politiker att vi inte kan eller vill handla, därför att opinionen inte är mogen. Men när det gäller att rädda den lokala tågtrafiken här, finns det massivt stöd från kommunerna, från resenärerna, från de anställda på SJ-området, för att inte säga från hela folket. Jag skulle vilja påstå att kommunikationsministern här har en utomordentlig chans att göra en bra sak, som skulle kunna få en total uppslutning.

Jag vill tillägga: Problemet är inte enbart bristen på pengar, även om det är en sida av saken. Vad man skulle behöva är en helt annan offensiv framförhållning också i lokaltrafikfrågorna. När det gäller fjärtrafiken har SJ gjort utomordentligt fint ifrån sig – förbättrat genom en större turtäthet och till resultat fått fler resande.

Vad SJ behöver är inte bara pengar utan också en konstruktiv fantasi i sin marknadsföring och i sin verksamhet. Jag tror att det är viktigt att vi håller fast vid den målformulering som riksdagen flera gånger uttalat – att energifrågorna, trafiksäkerheten, miljöaspekten och samhällsökonomi måste vara vägledande – och att verksamheten inriktas på att bli attraktiv, någonting som herr Turesson underströk i fjolårets riksdagsdebatt. Jag tror

Torsdagen den
19 januari 1978

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg-Alingsås

det är väldigt viktigt att vi inte raserar en trafikgren som uppfyller just de här kraven.

Vi kan inte långsiktigt lösa frågan de närmaste dagarna. Men det måste vara vår uppgift att vädja till kommunikationsministern att förhindra att man raserar en verksamhet som rimligtvis kommer att ingå i en framtida, bättre trafikpolitik. Det som nu måste göras är att regeringen – med beaktande av riksdagens uttalande – säger nej till de tidtabellsförsämringar som SJ planerar när det gäller den lokala tågtrafiken Alingsås–Göteborg.

Herr statsråd! Frys tidtabellen – det skulle värma många!

ARNE ANDERSSON i Ljung (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Mot bakgrund av den aktuella situationen i området har jag frågat om kommunikationsministern nu är beredd att skyndsamt vidta åtgärder för att trygga fortsatt lokaltrafik mellan Göteborg och Alingsås.

Kommunikationsministerns svar att regeringen ännu inte fattat beslut i frågan kan möjligtvis lämna rum för vissa förväntningar. Löftesrikt i svaret är onekligen att kommunikationsministern uttalar att han delar frågeställarnas uppfattning att det i och för sig finns skäl för att bevara pendeltrafiken på den ifrågavarande sträckan.

Av svaret framgår att svårigheten ligger i att få fram pengar och att bestämma hur man rättvist skall fördela dessa i den mån man nu får pengar. Detta sägs vara ett rättvisekrav i förhållande till andra regioners behov. Rättvisespekten olika regioner emellan är litet svår att förstå. Ingen kan rimligen misstycka att det körs tåg där det finns människor som vill resa med tågen. I Göteborg ankommer resp. avreser varje dag på Alingsåslinjen nära 2 000 resenärer. 500–600 personer reser varje dag hela sträckan till Alingsås. Enligt uppgift har trafiken i så måtto varit lönsam att den inte enbart betalar sina driftkostnader utan också lämnar bidrag till en del av kapitalkostnaden.

De ekonomiska problem som nu belastar en fortsatt drift har enligt min mening uppkommit därav att SJ under en lång följd av år nära nog planmässigt eftersatt underhållet av vagnparken. Av detta skäl stiger nu kostnaderna kraftigt. Man har inget val – fortsatt drift kräver en genomgripande upprustning. Mot bakgrund av vad som har hänt måste kostnaderna därför i hög grad tas av SJ trots att det är fråga om lokaltrafik.

Statsrådet har i sitt svar också pekat på att det inte är fråga om nedläggning av vare sig stationer eller bandelar. Det är faktiskt inte något särskilt förpliktande löfte, herr Turesson. Det är onekligen på det sättet att man kan minska lokaltrafiken till sista tåget, och fortfarande är det inte fråga om att rasera bandelen eller stationsanläggningarna. Jag behöver väl inte upplysa om att sträckan är en del av stambanan mellan Stockholm och Göteborg, och den kan man väl ändå inte plocka bort. Vad herr Turesson säger i det stycket har inte alls med saken att göra.

Kommunikationsministern upplyser vidare om att de, som de kallas, tidtabellsförändringar som nu planeras för sträckan är ett led i SJ:s strävan att

förbättra sitt resultat. Det som här kallas för tidtabellsförändring är en inskränkning i trafiken på sträckan med ca en tredjedel av resmöjligheterna. Bättre än att kalla det hela för tidtabellsförändring vore att benämna det en partiell nedläggning av persontrafik på sträckan.

Nedläggning av trafiken på relativt lönsamma sträckor som denna i syfte att förbättra SJ:s totala resultat ter sig minst sagt underligt.

Jag vill med några ord kommentera de höga ambitioner som SJ har presenterat beträffande såväl stationsanläggningar som vagnar då man diskuterat den fortsatta driften å ena sidan och persontrafik med bussar å den andra.

Det är ju rimligen på det sättet att utan ombyggda stationsanläggningar och med konventionell vagnpark är ändå tåget i de flesta fall från såväl komfort- som restidssynpunkt fördelaktigare än busskommunikation. Att tåg dessutom från miljösynpunkt är överlägset behöver väl bara påminnas om.

Med hänsyn tagen till den spårbundna trafikens överlägsenhet, men också till förhållandet att såväl stat som kommuner har att iaktta den yttersta akksamhet gentemot ytterligare kostnader, är det angeläget att SJ verksamt deltar i en trafikplanering för sträckan som endast tar sikte på god trafikservice till rimliga kostnader för alla parter. De människor som dagligen skall resa denna sträcka vill ha en trafik möjliggjord av praktiska och vettiga lösningar. De har liten förståelse för förhandlingar i låsta positioner parterna emellan. Detta är synpunkter som alla de stora partierna här i riksdagen också företräder.

Herr kommunikationsminister! Det måste ändå te sig märkligt att det ställs så många frågor och så många interpellationer i denna fråga. Att så mycket oro kommer fram just beträffande SJ:s situation måste väcka eftertanke hos kommunikationsministern. SJ kanske behöver ett kraftfullt uttalande från ministrerns sida som klargör att SJ är till för människorna och inte tvärtom. Med hänsyn till den oro som många människor känner är det synnerligen viktigt att ett positivt besked kommer, och det snabbt. Jag vill därför fråga: Hur lång tid ytterligare behöver departementet för de överväganden varom nämnts i svaret på interpellationen?

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Artigheten i den här kammaren bjuder att man tackar ett statsråd när man får svar på en fråga. Jag skall därför tacka kommunikationsministern, även om jag icke har fått något svar på de två frågor jag ställde.

När kommunikationsminister Turesson började i sitt ämbete som kommunikationsminister tyckte jag att han ingav stort förtroende. Han uttalade sig omgående mycket positivt för kollektivtrafiken. Han sade sig vara besjälad av en sann vilja att snarast möjligt för riksdagen framlägga förslag till nya riktlinjer för trafikpolitiken.

Då jag hösten 1976 för första gången diskuterade det nu aktuella problemet beträffande pendeltågen Göteborg–Alingsås med kommunikationsministern

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg–Alingsås

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg-Alingsås

gav kommunikationsministern, i början av sin ämbetsperiod, uttryck för en positiv syn på kollektivtrafiken i allmänhet och tågtrafiken mellan Göteborg och Alingsås i synnerhet. Nu har halva ämbetsperioden gått, och vi kan konstatera att väldigt mycket av de frejdiga utspel och de fina uttalanden som kommunikationsministern gjorde i början har kommunikationsministern tyvärr, vill jag säga, fått ge avkall på.

Vi hade som sagt en diskussion, herr Turesson och jag, på hösten 1976, och vi hade sedan en diskussion i anslutning till den trafikpolitiska debatten i april månad 1977, som mina två föregående meddebattörer erinrat om.

Såväl 1976 som i april 1977 uttalade kommunikationsministern sin bestämda förhoppning om att de då pågående förhandlingarna skulle leda till ett positivt resultat. Kommunikationsministern uttalade sig i april 1977 om läget därest förhandlingarna inte skulle gå i lås, dvs. stranda, och sade att "jag naturligtvis är angelägen om att en överenskommelse som tillgodoser båda parterna kan träffas. Om det inte lyckas i de förhandlingar som ännu inte är avslutade, kommer jag att överväga att föreslå regeringen att tillsätta en speciell förhandlingsman."

I dag är vi i denna situation. Det hade kanske varit bäst att tillsätta förhandlingsmannen redan i april månad 1977. Många har inte velat tala om förhandlingar utan om förhållningar. Någon överenskommelse har alltså inte träffats, och då frågar jag kommunikationsministern: Står kommunikationsministern kvar vid sitt löfte från april 1977 att en förhandlingsman – som försöker finna en positiv lösning som kan tillgodose både statens järnvägar och de berörda kommunerna – nu skall tillsättas?

Jag vill kanske, i motsats till mina föregående meddebattörer, inte göra alltför våldsamma angrepp på statens järnvägar. Det är ju ändå genom beslut i regering och riksdag som vi drar upp ramarna för statens järnvägars agerande, åtminstone när det gäller den del av verksamheten som vi genom riksdagsbeslut har ålagt SJ att svara för, bl. a. det olönsamma järnvägsnätet.

Jag vill också hävda att i det här aktuella området, liksom i andra delar av vårt land, är den lokala och regionala trafiken i huvudsak en kommunal angelägenhet. Och det är kommunalmännen inom Göteborgsregionens kommunalförbund fullt medvetna om. Därför vill jag, herr kommunikationsminister, icke säga att det är staten som skall betala de här kostnaderna.

Och det är inte det striden gäller – det är inte därför som förhandlingarna har strandat, utan de har strandat därför att de båda förhandlingsparterna har diametralt motsatt uppfattning om hur stora kostnaderna är för den här trafikens bedrivande. Därvidlag är – det sade jag 1976 och det sade jag 1977 när vi diskuterade frågan – de kommunala representanterna i en sämre förhandlingsposition än vad statens järnvägars representanter är, för de kommunala representanterna har ingen insyn i det underlag som SJ har för sin kalkylering.

Detta är en svår fråga, och man kan inte alltid hävda att den som är förhandlande också skall få ta del av SJ:s underlag – självfallet inte. Därför tycker jag det är så självklart att departementet nu tillsätter förslagsvis en

departementstjänsteman som objektivt går igenom materialet och försöker komma fram till en lösning.

Det är angeläget att vi slår vakt om denna kollektivtrafik som går på järnväg. Det är också som jag sagt vid tidigare tillfällen, när vi diskuterat denna fråga: För en gångs skull råkar järnvägen gå rätt genom samhällena, och därför passar det utomordentligt bra att den svarar för den kollektiva trafiken.

Jag menar alltså att när kommunikationsministern i sitt svar för in SJ:s förluster innevarande budgetår osv., så har det icke ett dugg med den här frågan att göra. Där har vi, som inte beviljat SJ de medel som erfordras för den olönsamma järnvägstrafiken, ett ansvar. Men förlusterna har icke ett dugg med frågan som vi nu diskuterar att göra.

Skall vi ha möjligheter att slå vakt om kollektivtrafiken mellan Alingsås och Göteborg får vi inte säga: Fr. o. m. maj månad 1978 reducerar vi trafiken högst väsentligt. Elver Jonsson har pekat på vilka sociala konsekvenser detta skulle få. På den korta tid som står till buds är det inte möjligt att tillfredsställande lösa frågan om kollektivtrafiken på annat sätt.

Även om det är på det viset – såsom görs gällande i svaret – att en inskränkning i denna trafik inte står i strid med tidigare riksdagsbeslut, så vore det ytterst förvånansvärt om man väsentligt skulle reducera kollektivtrafikservicen under den tid då en utredningsman skall försöka finna en lösning. Det är därför min förhoppning, herr talman, att kommunikationsministern i dag säger till de oroliga kommunalmännen men kanske framför allt till de olika trafikanterna i det här området: Ni kan vara lugna. Jag tillsätter en förhandlingsman som skall försöka finna en lösning, och under tiden skall tågen gå vidare.

Jag hemställer att kommunikationsministern i sin bänk verkligen funderar på att ge oss det svaret, innan vi slutar debatten i dag.

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

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Först vill jag tacka kommunikationsministern för svaret. Jag har ännu inte bestämt mig för om jag skall vara besviken över det eller inte – det beror helt på hur man skall tolka de tre sista raderna i svaret, men till detta skall jag återkomma senare.

Som fjärde talare i en sådan här debatt gäller det att försöka att inte upprepa allt som framförts tidigare i form av synpunkter och argument, och jag skall verkligen anstränga mig att inte göra det. Jag instämmer dessutom i stort sett i de synpunkter som framförts av de tre föregående talarna, och det är också därför onödigt att jag upprepar exakt vad de sade.

Statsrådet säger bl. a. att vad det här ytterst gäller är pengar. Den synpunkten kan jag emellertid inte riktigt acceptera. På kort sikt är det inte fråga om pengar. Det var nämligen så, att den 1 december 1977 lade SJ fram ett förslag till Göteborgsregionens kommunalförbund att man skulle upprätta

Nr 63

Torsdagen den
19 januari 1978

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg–Alingsås

Torsdagen den
19 januari 1978

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg-Alingsås

ett tidtabellsförslag per den 28 maj 1978 – det är den tidtabell det nu är fråga om. Det intressanta är att den tidtabellen skulle vara baserad på en persontrafik på järnvägslinjen Göteborg–Alingsås, körd på SJ-taxa och med tre X6-tågsätt, vilkas tekniska livslängd SJ själv angivit till 1988. Ingen annan ersättning från kommunen än 10 000–15 000 kr. i hyra för SJ:s väntsalur i Floda och Alingsås var aktuell.

Jag upprepar: SJ var så sent som den 1 december 1977 beredd att köra efter en tidtabell från den 28 maj 1977 med tre X6-or, men den tidtabell man nu, drygt en månad senare, presenterar innehåller bara två X6-or. Det innebär att SJ drar bort en tredjedel av trafiken, trots att man förklarat sig villig att åtminstone under några tidtabellperioder utan ersättning från kommunen köra med tre X6-or!

Naturligtvis måste detta av kommunalmännen, av mig och av trafikanterna uppfattas så, att när inte SJ fick igenom det de ville, då hämnas man genom att ta bort ett X6-tågsätt och flytta över det till någon annan del av landet. Och trafikanterna undandras därmed en tredjedel av trafikutbudet.

Sedan är det en annan fråga att utredningar har visat att man dessutom skulle klara behovet av reservmateriel genom en mycket låg investering på 1 à 1,5 miljon för att bygga om två stycken Bo6-vagnar. Det är ett sätt som man har prövat i andra länder, framför allt i Västtyskland, och det innebär bara att man i de fall ett motorvagnstågsätt bortfaller kan använda ett vanligt loktåg. Då behöver man inte vända tåget, utan man kan köra tåget från bägge ändar. Detta är alltså en teknik som används, och vi har gott om Bo6-vagnar som står i reserv och som används i ganska liten omfattning.

Jag vill också ta upp en annan synpunkt som kanske inte har kommit fram här. Det är inte så att kommunerna har begärt att SJ skulle köra den här trafiken gratis, utan de har varit beredda att betala 6,9 miljoner för att få denna trafik och därmed åstadkomma en samordning med övrig regional trafik. På kort sikt måste detta innebära att SJ hade möjligheter att få större inkomster än man har i dag. Jag erkänner att det på lång sikt är mera tvivelaktigt: vi vet inte hur SJ:s kalkyler är, och vi vet inte vad ersättningsbehov och annat innebär i kostnader för SJ. Men på kort sikt innebar kommunens förslag uppenbarligen att SJ skulle ha fått mer pengar att röra sig med än man nu har.

Hur blir då utvecklingen, och hur har det varit tidigare? Mellan 1971 och 1975 ökade persontrafiken på järnvägslinjen i Göteborg–Alingsås med 20 %. På en annan sträcka av ungefär samma längd, Kungsbacka–Göteborg, har man dragit in i princip all spårbunden trafik och övergått till busstrafik. Expansionen av Kungsbackaregionen har varit starkare än utefter Alingsåsbanan efter 1975, men på denna har trafikökningen inte blivit större än 13 %. Den spårbundna kollektivtrafiken har alltså haft en minst 50 % större ökning av antalet pendlare än den bussbaserade.

Vad till sist gäller frågan om jag skall vara besviken eller inte beror detta, som jag ser det, på hur man skall tolka de sista orden i statsrådets svar, nämligen följande: "Eftersom frågan är under beredning i departementet är jag inte beredd att uttala mig om vilket beslut som regeringen kommer att

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg-Alingsås

fatta." Jag tolkar detta uttalande så att det är fråga om en beredning av den hemställan som gjorts av Göteborgsregionens kommunalförbund. Eftersom det inte lämnades något svar på denna hemställan, vet jag inte om jag skall vara besviken eller inte – den bedömningen får anstå tills jag har fått se vad den leder till. Jag vill bara säga att jag hoppas att statsrådet då skall erinra sig följande uttalande på s. 2 i bil. 9 till 1977 års budgetproposition: "Miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl liksom önskvärdheten av en mer energisnål trafik gör det nödvändigt att den rälsbundna trafiken stimuleras." Det uttalandet vill jag verkligen stryka under.

Det framhålls vidare ofta från SJ att det är dyrt och ett slöseri med energi att driva spårbunden kollektivtrafik, även där den är väl utnyttjad. Det är ett påstående som jag och många forskare bestrider. SJ gör jämförelsen mellan ett tåg och en buss men bortser från – det visar också utvecklingen på Kungsbackabanan – att bara två tredjedelar av trafikanterna kommer att utnyttja bussen om man tar bort järnvägsförbindelsen, medan resten går över till att resa med bil, och då blir energijämförelsen uppenbart mycket fördelaktig för järnvägsalternativet. Om SJ:s förslag innefattande bara två X6-or genomförs, måste nämligen ytterligare bussar anskaffas för att klara trafiken på sträckan.

Om man drar bort trafik från spåret, minskar dessutom bidragen till täckning av SJ:s gemensamma kostnader, som man tidigare i förhandlingarna ju varit så angelägen om att få.

Låt mig allra sist, herr talman, instämma i Elver Jonssons uppmaning att frysa tidtabellen. Det skulle värma många hjärtan, och det skulle på kort sikt faktiskt inte betyda några ökade utgifter vare sig för SJ eller för staten.

GUNDE RANESKOG (c):

Herr talman! Kamraterna från Västsverige har lämnat en orientering i sakfrågan, och jag har med intresse lyssnat på dem, men samtidigt har en frågeställning växt fram, som jag vill föra vidare till kommunikationsministern. Frågan om underskott är rätt besvärlig att reda ut. Det är nämligen mycket lätt att påvisa att det föreligger ett underskott på viss lokaltrafik och säga att detta måste ersättas med skattemedel. Men det är bara en sida av saken. Vad händer om man förenklar ekvationen på detta sätt?

Om vi för över järnvägstrafiken till landsväg, dvs. i stort sett till buss och bil, som här framhållits, försvinner det s. k. underskottet men det dyker upp i utrikesbalansen. Vi ökar på vår utlandsskuld, men det klarar sig SJ undan från på ett finurligt sätt, som jag inte tycker är riktigt just i detta sammanhang. Man skall följa skulden ända fram där den läggs, och om nu SJ vill lägga skulden på vår utlandsbalans och vår betalningsbalans är det att förenkla det hela. Det är egentligen som med haren som sticker huvudet i busken. Skuld blir det och skuld skall betalas, och då får skattebetalaren betala den, men i annan form. Jag skulle vilja fråga kommunikationsministern hur man gör en sådan avvägning. Är det inte bättre att vi skattebetalare i Sverige gör upp det på det här planet än att diskutera det med arabländerna, med fördyrade oljekostnader för framtiden?

Torsdagen den
19 januari 1978

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg-Alingsås

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Egentligen borde jag naturligtvis inte gå in på detaljer i den här diskussionen, eftersom, som jag nämnde i svaret, en framställning i frågan från kommunalförbundet f. n. behandlas i mitt departement. Men en del har sagts som jag vill lägga till rätta så att det inte står ocmotsagt i kammarens protokoll.

Elver Jonsson hänvisade först till uttalanden som jag har gjort tidigare och där jag var positiv till utvecklingen av allmänna trafikmedels serviceutbud. Jag står fast vid detta. Det finns ingen ändring i min uppfattning i det avscendet. Därför behöver inte Elver Jonsson vara så besviken på mig som han sade att han var.

Han sade också att allt färre reser med SJ, men det är inte riktigt sant. Efter den s. k. energikrisen hösten 1973 har resandefrekvensen på SJ ökat med ungefär 20 %. Det är inte en tillfällig ökning utan det är en ökning som har pågått i alla dessa år, med en ganska stor bit det första året och därefter med ett genomsnitt på ca 2 % om året.

Den tes som Elver Jonsson citerade från SJ-reklamen, att när flera tar tåget blir det flera tåg, stämmer utomordentligt väl. På de frekventa trafikrelationerna i landet där resandefrekvensen har ökat mycket har det också blivit många fler tåg, t. ex. mellan Stockholm och Göteborg där vi har den styva tidtabellen som är en utomordentligt förnämlig service för passagerarna. Den är så bra att t. o. m. riksdagsmän från Göteborg skulle kunna använda tåget i stället för att flyga.

Men det finns svårigheter då det gäller att på en hårt belastad bana blanda fjärrtåg med lokaltrafik. Den svårigheten är naturligtvis delvis en anledning till SJ:s syn på de här frågorna. Nu är jag nogg med att hela tiden tala om SJ:s syn, därför att det är inte min syn enbart, utan jag hänför mig till vad SJ har sagt på grund av sin erfarenhet.

Är det nu som Elver Jonsson säger att det kan bli ett positivt resultat av strävandena att få en trafik som väl kan vara bekväm och bra men som kanske inte är ekonomiskt lönsam och kanske leder till för stora krav på skattepengar och bidrag, och detta har ett massivt stöd från hela riksdagen och hela svenska folket, skall vi självfallet rätta oss efter det, det är ingen tvekan om det. Men då skall ni också vara vänliga att komma ihåg det den dag då räkningen kommer. Jag vill inte föra vare sig regeringen, budgetministern eller riksdagen bakom ljuset och låtsas som om det regnar och inte tala om vad det kommer att kosta förrän bokslutet är gjort. Jag är skyldig att på de prognoser som går att göra försöka beräkna vad sådant här kommer att kosta. Det är det vi håller på med inom departementet f. n., bl. a. just beträffande framställningen från Kommunalförbundet. Det i sin tur gör att jag i dag inte kan uttala någon bestämd mening i frågan hur ärendet slutligen kommer att behandlas.

Arne Andersson i Ljung uttalade några ord om SJ. Han sade, att SJ under en lång följd av år nära nog planmässigt eftersatt underhållet av vagnparken. Jag skall inte upprepa och ytterligare belasta kammarens protokoll med mina synpunkter på den frågan. Hans påstående är grovt ovederhäftigt. Jag

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg–Alingsås

hänvisar Arne Andersson i Ljung till att läsa kammarens protokoll från föregående torsdag, särskilt då de inlägg jag hade i debatten med Hugo Bengtsson i Landskrona.

Kurt Hugosson var också besviken på mig. Han hade blivit glatt överraskad när jag tillträdde som kommunikationsminister. Det var roligt att höra det. Kanske är det inte så märkligt med tanke på att under den föregående regimen hade under 1960-talet lagts ned järnvägar i större omfattning än någonsin tidigare i detta land – 225 mil person- och godstrafikjärnvägar, 175 mil persontrafikjärnvägar. Kurt Hugosson hoppades då att jag skulle föra en förnuftigare politik. Jag har ännu inte föreslagit regeringen att lägga ned någon järnväg och förstår därför inte riktigt varför Kurt Hugosson är så besviken på mig och varför han inte tycker att detta är en förbättring i jämförelse med den gamla regimen.

Så frågar Kurt Hugosson om jag står fast vid löftet från april 1976 om en förhandlingsman som kan tillgodose såväl trafikanternas som SJ:s intressen. Om man inte har pengar att betala räkningen med är det svåra just att kunna tillgodose båda parternas intressen. Då säger Kurt Hugosson att staten inte skall betala kostnaderna. Det är parterna själva villiga att göra. Problemet är bara att de inte kan komma överens om hur mycket de skall betala. Ja, det är pudelns kärna. Jag skall strax återkomma till detta.

Rune Torwald säger, att han inte kan gilla det ekonomiska synsätt som jag gör mig till tolk för. Det skulle inte heller jag kunna göra om jag i likhet med Rune Torwald och samtliga andra talare i den här frågan under föregående riksdagar hade röstat emot höjda anslag till SJ och därigenom försvårat eller omöjliggjort för SJ att klara den service som ni vill ha. Kvintessensen i själva resonemanget ligger i att man kräver en hög grad av service – och det gör man rätt i – men man vill inte vara med att betala vad det kostar.

Jag vill sluta den här repliken med att säga att vi inom kommunikationsdepartementet f. n. överväger vilka åtgärder som skall föreläggas regeringen att besluta om med anledning av den minskning av serviceutbudet från SJ som väckt oro i praktiskt taget alla delar av landet och så mycket uppståndelse här i riksdagen. Det är helt naturligt och jag är medveten om detta. Jag förutsätter att regeringens beslut kommer inom de närmaste veckorna, men självfallet kan jag i dag inte göra några mera preciserade uttalanden om innehållet. Förslaget har ännu inte helt utarbetats och än mindre föredragits för regeringens övriga ledamöter.

ELVER JONSSON (fp):

Herr talman! Jag noterar med stor tillfredsställelse att herr Turesson nu upprepar sin deklaration från fjolårets debatt. Det är ingen ändring, säger han. Då vill jag bara säga: Håll fast vid de uttalanden som gjordes här i riksdagen och håll fast vid regeringsdeklarationen i det här avsnittet och påverka det affärsdrivande verket, som inte har velat lyssna på riksdagens uttalande, så tror jag att vi kommer ett gott stycke på väg. Vad som oroade mig var att kommunikationsministern i sitt svar gled mot det håll som ligger i närheten av 1963 års beslut, men jag vill ändå ta hans sista inlägg som ett besked om att

Torsdagen den
19 januari 1978

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg-Alingsås

herr Turesson inte är på väg åt detta håll.

Sedan är det klart att vi har varit förvånade och besvikna över interpellationssvaret när kommunikationsministern med något slags belåtenhet säger att vi ändå inte skall lägga ned vare sig banor eller stationer; det är ju bara fråga om en inskränkning. Men här har påpekats vilken utomordentligt kraftig nedskärning som det gäller och som i sin tur leder till vad vi alla vill undvika, nämligen den totala nedläggningen. Det är därför som jag tycker att det finns anledning att reagera när svaret är så defensivt.

Så säger kommunikationsministern att när det gäller pengarna får vi också vara beredda att betala – kom ihåg det! Låt mig bara säga att jag inte vet att vare sig jag eller riksdagen har prutat på regeringens budget när det gäller att ge pengar till SJ. Däremot vet jag att trafikutskott och riksdag flera gånger har föreslagit uppräknningar. Det skedde under den förra regeringens tid, och det är möjligt att riksdagen får skäl att göra det nu också. Men jag vågar lova herr Turesson att jag icke kommer att pruta på de anslagskrav som ställs från kommunikationsdepartementet i denna del.

Jag förstod att kommunikationsministern menade att jag gjorde mig skyldig till en logisk kollision genom att tala om att allt färre reser. Men det avsnittet gällde de bitar som SJ har gett sig på genom att börja med dessa svårförståeliga tidtabellsförändringar, som har lett till försämring av resultatet och så småningom till nedläggning. Däremot berömde jag faktiskt SJ när det gäller fjärrtrafiken därför att man gjort så fint ifrån sig. Bristen är inte att man har jobbat på fjärrtrafiken, utan bristen består i att man inte har låtit den typen av ambition också gälla den lokala trafikföringen.

I fråga om ekonomi vill jag övrigt säga att jag tycker att i en tid när vi har ont om pengar – hos kommuner, landsting och staten – är det ännu mer oekonomiskt och felaktigt att inte se samhällsekonomiskt i mycket vid bemärkelse på sådan här verksamhet. Vi har alltså inte råd att vara "företagsekonomiska" enligt den princip som vi tidigare har tillämpat.

Jag gör också den tolkningen att det här övervägandet, som statsrådet säger sig vara i full färd med, ändå med tanke på opinionsyttringar och påpekanden, som kommit både här i riksdagen och från annat håll, är på väg att resultera i ett positivt svar från regeringen. Eftersom vi inte får det här i dag, får vi leva på hoppet. Jag förväntar mig alltså att svaret blir att man icke är beredd att medge SJ en så kraftig nedskärning som har aviserats.

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag erinrade litet om de uttalanden som statsrådet gjorde i början av sin tid som kommunikationsminister. Det tog sedan herr Turesson som utgångspunkt för ett angrepp på den gamla socialdemokratiska regeringen. Han började tala om antalet järnvägsnedläggelser som har skett tidigare – men herr Turesson hade inte lagt ned en enda järnväg. Nu är det så att också de här besluten har fattats i riksdagen. Vi prövade så sent som för två år sedan åtta järnvägslinjer, och bl. a. har väl trafiken till Vadstena och Fågelsta lagts ned nyligen efter riksdagsbeslut. Men det är inte det debatten handlar om, herr kommunikationsminister.

*Om pendeltågstra-
fiken på järnvägs-
sträckan Göte-
borg-Alingsås*

Jag försökte också i mitt inlägg säga – och jag tyckte att jag sade det ganska tydligt – att vi har ett ansvar här i riksdagen för SJ och dess ekonomi. Men regeringen har givetvis också ett ansvar.

Herr Turesson! Jag vill bara erinra om den på riksdagens bord nu liggande budgetpropositionen. Hur många miljoner prutade regeringen på SJ:s äskanden? Om jag kommer ihåg rätt prutade man 165 milj. kr. på anslaget till drift av olönsamma järnvägar och bortåt 300 milj. kr. när det gäller SJ:s investeringar. Det är alltså vad regeringen föreslår att riksdagen skall godkänna. Jag kan lova kammarens ledamöter att de skall få möjligheter, åtminstone när det gäller investeringsdelen, att ta ställning till ett högre anslag än det som regeringen föreslagit.

När jag erinrade om kommunikationsministerns frejdiga uttalanden och om vad kommunikationsministern sade 1976 och 1977 i den nu aktuella frågan och gjorde direktcitat, så undrade jag samtidigt: Vad är det som har hänt, herr kommunikationsminister, sedan april 1977?

I april 1977 kunde kommunikationsministern stå här i denna talarstol, eller om det möjligtvis var i statsrådsbänken, och säga: "Om det inte lyckas i de förhandlingar som ännu inte är avslutade, kommer jag att överväga att föreslå regeringen att tillsätta en speciell förhandlingsman." Varför kan inte kommunikationsministern säga det i dag? Varför för kommunikationsministern i dag in hela SJ:s ekonomiska problematik, när vi diskuterar den här frågan? Den problematiken har icke med denna fråga att göra.

Det som kommunikationsministern själv betraktar som pudelns kärna, nämligen hur mycket kollektivtrafiken kostar, är det – som en objektiv förhandlingsman skall konstatera – att de kommunalpolitiker som berörs av den här frågan kan veta att det är ett vettigt underlag som de skall ta ställning till. De har också, herr kommunikationsminister, precis som vi riksdagsmän sina valmän som de är ansvariga inför. Därför frågar jag mig varför kommunikationsministern inte säger: Vi skall titta på det här. En man som så att säga inte är någon fara för SJ skall få ta del av kalkylmaterialet och göra en objektiv bedömning.

Det är bara detta som vi tycker bör göras. Och under tiden som det sker kräver anständigheten att man inte gör några inskränkningar i trafiken.

ARNE ANDERSSON i Ljung (m):

Herr talman! Kommunikationsministern hade vänligheten att tillrättavisa mig för att jag var ovederhäftig. Jag var t. o. m. grovt ovederhäftig, sade kommunikationsministern. Då vill jag bara ta mig friheten att försöka tolka ut vad kommunikationsministern menar med det. Menar kommunikationsministern möjligen att den vagnpark som används på sträckan Göteborg-Alingsås har varit föredömligt och välplanerat underhållen? Om så hade varit fallet skulle jag ha gjort eftergiften att jag hade fel. Jag vill emellertid påstå att de som reser sträckan definitivt inte har den uppfattning som kommunikationsministern möjligen har, och det är betydligt viktigare för mig att de inte tycker att jag är ovederhäftig än att kommunikationsministern anser det. Jag tar mig alltså friheten tillmäta deras omdöme om min

Torsdagen den
19 januari 1978

Om pendeltågstrafiken på järnvägsträckan Göteborg-Alingsås

vederhäftighet större betydelse än kommunikationsministerns omdöme i det fallet.

Kommunikationsministern sade att vi inte var beredda att ta kostnadsansvar för den trafik som vi krävde. Jo, det var vi, men vid förhandlingarna mellan SJ och Kommunförbundet har ett av alternativen varit att i stor utsträckning sätta in en helt ny vagnpark på sträckan. Det kan rimligen inte tyda på att det nyss påtalade underhållet varit alldeles förträffligt och att vagnparken har varit av mycket hög kvalitet. Det var alltså fråga om en fullständig standardhöjning, och det menar jag bottnar i ett under lång tid kraftigt eftersatt underhåll. Och eftersom det rimligen inte borde belasta kommunerna på sätt som SJ krävt, fann jag skäl för att just SJ tog en icke obetydlig del av kostnaden för att fortsätta trafiken på den här sträckan.

Med detta ber jag att få tacka kommunikationsministern. Trots allt har kommunikationsministern och vi som frågar om huruvida det är lämpligt med pendeltrafik på den här sträckan eller inte en gemensam målsättning, och jag tilltror kommunikationsministern ett så avgörande inflytande på trafikfrågorna i regeringen att svaret, om det än dröjer och är aldrig så påfrestande för dem saken närmast gäller, när det väl kommer skall bli ett glädjande besked för de berörda människorna.

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Statsrådet säger att jag har röstat emot anslag till SJ, och det är möjligt att jag har gjort det någon gång. Annars är det kanske inte främst emot mig man skall rikta den kritiken, eftersom jag nog är en av dem som har tagit de största initiativen för att höja vissa anslag till SJ. 1972 var jag t. ex. den förste som motionerade om upprustning av inlandsbanan, och det har lett till att vi nu tre år i rad har anvisat 10 milj. kr. dit; man kan säga att det är för litet, men det är dock pengar. En annan åtgärd som jag har medverkat till ganska mycket, och som säkert har legat statsrådet varmt om hjärtat, är en elektrifiering av järnvägen Mora-Borlänge, som SJ inte ville ha. Nog om detta.

Jag vill gärna säga att jag med tacksamhet har noterat de kompletteringar av sitt svar som statsrådet nu har lämnat, eftersom de ställer svaret i en betydligt mera positiv dager än som jag först tolkade detsamma. Viktigast just nu är i varje fall enligt mitt förmenande att regeringen tillser att ingen nedskärning av järnvägstrafiken på sträckan Göteborg-Alingsås sker fr. o. m. den 28 maj 1978. I avvaktan på resultatet av beredningen inom departementet och förhandlingarna måste, som jag ser det, i princip nuvarande tidtabell få gälla.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag skall inte gå in på någon debatt om huruvida 1963 års trafikpolitiska beslut fortfarande skall tillämpas eller inte. I princip gäller det naturligtvis så länge riksdagen inte har ändrat det, men å andra sidan kan det tillämpas och tolkas på litet olika sätt. Det skall också tillämpas på olika sätt av å ena sidan SJ, som enligt order av en enhällig riksdag skall lägga

Om pendeltågstrafiken på järnvägssträckan Göteborg-Alingsås

företagsekonomiska synpunkter på sin verksamhet, och å andra sidan regeringen, som skall väga in samhällsekonomiska synpunkter.

Jag har tidigare många gånger kritiserat regeringen för att samhällsekonomiska synpunkter saknades vid behandlingen av nedläggningsärenden, men låt det vara ett passerat stadium. Vi skall försöka få ett mera samlat helhetsgrepp om trafikpolitiken när vi kommer med det nya förslaget.

Att jag nu begärt ordet igen beror bara på att Kurt Hugosson, när jag talade om nedläggningar och sade att den nuvarande regeringen inte hade lagt ned någon järnväg, erinrade mig om – och det är jag tacksam för – att jag glömde att vi har lagt ned några kilometer smalspårig järnväg mellan Vadstena och Fågelsta ute på östgötaslätten, där det gick några godståg men ingen persontrafik. Det är riktigt, rätt skall vara rätt.

Kurt Hugosson åberopade med direkt citat vad jag har sagt här tidigare, nämligen att jag kommer att överväga att tillkalla en särskild förhandlingsman. Ja, visst har jag sagt det, och det står jag för. Men att överväga att tillkalla är inte detsamma som att lova att tillkalla, så kom inte och säg att jag inte har samma vilja att försöka lösa den här frågan som jag hade tidigare. Vi håller på att överväga den här saken, men det är möjligt att vi skall använda en annan metod än att tillsätta en särskild förhandlingsman, och det är det vi skall avgöra i regeringen när vi tar ställning till Kommunalförbundets framställning.

Jag vill också till kammarens uppbyggelse meddela att denna Kommunalförbundets framställning är daterad den 29 december 1977 och kom kommunikationsdepartementet till handa på nyårsafton. Därefter har det alltså gått två och en halv vecka. Det är väl mycket begärt att man skall hinna förbereda ett beslut på så kort tid. Någon tid ytterligare får vi nog ha på oss innan vi kan ta ställning. Men, som jag sade i slutet av mitt förra anförande, beslut kommer. Jag hoppas att det inte skall dröja för länge.

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag konstaterar att beslutsprocessen i den nya regeringen är ganska utdragen. Jag föreslog redan i april månad 1977 att man skulle tillsätta en utredningsman. Det visar sig nu att jag hade rätt: de då pågående förhandlingarna ledde inte till något resultat.

Jag uppfattar emellertid kommunikationsministerns senaste uttalande som ett löfte att någonting skall ske. Det är utomordentligt bra.

Däremot har kommunikationsministern helt underlåtit att svara på frågan huruvida det kommer att bli några inskränkningar i den tidtabell som skall träda i kraft i maj. Man kan lägga ned trafiken på olika sätt. Man kan göra det genom att lägga ned järnvägen, men man kan också göra det genom att se till att tågen går utomordentligt sällan. Man har inte lagt ned järnvägen om det går ett tåg i veckan på den. På det sättet kan man undvika det riksdagsbeslut som vi fattade för ett antal år sedan, att några nedläggningar av järnvägar icke får ske under pågående utredningsarbete och innan riksdagen tagit ställning till en ny trafikpolitik. Jag tycker det är cyniskt att använda den tekniken. Jag tror inte heller att det var riksdagens mening.

Om malmtransporterna i Norrbotten, m. m.

När jag tidigare krävt att man inte skall företa några förändringar har kommunikationsministern sagt: Om jag ingriper i tidtabellen, så kommer konstitutionsutskottet och säger att jag utövar ministerstyre.

Ett av kommunikationsdepartementets departementsråd säger i ett uttalande i Göteborgs-Posten följande: "Regeringen kan i princip föreskriva vad som helst men lägger sig normalt inte i myndighetsutövningen ---. Ett exempel på att sådana ingripanden förekommer är ett beslut strax före jul att SJ skall bibehålla den regionala busstrafik som företaget ville lägga ned."

Det är alltså icke någon form av ministerstyre om kommunikationsministern ser till att några inskränkningar inte görs i pendeltrafiken på västra stambanan mellan Göteborg och Alingsås tills denna fråga fått sin lösning.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Distinktionen vad som är ministerstyre och vad som är regeringsbeslut är väl helt uppenbar för både Kurt Hugosson och mig. Vad jag har sagt är att det enskilda statsrådet inte kan lägga sig i detta. Men det är klart att regeringen kan fatta vilka beslut som helst – det är självklart.

Nu kvarstår hos Kurt Hugosson ett litet missnöje med att han inte fått något klart svar på frågan om regeringen ämnar förhindra nedskärningar av den aktuella trafiken. Jag håller med om att Kurt Hugosson inte har fått något klart svar på den frågan, och jag har i anförande efter anförande försökt motivera varför jag inte kan lämna det. Anledningen är att just detta ärende f. n. bereds inom kanslihuset. Jag har också sagt till Kurt Hugosson att det kommer besked inom den allra närmaste tiden. Kan vi inte nöja oss med det så länge?

Överläggningen var härmed slutad.

§ 15 Om malmtransporterna i Norrbotten, m. m.

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara

dels *Alf Lövenborgs* (apk) den 10 januari anmälda interpellation, 1977/78:107,

dels *Torsten Stridsmans* (c), *Eivor Marklunds* (vpk) och *Eva Winthers* (fp) den 10 januari anmälda frågor, 1977/78:230, 235 och 236, och anförde:

Herr talman! Alf Lövenborg har i en interpellation tagit upp vissa förhållanden rörande malmtransporterna i Norrbotten, SJ:s planer rörande styckeodstrafiken samt den minskande timmerflottningen. Alf Lövenborg har frågat om de anförda exemplen faller inom ramen för en samhällsekonomiskt förnuftig trafikpolitik samt om jag anser att de anförda förhållandena ger skäl för ingripande från regeringens sida.

Eivor Marklund har frågat mig om jag anser att de malmtransporter mellan

Torsdagen den
19 januari 1978

Om malmtransporterna i Norrbotten, m. m.

Kiruna och Luleå som nu sker på landsväg kan betraktas som försvarbara ur trafikpolitisk och samhällsekonomisk synpunkt.

Eva Winther och Torsten Stridsman har frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidta så att malmtransporterna kan ske på järnväg och inte på landsväg.

Jag besvarar interpellationen och frågorna i ett sammanhang.

Jag håller med frågeställarna om att malmtransporter normalt bör ske med järnväg och inte med lastbil. Jag menar emellertid att man inte kan dra några långtgående trafikpolitiska slutsatser av de begränsade lastbilstransporter som nu går mellan Kiruna och Luleå.

När malmfraktaavtalet med SJ skrevs 1974 räknade LKAB med att transporter till Luleå skulle omfatta ca 10 miljoner ton per år. Den mängd som NJA nu kör med lastbil till Luleå är bara 10 000 ton. Detta jämte andra mycket speciella förhållanden torde ligga bakom NJA:s beslut att köra malm med lastbil. Man kan dock utgå från att lastbilstransport är utesluten under normala förhållanden.

Låt mig i detta sammanhang säga att det är min principiella inställning att långa landstransporter av tungt gods bör ske på järnväg i så stor utsträckning som möjligt. Detta är en viktig utgångspunkt för det fortsatta trafikpolitiska reformarbetet. Det är dock inte möjligt för regeringen att ingripa i enskilda bolags transporter. Jag vill också klart säga att jag anser att fraktaavtalen måste bygga på frivilliga överenskommelser mellan SJ och SJ:s kunder. SJ:s förhållande till kunderna skulle snabbt bli helt omöjligt om det visade sig att det fanns en möjlighet att få särskilda fraktlättnader genom att vända sig till regeringen i de enskilda fallen.

I fråga om SJ:s stycke- och godstrafik har jag tidigare besvarat frågor här i riksdagen. Jag påpekade då att de planer som SJ har på en förändrad stycke- och godshantering innebär mycket små ökningarna av lastbilstrafiken.

Vad gäller flottningen menar frågeställaren att besluten om att lägga ner flottningen och övergå till timmertransporter på landsväg är samhällsekonomiskt tvivelaktiga och ur trafikpolitiska och säkerhetsmässiga aspekter helt förkastliga.

Frågan om att lägga ner flottningen rymmer inte enbart trafikpolitiska aspekter. I ett samhällsekonomiskt perspektiv måste också ingå bl. a. skogs-, miljö-, industri- och energipolitiska bedömningar. I flera fall har man när flottningen lagts ner övergått till rationella systemtransporter på landsväg och järnväg. För järnvägens del har detta medfört ett bättre utnyttjande av banorna, vilket är en klar fördel. När det gäller vägtransporterna skall kostnaderna för dessa vägas mot de vinster som uppnås inom andra områden, exempelvis för sysselsättningen inom skogsindustrin.

Jag kan konstatera att det vid en samhällsekonomisk kalkyl finns flera skäl som talar för att övergå till andra transportsätt. Flottningen är ett farligt arbete. Den ger inte sysselsättning året runt. Mycket timmer sjunker och bark och annat avfall från stockarna förorenar älven i stället för att tas till vara i produktionen.

Torsdagen den
19 januari 1978

Om malmtransporterna i Norrbotten, m. m.

ALF LÖVENBORG (apk):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret. Men jag kan verkligen inte känna mig lika nöjd som förra gången och kan följaktligen heller inte bli lika kortfattad. Svaret glädde mig inte. Statsrådet har visserligen sin principiella inställning som han uttrycker så här i interpellationssvaret: Långa transporter av tungt gods bör ske på järnväg i så stor utsträckning som möjligt. Men vad har man för glädje av en riktig principiell inställning om man inte vill göra något för att rätta till det som är snett och gale? Och det vill uppenbarligen inte kommunikationsministern i det här fallet.

Jag har i min interpellation börjat med frågan om de malmtransporter som nu sker efter landsväg i stället för efter den malmbana som redan finns men som inte utnyttjas. Ställ detta mot statsrådets principiella inställning att transport av tungt gods bör ske på järnväg i så stor utsträckning som möjligt.

Det här handlar ju verkligen om tung transport och om lång transport, eftersom i vårt län avstånden är stora. Det är också fullt möjligt att sända detta gods per järnväg. Men nu skall alltså malmen gå på landsväg. Vi är flera på Norrbottensbanken som frågar om detta är klokt. Vi ger uttryck för en stark folkopinion i Norrbotten – det vågar jag verkligen säga. Vi ställer frågor som människor i hela vårt avlånga land måste ställa när de konfronteras med denna trafikpolitiska nyordning.

Naturligtvis är detta inte ett uttryck för en genomtänkt trafikpolitik. Det måste vara ett uttryck för motsatsen. Folk tar sig för pannan och undrar om världen har blivit galen, om de s. k. marknadskrafternas fria spel totalt har satt förnuftet ur funktion på dem som makten haver inom resp. statsföretag.

Visst har det tidigare talats om att transportera malm efter landsväg. Vi har ju som bekant ett malmfraktavtal som länge har varit en påle i köttet på Norrbottens vitala intressen och som länge har betraktats som ett av många sätt att suga ut vårt län. I diskussionerna om detta orättvisa fraktavtal har det ibland sagts att det blir billigare att frakta malm på landsväg. Förra NJA-disponenten Edström slog näven i bordet några gånger och sade att vi kanske måste gå över till landsvägstransport om det inte blev någon ändring.

Vi tog nog ganska allmänt detta som ett sätt att ställa frågan på sin spets, som ett djärvt utspel, som en metod att sätta press på SJ och regeringen. Att det skulle kunna bli verklighet trodde väl ingen ens i sin vildaste fantasi.

Men nu sker det oerhörda – det mest groteska uttryck för det trafikpolitiska vanvetet som man tycker sig ha upplevt.

Vi har en malmbana mellan Kiruna och Luleå. Den används nu knappt. SJ står med över tusen malmvagnar som inte används. Man har personal, man har hela den trafiktekniska apparaten men ändå skall närmare 21 000 ton malm transporteras på landsväg med lastbil. Dag och natt, vecka efter vecka och månad efter månad skall malmbilarna dundra fram efter landsvägarna, genom kommun efter kommun som inte ens har blivit tillfrågade. Det kommer att ske med allt vad detta betyder i form av ökat vägsplitage,

olycksrisker och andra negativa konsekvenser. Om malmen hade transporterats i de malmvagnar som nu står och rostar skulle transporten ha kunnat skötas på en dag. Nu skall det ta ca fyra månader.

Ingen med förnuftet i behåll kan väl tycka att detta har något som helst att göra med en vettig trafikpolitik. Det måste i stället vara ett uttryck för en total trafikpolitisk anarki.

Kommunikationsministern uttrycker sin principiella inställning men gör i övrigt som Pontius Pilatus – tvår sina händer och menar att det är ingenting att göra åt saken. Det här är en fråga mellan två olika statsföretag. Jag tycker, herr Turesson, att detta är ett resonemang som som med förlov sagt är precis lika märkligt som företeelsen att malmen nu skall vråkas upp på landsvägarna i stället för att transporteras på den befintliga malmbanan.

Detta är inte en sak som bara angår SJ och NJA – numera SSAB. Det kan inte vara deras privatsak att vägslitaget ökar, medan malmbanan står oanvänd. Det kan inte vara en sak mellan SJ och det statliga järnverket att vägtrafikanter utsätts för livsfara genom den ökade tunga trafiken. Det angår oss som skall vara ute på vägarna, herr kommunikationsminister.

Jag vill inte stå här och säga att det är kommunikationsministerns, SJ:s eller SSAB:s fel att det nu har blivit så här. Problemets grund ligger i ett felaktigt malmfraktsavtal, som måste rivas upp, och i 1963 års trafikpolitiska beslut, som jag betraktar som en av de större olyckor som under senare decennier drabbat svenska folket.

Med det beslutet lade man effektivt krokben för varje ambition att skapa en samhällsekonomiskt förnuftig trafikpolitik. Att nu i det här aktuella fallet utslunga beskyllningar åt diverse håll är föga fruktbart, men nog måste man se att något är galet och nog måste man väl försöka rätta till det, när man makten haver. Men kommunikationsministern tänker ingenting göra, och detta är allvarligt och beklämmande i sammanhanget. Statsrådet redovisar sin principiella inställning, medan malmbilarna skall fortsätta att braka fram efter Norrbottens landsvägar.

”Att vara liberal är att vara kluven”, har det sagts. Jag tycker att det gäller även om man är moderat. I varje fall är kommunikationsministerns resonemang ett uttryck för detta.

Bakom 1963 års trafikpolitiska beslut, som ju får en allt starkare folkopinion emot sig, kryper SJ också när det gäller omorganiserandet av styckegodstrafiken, som jag nu vill övergå till. Det är ju ingenting som enbart drabbar Norrbotten. Men det blir inte förnuftigare för det.

Jag har i min interpellation tagit upp även denna säregna företeelse och exemplifierar från Norrbotten. Kommunikationsministern har ju sin principiella inställning, som är att ”långa transporter av tungt gods bör ske med järnväg i så stor utsträckning som möjligt”.

Men, herr kommunikationsminister, jag har frågat järnvägare om vad detta är för styckegods, och man har bekräftat att det i stor utsträckning är tungt gods det handlar om, ofta maskiner, maskindelar och liknande.

Att det handlar om långa avstånd torde vara ställt utom allt tvivel. I ett län, som omfattar en fjärdedel av landet, är avstånden långa. Det handlar alltså

Torsdagen den
19 januari 1978

*Om malmtrans-
porterna i Norr-
botten, m. m.*

även här om långa avstånd och tungt gods. Så står statsrådet med sin principiella inställning, som kontrasterar mot verkligheten. Men inte ens i detta fall finner kommunikationsministern anledning att ta några initiativ för att stoppa utvecklingen – eller rättare sagt avvecklingen. SJ:s indragning av styckegodsstationerna skall få fortsätta som planerat och godset skall ut på landsväg.

I Norrbotten kommer det att möjligen bli kvar två styckegodsstationer. SJ:s förslag är att landet skall få ett 35-tal terminaler för styckegods, dvs. gods och paket som inte är lastade i hela vagnslaster. Från terminalerna skall godset skickas ut med lastbil på landsväg. Det betyder, som jag anför i interpellationen, att lastbilar tar hand om en massa styckegods, som i betydande utsträckning kommer att transporteras parallellt med järnvägen.

Det är möjligt att detta på kort sikt kommer att bli billigare för SJ. Men blir det billigare på lång sikt och, framför allt, blir det billigare sett i ett totalt samhällsekonomiskt perspektiv? Det blir det naturligtvis inte. Det betyder allt vad som i tidigare sammanhang har anförts: ökat vägslitage och olycksrisker. Att inte maximalt använda en befintlig järnväg är samhällsekonomiskt slöseri.

Bland järnvägsmännen råder oro och förbittring. Vid en stor konferens med samtliga personalgrupper i Boden den 3 januari tog man omläggningen av styckegodstrafiken som ett ytterligare tecken på att landets trafikpolitik håller på att totalhaverera. I Norrbotten blir i stort sett bara Luleå kvar, om förslaget går igenom. Därifrån skall allt styckegods gå med lastbil. Personalen protesterar, men SJ-ledningen lyssnar inte utan går vidare med sitt inkrökt lönsamhetsresonemang, som ju bygger på 1963 års trafikpolitiska beslut.

I uttalandet från den fackliga konferens som jag återopat heter det bl. a.: "Det kan inte få vara så att statliga verk av företagsekonomiska och kortsiktiga skäl ställer stora samhällsekonomiska och funktionella frågor i strykkläss. Vi tänker då på det riskabla att frakta stora mängder malm och på SJ:s förslag om styckegodstrafiken som drabbar glesbygd och enskilda med betydligt högre fraktkostnader." Det är bara att instämna, och om statsrådet menar allvar med sin principiella inställning bör han också göra något för att påverka SJ-ledningen, så att förslaget stannar på papperet och läggs i någon låda för förflugna idéer.

Jag har slutligen i min interpellation tagit upp frågan om flottningen. Att avskaffa den är enligt min mening ett precis lika stort vanvett som att köra malm med lastbil. Här handlar det verkligen om långa transporter och tungt gods, som kommunikationsministern tidigare har talat om.

Jag tog för något år sedan upp frågan i en motion och krävde en samhällsekonomisk utvärdering av vad det betyder att flottningen slopas, men någon sådan blev aldrig gjord. De som har fått bestämma är skogsbolagens direktorer, och de tänker ju inte längre än till det kortsiktiga vinstintresset. När min motion behandlades, avvisades den med hänvisning till att Norrbottensdelegationen skulle behandla frågan. Det har Norrbottensdelegationen gjort, och den tycker att man skall ha kvar flottningen, framför allt ur samhällsekonomisk synvinkel. Men det struntar bolagen i, och det gör

Torsdagen den
19 januari 1978

Om malmtransporterna i Norrbotten, m. m.

tydiligen också regeringen.

Jag är uppväxt vid en flottningsälv, Kalix älv. Tidvis flottades där 10 miljoner timmer per säsong. Det är många lastbilslaster, herr Turesson. I år flottade man drygt 3 miljoner stockar. Det är också bra många lastbilslaster. Men nu skall det bli helt slut, om inte något ingripande sker. Förmodligen slopas flottningen också i Pite älv. Upp på vägarna med timret!

Av interpellationssvaret kan jag bara konstatera att kommunikationsministern helt accepterar skogsbolagens kortsynta profittänkande. Flottningen är ett farligt arbete, säger herr Turesson. Jaha, men är det inte farligt då med alla de miljoner timmer som skall transporteras efter landsväg? Alla som har mött de jättelika timmerlaster som kommer svajande efter landsvägarna har väl känt en sugning i maggropen. Åtskilliga olyckor har hänt just med timmerbilar, och skall man ta med den aspekten i ett större sammanhang så torde den typen av trafiklösning vara betydligt farligare.

Flottningen ger inte sysselsättning året om, säger herr Turesson. Nej, det gör den inte, men den har i äldalarna varit en värdefull kompletterings-sysselsättning som vid sidan av skogs- och jordbruk har givit många människor en chans till existens. Nu försvinner de möjligheterna.

I dagens läge talas det mycket om nödvändigheten av att spara energi. Det strömmande vattnet i Norrlandsälvarna är en befintlig inhemsk energiresurs som kan användas för timmertransport i stället för dyr importerad olja och bensen. I Europas övriga länder försöker man så mycket som möjligt använda vattenvägar, men i Sverige går man åt rakt motsatt håll: Upp med allting på landsvägarna!

Är detta en samhällsekonomiskt förnuftig trafikpolitik? Jag har tagit tre exempel som på sitt sätt hör ihop för att påvisa att så inte är fallet. Kommunikationsministern redovisar en principiell inställning att tungt gods och långa transporter inte skall vräkas över på landsvägarna, men han stöder i sin argumentation den rakt motsatta linjen och tänker ingenting göra för att hejda denna i mitt och många tycke helt destruktiva utveckling. Det är beklagligt, därför att allt talar för att vi måste få en trafikpolitik som grundar sig på den totala samhällsnyttans intresse.

Enbart de tre exempel som jag har tagit upp i interpellationen borde vara skäl nog för regeringen att ingripa. Från annat håll har det som bekant sagts att man skall lyssna på rörelsen. Jag tycker nog att kommunikationsministern åtminstone borde lyssna på folkopinionen, och därifrån växer kraven på en annan trafikpolitik.

TORSTEN STRIDSMAN (c):

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

Det är bra att statsrådet klart säger ifrån att malmtransporter normalt bör ske med järnväg och inte med lastbil. Till viss del kan jag dela kommunikationsministerns uppfattning att man inte bör dra några långtgående trafikpolitiska slutsatser av de begränsade lastbilstransporter som nu går från Kiruna till Luleå. Men å andra sidan är det här inte vilken järnväg som helst som gått miste om transporten av malm. Här är det fråga om en järnväg som i

Om malmtransporterna i Norrbotten, m. m.

första hand byggts just för malmtransporter.

Statsrådet säger i svaret att SJ:s förhållande till kunderna skulle bli omöjligt om det visade sig att det fanns en möjlighet att få särskilda fraktlättnader genom att vända sig till regeringen i de enskilda fallen.

I den principiella frågeställningen kan jag instämma med kommunikationsministern. Det vore orimligt med regeringsingripande i SJ:s mellanhandvanden med enskilda företags transporter. Men när det gäller den s. k. malmbanan är förhållandena annorlunda och speciella.

För det första är det här fråga om en järnväg byggd för malmfrakter och avsedd att i första hand användas för det ändamålet.

För det andra är det inte fråga om en massa okända kunder som spontant dyker upp. Här är det fråga om två företag, LKAB och NJA, som är kända kunder.

Frågan är nu: Hur skall kommunikationsministern agera för att kunna förena ett samhällsekonomiskt handlande med ett företagsekonomiskt synsätt. I det här fallet företräder SJ det företagsekonomiska intresset. Det samhällsekonomiska intresset företräds av hela länets befolkning, som vill att malmbanan utnyttjas för avsett ändamål.

Med detta som bakgrund tror jag ingen skulle klandra Bo Turesson för ministerstyre om han i den här speciella frågan tog initiativet till att försöka förena det företagsekonomiska intresset med det samhällsekonomiska. Något måste nu göras i den här frågan.

Mitt förslag är därför att kommunikationsministern tar initiativet t. ex. till att få SJ att redovisa malmbanan som en särskild resultatenheter. Jag ser det förslaget som en god utväg att kunna komma till rätta med SJ:s frakttaxor på malmbanan.

Om statsrådet har bättre förslag har jag ingenting emot detta, huvudsaken är att det blir positivt resultat. Denna fråga har inte plötsligt uppstått med den nu aktuella transporten av 10 000 eller 20 000 ton malm på landsväg. Nej, SJ:s malmfrakttaxor har sedan flera år varit en irriterande fråga för oss norrbottningar. Den förutvarande regeringen förblev hela tiden passiv trots att frakttaxan flera gånger togs upp i rikdagen.

Nu vill jag vädja till kommunikationsministern att han visar sig mer konstruktiv i den här frågan än vad den socialdemokratiska regeringen var.

Så några ord om flottningen, som berörs i svaret. Statsrådet säger "att det vid en samhällsekonomisk kalkyl finns flera skäl som talar för att övergå till andra transportsätt". Jag vill inte hålla med om det. En utredning som gjordes på uppdrag av Norrbottensdelegationen visar bl. a. att flottningen som upphör i Kalix älv hade varit lönsam att fortsätta ur samhällsekonomisk synvinkel.

EIVOR MARKLUND (vpk):

Herr talman! Även jag vill tacka kommunikationsministern för svaret och ställa mig i raden av norrbottningar som försöker att kommentera det.

Omdömena i pressen – särskilt i länspressen – efter beslutet att föra över

malmtransporterna mellan Kiruna och Luleå från järnväg till landsväg har varit hårda. Det har talats om "det nya årets vansinnigaste beslut" och "idioti i kubik" omväxlande med mildare uttryck som "ett ovanligt kortsynt beslut". Ändå är detta milda västanfläktar jämfört med vad människor som av och till har anledning att trafikera den aktuella vägsträckan säger.

Talmannen tillåter nog inte att jag återger de grövsta omdömena, så jag skall nöja mig med att säga att jag som riksdagsledamot av många fått frågan: "Gör inte riksdagen någonting åt sådana här tokigheter?" Den frågan kan jag alltså nu vid hemkomsten till Kiruna besvara med att kommunikationsministern inte anser att man kan ingripa i enskilda bolags transporter.

Svaret kommer säkerligen att förvåna dem där uppe lika mycket som det har förvånat mig. Det talas ju ändå så mycket om att trafiksäkerheten måste tryggas så långt det är möjligt. Skall man då stillatigande låta ett statligt företag fatta ett beslut som måste vara betänkligt inte minst från trafiksäkerhetssynpunkt? De samhällsekonomiska följderna av den nu gällande ordningen är givetvis en annan tung bit. Här har redan redovisats det orimliga i att SJ har ett stort antal malmvagnar ur drift, att personal där ställs utan jobb osv.

I en av länstidningarna finns i dag ett reportage där trafikfarorna med det nya systemet mer eller mindre viftas bort. Men jag måste säga att jag tror mer på de taxichaufförer i Kiruna som uppger att de vid transporter exempelvis till sjukvårdsinrättningar i Boden och Umeå nu väljer inlandsvägen över Jokkmokk – en längre och sämre väg – just för att slippa göra omkörningar av de här 24-metersekipagen, som så här års åstadkommer en kraftig snörök.

När Stålverk 80 ännu framstod som ett realistiskt projekt och inte som en formel över planlöshet, diskuterades också hur malm skulle transporteras från Luleå till det nya verket. Då bedömdes nedsmutsningsproblemet vara så stort att man diskuterade helt andra transportmöjligheter än lastbil. Nu fraktas malmen i öppna vagnar även genom samhällen. Givetvis måste detta åstadkomma nedsmutsning. Det har också varit föremål för resonemang i hälsovårdsnämnden i Luleå. Lika givet är att bränslekostnaderna för den här transportformen måste bli större än för järnvägstransporterna. Men jag skall inte ta upp tiden med att upprepa tidigare till protokollet inlästa citat om trafikpolitikens inriktning från energisynpunkt – som bl. a. Kurt Hugosson tagit upp i den tidigare interpellationsdebatten.

Kommunikationsministern betonar starkt att fraktavtal måste bygga på frivilliga överenskommelser mellan SJ och SJ:s kunder och att man inte kan lägga sig i det statliga NJA:s eller – som det nu heter – SSAB:s transportmetoder. Visst kan man acceptera synsättet att statliga verk och företag skall ha rätt till självstyrelse. Men det får ju inte leda till hur tokiga konsekvenser som helst.

SJ:s prispolitik när det gäller malmtransporterna har länge diskuterats – frågan har tagits upp också i den här debatten – men alla försök att komma till rätta med problemet har mötts med samma dövhets för opinioner som när det gäller nedläggningar av järnvägar. Det orimliga malmfraktavtalet, som mina båda företrädare i talarstolen också varit inne på, har på detta sätt spelat en roll

Om malmtransporterna i Norrbotten, m. m.

som kraftigt medverkat till LKAB:s nuvarande läge. Men det skall alltså få fortsätta.

Och den märkliga överflyttningen av tunga transporter från rena och ändå relativt olycksfria tåg till bullrande, nedsmutsande och trafikfarliga lastbilar skall man också fortsätta att se genom fingrarna med. Nog förstår jag frågorna: Har vi någon regering? Vad gör ni i riksdagen? Och nog finns det anledning att – i likhet med Elver Jonsson, tror jag det var, i den tidigare interpellationsdebatten här i dag – tala om förtroendekris.

Eftersom det av kommunikationsministerns svar så klart framgår att man inte har möjlighet att ingripa kommer vi från vpk-gruppens sida att motionsvägen begära ett uttalande av riksdagen mot transporter på landsväg av malm, timmer och annat tungt och i vissa fall förorenande gods, liksom vi givetvis kommer att ta upp det sneda i att kostnaderna enligt lastbilstaxorna i sådana här fall kan vara lägre än kostnaderna på järnväg. Det handlar ju i frågor av det här slaget, Bo Turesson, inte bara om pengar utan i hög grad om människors säkerhet i trafiken och om vår miljö.

EVA WINTHER (fp):

Herr talman! Även jag skall sälla mig till raden av frågeställare som tackar för svaret.

Bakgrunden till frågorna har ju redan redovisats. Det har gjorts en rad kommentarer, och jag kan nog inte komma med särskilt många nya. Men jag vill lägga fram min syn på den här frågan, som ju gäller att det började rulla malmbilar i stället för malmtåg mellan malmfälten och Luleå.

Jag tror att det här var droppen som fick bägaren att rinna över för många människor, och jag tror att man i hela landet har funderat över den trafikpolitik vi har, eller rättare sagt över bristen på en genomtänkt trafikpolitik.

Nu säger kommunikationsministern i svaret att normalt bör malmtransporterna ske med järnväg och inte med lastbil, och statsrådets principiella inställning är att långa landtransporter av tungt gods bör ske på järnväg i så stor utsträckning som möjligt. Det är bra att vi är överens om det.

Statsrådet säger att det är speciella förhållanden bakom den här situationen. Mängden malm är liten, bara ca 10 000 ton. Hur stor mängd det egentligen gäller är svårt att få begrepp om. Jag har uppgifter om 10 000, 20 000 och 40 000 ton, och sanningen ligger kanske mellan 10 000 och 30 000 ton. Men det är egentligen betydelselöst, eftersom det är principen det gäller: tunga transporter på väg eller på järnväg. Så skulle det då enligt statsrådets svar ligga andra mycket speciella förhållanden bakom NJA:s beslut att köra malmen med lastbil. Ja, de speciella förhållandena är naturligtvis att tågtransport blev för dyrt.

Samtidigt som malmbilarna går kör SJ tomma tågsätt från Kiruna till Luleå för uppställning. Mer än tio tågsätt har körts ner tomma efter nyår. Det är ju verkligen inte att använda de resurser vi har på bästa sätt.

Tunga malmtransporter på landsväg – ja, det finns en positiv sida av detta. Jag tror att statsrådet har framfört det någon gång, och det är att de hårt

drabbade åkarna i Norrbotten får en chans till körningar. Detta är naturligtvis bra, men det bidrar – som sagts tidigare här – till att öka trafikriskerna: långa fordon gör att det blir svårt att köra om, omkörningssträckorna blir långa. Hur mycket damm och stoft ryker det inte från malmastbilarna? Som Eivor Marklund sade nyss håller man på att undersöka den saken i Luleå. Man vill ta reda på vilka problem som uppstår med malmstoftet i de centrala delarna av Morjärv, Töre, Råneå och Luleå.

De åtgärder som jag efterlyser i min fråga skulle ju kunna påverka SJ att föra en annan taxepolitik. I sitt svar säger då statsrådet följande: "SJ:s förhållande till kunderna skulle snabbt bli helt omöjligt om det visade sig att det fanns en möjlighet att få särskilda fraktlättnader genom att vända sig till regeringen i de enskilda fallen." Detta är säkert helt riktigt, men det är ju inte det som det är fråga om. Det gäller att påverka SJ:s taxepolitik så, att SJ:s tjänster blir attraktiva för företagen och människorna. Jag har tidigare här i kammaren med statsrådet debatterat LKAB:s fraktavtal med SJ och därvid konstaterat hur snett det slår. Det är alltså fråga om att påverka SJ, så att man kan använda sig av SJ:s tjänster, och det gäller att påverka SJ så, att SJ tar regionalpolitiska hänsyn vid taxesättningen.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Alf Lövenborg ställde ett par frågor och gjorde ett par påståenden som jag utgår ifrån att han vill att jag skall säga min mening om. Det skall jag göra. Jag skall svara rakt och mycket lättfattligt.

Den första frågan lydde: Är det klokt att ge sig ut och köra malm på landsväg? Mitt svar är nej.

Den andra frågan lydde: Innebär detta en trafikpolitisk nyordning? Mitt svar är nej.

Påståendet löd ungefär så här: SJ:s avveckling av styckegodstrafiken skall få fortsätta. Min motfråga är denna: Vem har sagt detta?

Alf Lövenborg sade att jag i interpellationssvaret har redovisat en principiell inställning. Det är riktigt, men den strider inte mot min uppfattning att vi i dag måste följa den trafikpolitik som gäller. I stället har jag sagt att den principiella inställningen att tungt gods i så stor utsträckning som möjligt bör gå på spår skall ses som en viktig utgångspunkt för det fortsatta trafikpolitiska reformarbetet. Det står jag fast vid.

Jag skall inte ta upp tiden med ytterligare kommentarer utan bara rätta till en sak. Eivor Marklund talade om trafikfarligheten vid, om jag nu uppfattade henne rätt, de 24 m långa fordonen. Enligt uppgifter jag har fått från officiellt håll är fordonslängderna 18–20 m.

Därmed har jag, herr talman, svarat på de följdfrågor som jag för tillfället kan svara på.

ALF LÖVENBORG (apk):

Herr talman! Beträffande spørsmålet om styckegodstrafiken, som kommunikationsministern tog upp i sin replik, vill jag fråga om jag möjligen får tolka det så, att den omläggning som SJ nu planerar inte skall få fortsätta.

Om malmtransporterna i Norrbotten, m. m.

Återigen redovisar kommunikationsministern sin principiella inställning, som enligt kommunikationsministern inte strider mot vad som nu sker och som inte är något bevis på ambivalens. Jag har verkligen inte kunnat undgå att tala om det jag uppfattar som en tvekløshet, som i detta sammanhang är kännetecknande för kommunikationsministern.

Det är märkligt att han å ena sidan stolt deklarerar inställningen att tungt gods skall transporteras per järnväg långa sträckor men å andra sidan ändå ger ett godkännande av den ordningen – för det är vad som sker i praktiken, även om kommunikationsministern säger nej. Det är – utan alla jämförelser i övrigt – att uppträda med två ansikten, ungefär som dr Jekyll och Mr. Hyde. Man kan inte tala om att man vill genomföra en bättre trafikpolitik och samtidigt godkänna drastiska försämringar, men det är vad som nu håller på att ske.

Kommunikationsministern har i sitt svar framhållit att han inte kan ingripa och att SJ måste få agera självständigt. Stridsman ansluter sig också till denna inställning. Jag har aldrig kunnat acceptera denna grumliga filosofi. Den har fått mycket betydande konsekvenser bl. a. i Norrbotten, där man har fått bevittna hur de statliga företagen har agerat som korpar, som försökt hacka ut ögonen på varandra. Vart och ett har dragit åt sitt håll, på ett sätt som har saboterat alla möjligheter till en förnuftig samordning. Det är också det som ligger i botten på den fråga som vi nu diskuterar, bl. a. det upprörande faktum att malmen transporteras på landsväg medan malmvagnarna står tomma och rostar. Alla vi som deltagit i denna debatt har framhållit att detta är ett argument mot ordningen att de statliga företagen skall agera efter eget huvud och efter egna kortsynta vinstintressen.

Ministrarna brukar säga att man inte får etablera något ministerstyre. Men om Bo Turesson sade ifrån att malmtrafiken banne mig skall gå efter järnväg och också gjorde något för att förhindra en motsatt utveckling, vet jag inte vem – utom några centralbyråkrater i SJ:s högsta ledning eller i SSAB – som skulle anklaga honom för ministerstyre. Tvärtom tror jag att Bo Turesson skulle få sympati från de mest oväntade håll för ett resolut uppträdande, som verkligen rimmar med den principiella inställning han i ord ger uttryck för, nämligen att tungt gods på långa sträckor skall transporteras med järnväg.

En gammal tant i Gällivaretrakten ringde mig just när denna fråga blev aktuell. Hon bor vid den väg där malmen skall transporteras, med risk till liv och lem för människorna, och hon undrade litet försiktigt om det kunde ha någon verkan om hon skickade en kagge hjortron till kommunikationsministern och samtidigt bad honom avstyra detta elände. Jag svarade att det inte går, eftersom kommunikationsministern då kan fällas för att ha tagit mutor, och jag är inte så hämndlysten att jag önskar honom något sådant. Men vi kan väl ändå hoppas att det sunda förnuftet ger honom anledning att ingripa, sade jag. Det hoppet sveks tyvärr för mig, för tanten i Gällivaretrakten och för många andra.

Kvantiteten stycke godstrafik är naturligtvis inte helt avgörande, men varje överförande av trafik från järnväg till landsväg strider enligt min mening mot en samhällsekonomiskt förnuftig och samhällsnyttig trafikpolitik. Det

formella beslutet om omorganisationen är ännu inte klart, och kommunikationsministern har fortfarande möjlighet att påverka utvecklingen och leva upp till sin filosofi. SJ är ju ute efter att kapa bort de minst lönsamma delarna av sin frakthantering, men nog bör man se på vad det i övrigt får för konsekvenser både vad gäller styckegodstrafiken och på andra punkter. Gör för en gångs skull en samhällsekonomisk totalkalkyl! Para denna, herr Turesson, med den tidigare uttryckta principiella grundinställningen, så kanske ni på kommunikationsdepartementet kommer fram till att det är dags att slå till bromsarna!

Jag skall inte ta upp en ny debattomgång om flottningen. Jag vill bara uttrycka min inställning att det måste vara nationalekonomiskt slöseri när det gäller sådana kvantiteter som det här är fråga om att inte använda vattenvägarna för att därmed avlasta landsvägarna. Det är minst lika tokigt som att transportera malm på landsväg och fjärran från en förnuftig trafikpolitik.

TORSTEN STRIDSMAN (c):

Herr talman! Jag kan först säga att jag respekterar vad kommunikationsministern sade i sitt svar, att det är svårt att i det enskilda fallet gripa in i den frakttaxefråga mellan SJ och NJA som nu är aktuell och som har föranlett våra frågor här i riksdagen. Men jag vill samtidigt säga att det här är inte ett bra förhållande. Man måste givetvis hitta på metoder för att kunna angripa det och det var därför jag kom med förslaget. Jag hade kanske väntat att kommunikationsministern på något sätt skulle beröra det. Jag föreslog att man gör malmbanan till en speciell resultatenhet. Man anvisar malmbanan som en enhet, tar fram de intäkter man har och tar fram de kostnader som finns på den här speciella malmbanan. Skulle man få något slags bokföring på det skulle det vara mycket lättare att angripa den problematik som vi från norrbottensbanken har tagit upp.

Jag vill be kommunikationsministern att han nu försöker övergå från ett passivt handlande till ett mera konstruktivt tänkande i den här frågan, och försöker hitta på förslag som gör att vi kommer från irritationen som, vilket har påpekats tidigare, ingen norrbottning tycker om.

EVA WINTHER (fp):

Herr talman! Statsrådet Turesson har i flera omgångar i kamraren sagt att enligt gällande regler skall man på SJ-planet bara lägga företagsekonomiska principer till grund för sina framställningar och beslut. Jag vill då bara framföra en stilla undran: Ingår det inte i företagsekonomiskt synsätt att det går att sälja mer om man sänker priset? Man måste väl försöka fundera över hur man skall få fler kunder och försöka behålla de kunder man har.

LKAB försökte under 1977 få en ändring av fraktkostnaderna för att få en jämnare fördelning av transporterna 1977–1978 mellan MalMBERGET och Luleå, vilket skulle ha varit bra både för de SJ-anställda och för de LKAB-anställda. Det sade SJ nej till. Därför kör man nu med tomma tågsätt på SJ mellan Kiruna och Luleå, som jag talade om tidigare – det har man råd med.

Torsdagen den
19 januari 1978

Om malmtransporterna i Norrbotten, m. m.

Man har också råd att låta malmen transporteras på landsvägen. Slutligen hoppas jag att det är både första och sista gången vi ser malmbilar mellan Kiruna och Luleå.

När det gäller den modell för prissättning- och transportorganisation som SJ planerar och arbetar med för styckeodset säger statsrådet i sitt svar till Alf Lövenborg att förändringen om den genomförs skulle innebära mycket små ökningar av lastbilstrafiken. Jag tror inte att de SJ-anställda i Norrbotten håller med om det. Om man gör som trafikchefen i Norrbotten har föreslagit, och behåller bl. a. Gällivare som terminal för styckeodshantering, skulle ungefär 30 ton gods köras dagligen med bil till Gällivare från Luleå – en sträcka på 25 mil – eller också skulle de köras med tåg till Kiruna förbi Gällivare, och med bil 12 mil tillbaka. Det kommer att bli helt orimliga följder på olika håll i landet. ERU har i sina undersökningar påvisat att det finns ett samband mellan företagsetablering och goda kommunikationer, speciellt möjlighet till järnvägstransport. Det här kan slå fruktansvärt illa för Norrbotten. Beslutet får inte tas innan vi får en samlad bedömning av en ny trafikpolitik.

En annan fråga som är viktig i den här förändringen när det gäller styckeodshantering är nu också hur många av SJ:s anställda som kommer att drabbas. Det har nämnts siffror på 500–1 500.

Slutligen några ord om flottningen, eftersom den också berör mig som norrbottning. Jag kan inte heller finna att det kan ge några samhällsekonomiska fördelar när flottningen försvinner. Timmerbilarna på vägarna är också en trafiksäkerhetsrisk i den mån en omkörning av en stor bil alltid innebär en risk. Statsrådet säger att flottning är ett farligt arbete. Det kan jag hålla med om. Ett annat argument för att ta bort flottningen skulle vara att den inte ger sysselsättning året runt. Det är i och för sig riktigt, men det viktiga är att flottningen har varit just det där extra tillskott som behövts för många människor efter älvdalarna i Norrbotten för att de skall klara sin årliga försörjning. Att lägga ned flottningen kan då bidra till en ökad arbetslöshet.

Det är givet att det är bra om järnvägarna används mer. Men om man genomför den nya styckeodsmodellen, så blir det snart bara vägen och lastbilarna kvar. Det är helt nödvändigt att vi snabbt får en ny trafikpolitik i vårt land. Vill statsrådet medverka till det?

EIVOR MARKLUND (vpk):

Herr talman! Lika litet som Bo Turesson har jag naturligtvis inte heller själv mätt ekipagen. Jag får liksom statsrådet lita till uppgifter. De uppgifter jag fått har stått i åtskilliga presskommentarer, senast i det reportage som jag åberopade och som stod infört i en av länstidningarna i dag. Det heter där att en av chaufförerna som sköter dessa transporter under kaffepauser samtidigt går runt och kollar att allt är som det skall med det 24 meter långa ekipaget.

Hur det ligger till med den saken vet jag alltså inte närmare, men nog måste jag säga att jag som bilförare mellan mötesplatser i vårt stora län tycker att det

är alldeles tillräckligt krävande att köra om ett 18–20 meter långt ekipage, så det är inte mycket att orda om.

Vad jag vill att vi ändå skall uppnå – inte minst med hjälp av den opinion som vi fyra riksdagsledamöter här gjort oss till tolk för – är att vi verkligen får stopp på den galna trafikpolitik som leder till dessa konsekvenser. Annars får vi rätt som det är stå här och kommentera ett nytt steg på denna galna väg: malmen från våra gruvor kanske skulle transporteras med båt från Narvik runt hela Sverige och till Luleå.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Alf Lövenborg påstår att jag har godkänt någonting. Jag vet inte vad det är som jag har godkänt. Jag har inte befogenhet att godkänna eller underkänna om ett aktiebolag – även om detta är statsägt – väljer ett visst sätt för att transportera sina produkter eller råvaror.

Däremot, Alf Lövenborg, har jag med en uppriktighet och klarhet, som inte är särskilt vanlig i den här officiella positionen, sagt att jag inte anser det vara klokt att välja detta transportsätt. Jag undrar om det inte kan vara lika verkningsfullt att säga så – kanske mera verkningsfullt – som att t. ex. slå näven i bordet, något som regeringsledamöter ibland får rådet att göra.

Några reella möjligheter att förbjuda bolaget att transportera malm på väg har jag inte, Alf Lövenborg. Om Alf Lövenborg har någon annan åsikt om detta och något råd att ge mig om hur jag skall kunna sätta makt bakom ordet och min mening att det inte är klokt att transportera på det här sättet, var då snäll och tala om det, så att vi får se om det finns någon realism bakom ett sådant påstående. Möjligen kunde man tänka sig att industriministern, under vars egid det här bolaget indirekt lyder, skulle kunna påverka det. Men jag som kommunikationsminister har icke någon befogenhet att lägga mig i detta.

Torsten Stridsman säger att det vore önskvärt att göra malmbanan till en särskild, avgränsad del av SJ. Ja, det kan hända. En lösning vore naturligtvis att överlåta malmbanan till LKAB och låta LKAB driva den i egen regi. Det låter sig göra, och det skall vi givetvis överväga. Det är inte alls så orimligt som det kanske verkar vid första påseendet.

Eva Winther säger att man kan sälja mera om man sänker priset. Javisst, det tror jag nog man kan säga. Men skall man nu sänka priset för att få mera transporter, då måste man ju sänka det ganska rejält. Om man, för att ta ett enkelt räkneexempel, skulle sänka priset till hälften, så måste vi ju dock ha dubbelt så mycket transporter för att uppnå samma intäkt. Och jag kan försäkra Eva Winther att den kapaciteten har inte SJ. Vi har inte ens möjlighet att sänka priset med 25 % och ta emot den ökning som krävs för att göra det inkomstmässigt neutralt.

Det är ju en tråkig sak, kan man säga, att SJ inte har den kapaciteten. Men då återkommer jag till vad jag tidigare i dag har antytt och vad jag talade om här för en vecka sedan, när jag riktade om inte en anklagelse så dock en förebråelse till flertalet av denna kammars ledamöter. Det är nämligen ytterst riksdagen som inte under gångna år försett SJ med tillräckliga

investeringsmedel för att man skall kunna bygga ut och modernisera sin trafikapparat i sådan utsträckning och på sådant sätt att SJ kan tillhandahålla den transportservice som samma ledamöter av riksdagen kräver.

Jag sade, påpekar Eva Winther, att det var samhällsekonomiska fördelar med att överge flottningen. Med det menade jag att det ju har visat sig – förutom en mängd av de skäl som jag anförde i svaret på interpellationen – att den långa tid som förflyter mellan det att trädet skils från stubben och till dess att samma träd kommer in i maskinerna i fabriken, vid vanlig avverknings-teknik och vid flottning, drar med sig mycket stora kapitalkostnader. Detta försvårar för den svenska trävaruindustrin att hålla konkurrenskraftiga priser.

Det finns, menar jag, en samhällsekonomisk fördel av att förkorta denna tid. Från nio månader vid vinteravverkning och flottning får man ned den till två månader, om man kan avverka året om och landtransportera virket. Detta gör att massafabriker och sågverk inte behöver hålla så höga priser. De kan sälja bättre, åtminstone under normala tider – dagens läge skall vi ju inte tala om. Det har väl i all rimlighets namn en samhällsekonomisk betydelse att man kan hålla i gång företagsamheten, bereda försörjnings- och sysselsättningsmöjligheter åt människorna och sälja varor för att balansera vår utrikeshandel.

ALF LÖVENBORG (apk):

Herr talman! Nu säger kommunikationsministern med en viss indignation riktad mot mig att han inte har godkänt någonting. Det är kanske så. Men om man inte gör någonting åt ett uppenbart missförhållande och när man, som det ändå uppfattas, sitter i maktens korridorer blir det de facto ett godkännande.

Jag har sagt ifrån, säger kommunikationsministern, att jag inte tycker att det är klokt att skicka malm på landsväg. Det vill jag naturligtvis registrera. Det kanske är lika verkningsfullt, säger statsrådet vidare. Vi får verkligen hoppas att så är fallet. Vi får ganska snart se om kommunikationsministerns auktoritet är tillräcklig för att stoppa den här märkliga trafikpolitiska uppläggningsen.

Jag tycker att detta tal om att regeringen inte kan lägga sig i är märkligt. Regeringen lägger sig ju i alla möjliga frågor – det skall ju en regering göra. Det rör sig i det här fallet om så vitala trafikpolitiska frågor att jag inte kan förstå att det kan vara SJ:s eller SSAB:s egen sak – den rör oss alla. Har vi en regering med en kommunikationsminister i spetsen måste den kunna ingripa. Annars behöver vi ju varken regering eller kommunikationsminister. Då kan vi ju bara låta allting löpa i enlighet med marknadskrafternas fria spel, där statliga verk och företag spelar med så mycket de orkar.

Man kan också fråga sig om det är vanlig enkel ekonomi med i bilden. Kan det verkligen vara lönsamt för SJ att låta frakter gå ifrån sig, när SJ i alla fall har personal och utrustning som kostar pengar vare sig den står eller går? Det gäller inte bara Norrbotten.

Jag skall innan vi slutar den här debatten, som väl nu är inne i sin final, säga

något om ett öppet brev från en fackligt aktiv järnvägsman i Stockholm, ett brev som publicerades i Norrskensflamman den 11 januari och där den här mannen skriver till sitt förbund och säger att det måste kräva en redovisning av hur SJ sköter sina fraktintressen. Han skriver: "Men – kan SF stå likgiltiga till vad som timar i norr eller exempelvis, vad som håller på att ske med SJ:s styckegodstrafik eller avtalsfrågor mellan ASG och SJ och Åhlen Holm i Jordbro i Stockholm och i andra avtalsfrågor? – ASG 'snodde' hela SJ:s trafik med Åhlens i Jordbro – en förlust på 3,5 millioner kronor – alla investeringskostnader då ej inräknade. Förlusten rör sig om det tredubbla om man tar hänsyn till investeringskostnaderna."

Han frågar också om SJ verkligen har undersökt alla möjligheter att få malmen transporterad per järnväg i stället för på landsväg. Jag tycker att också det är en befogad fråga.

TORSTEN STRIDSMAN (c):

Herr talman! Jag vill först tacka kommunikationsministern för det nya konstruktiva tänkande som kom fram i det senaste svaret till mig. Det var ett intressant besked att man kan tänka sig att malmbanan kan bli en begränsad resultatenheter. I vilken form det skall ske, om LKAB skall överta banan eller om det skall ske på något annat sätt, får, tycker jag, framtiden visa. Huvudsaken är i alla fall att man efter det här beskedet förhoppningsvis kan börja tackla malmtaxefrågan på ett mera positivt och reellt sätt.

Tack än en gång för det beskedet.

EVA WINTHER (fp):

Herr talman! Statsrådet sade att det inte är så lätt att sänka priserna, bl. a. därför att om man sänker priserna till hälften behövs dubbelt så mycket transportmaterial för att klara den prissänkningen. Det behövs medel för att klara det, och det har riksdagen inte givit. Då får jag väl säga som Elver Jonsson i en tidigare debatt, att jag kommer inte att pruta på det budgetförslag som regeringen lägger fram i år. Jag har inte varit med i riksdagen så länge att jag har kunnat påverka SJ:s budget tidigare.

När det sedan gäller flottningen är det från samhällsekonomisk synpunkt också viktigt att människor får behålla jobben. Det är väl just det vi upplever när man lägger ner flottningen, att många av dem som haft inkomster därav på somrarna får det besvärligt.

Slutligen vill jag bara säga att det som är så väldigt oroande ju är att SJ hinner genomföra så stora förändringar till det sämre, medan vi väntar på en ny trafikpolitisk proposition med en ny syn på trafikpolitiken, att vi så småningom riskerar att det inte går att föra en så god trafikpolitik som vi gärna ville ha.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Låt mig bara göra ett par små anmärkningar med anledning av några ord av Alf Lövenborg, som måhända var förflugna. För att det inte skall spridas några vanföreställningar rörande regeringens arbetsförhållanden vill

*Om bakgrunden
till besök i Cam-
bodja av svensk
ambassadör*

jag konstatera för det första att jag inte sitter i någon korridor, för det andra att jag inte står i spetsen för någon regering.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 16 Om bakgrunden till besök i Cambodja av svensk ambassadör

Utrikesministern KARIN SÖDER erhöll ordet för att besvara *Per-Erik Nissers* (m) den 13 januari anmälda fråga, 1977/78:252, och anförde:

Herr talman! Per-Erik Nisser har frågat mig om bakgrunden till det besök som Sveriges ambassadör i Bangkok, Jean-Christophe Öberg, avlade i Cambodja den 22–24 december samt bett mig kommentera de uttalanden Öberg gjort efter sin resa.

Ambassadör Öberg informerade i slutet av november utrikesdepartementet, att han jämte sin hustru blivit inbjuden av Cambodjas ambassadör i Laos att besöka templen i Angkor Wat i Cambodja. Det var fråga om ett kort besök av privat karaktär. Från utrikesdepartementets sida fanns ingen erinran mot ett sådant besök.

Beträffande den TV-intervju som Öberg gav efter sitt besök i Cambodja vill jag hänvisa till vad jag sade till TT den 29 december, nämligen att hans uttalande om situationen i Cambodja efter ett 48 timmars privat besök i landet står för hans egen räkning.

Jag tillade att vi inte vet hur många personer som kan ha omkommit i Cambodja 1975–1977 till följd av tvångsutrymning av städer, svält och politiska utrensningar. Pressuppgifter på basis av flyktingberättelser har varierat från över miljonen omkomna till några hundra tusen. Säkert torde vara att många människor lidit svårt i Cambodja i samband med de stora omvälvningar som ägt rum i detta land under 1970-talet.

PER-ERIK NISSER (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka utrikesministern Karin Söder för svaret på min fråga. Bakgrunden till denna är kanske inte i första hand själva händelserna i Cambodja. Enstämmiga uppgifter tyder på att i detta land försiggått och försiggår omänskliga grymheter av ett slag som för oss västerlänningar ter sig groteska och för tankarna tillbaka till Djingis Khans och Timur Lenks dagar under tidig medeltid.

Jag har inte heller ställt frågan i anledning av att vår i Bangkok ackrediterade ambassadör personligen hyser en, som det synes mig, skräckblandad beundran för det sätt på vilket de röda khmererna söker från grunden bygga upp ett helt nytt samhällssystem. Det får stå för hans räkning, och var och en har rätt till sin privata åsikt.

Frågan är faktiskt mera fotad på en stilla undran, för att inte säga förundran, över hur och varför en person på en så utsatt och viktig offentlig post som en ambassadör innehar över huvud taget yttrar sig på ett sådant sätt som skett. Försöken att skylla över med allmänna uttryck om flyktingars tendentiösa

berättelser angående de grymheter som begåtts och begås och att dessa vittnesmål icke är att sätta större tilltro till, trots sin enstämmighet, är minst sagt förbluffande och anmärkningsvärda, för att uttrycka sig på diplomatiskt språk. Att ambassadör Öbergs hela agerande väckt, mildt talat, förvåning, för att icke säga bestörtning, hos en mängd medborgare här i landet alltifrån ambassadpersonal till övrigt folk är inte att ta miste på.

Vad statsrådets svar anbelangar var det ju mycket diplomatiskt. Jag tycker mig dock kunna utläsa en viss sofistikerad ironi i konstaterandet, att ambassadörens uttalande efter 48 timmars resa får stå för hans egen räkning. Ja, det håller jag med om, men däremot kan man fråga sig om sättet att föra fram sina privata åsikter var omdömesgillt. Att ambassadören reser till de gamla templen i Angkor Wat är i och för sig vackert, men skall det behövas en TV-reporter, två andra UD-män plus en cambodjansk utrikesminister med i sammanhanget? Det orsakar ju vissa funderingar.

F. ö. hoppas jag att utrikesministern vid något lämpligt senare tillfälle, sedan ambassadör Björk i Peking lämnat sin rapport från Carnbodja, vill ge ytterligare information. Det skulle skingra mycken mystik, förundran och förgelse i denna affär.

Jag vill till slut, herr talman, än en gång tacka för svaret.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 17 Föredrogs och hänvisades

Motioner

- 1977/78:355 till konstitutionsutskottet
- 1977/78:356 och 357 till finansutskottet
- 1977/78:358–360 till skatteutskottet
- 1977/78:361 till lagutskottet
- 1977/78:362 och 363 till utrikesutskottet
- 1977/78:364–367 till socialförsäkringsutskottet
- 1977/78:368–374 till socialutskottet
- 1977/78:375–378 till utbildningsutskottet
- 1977/78:379–381 till trafikutskottet
- 1977/78:382 till utbildningsutskottet
- 1977/78:383 till trafikutskottet
- 1977/78:384 och 385 till jordbruksutskottet
- 1977/78:386 till arbetsmarknadsutskottet
- 1977/78:387–390 till näringsutskottet
- 1977/78:391 och 392 till arbetsmarknadsutskottet
- 1977/78:393 till civilutskottet
- 1977/78:394 till socialutskottet
- 1977/78:395 till konstitutionsutskottet
- 1977/78:396 och 397 till näringsutskottet
- 1977/78:398 till utbildningsutskottet
- 1977/78:399 till trafikutskottet
- 1977/78:400 till civilutskottet
- 1977/78:401 till näringsutskottet

§ 18 Förste vice talmannen meddelade att propositionerna nr 100 och 101 skulle sättas sist på morgondagens föredragningslista.

§ 19 Anmäldes och bordlades

Proposition

1977/78:85 om nytt statsbidrag till grundskolan m. m.

§ 20 Anmäldes och bordlades

Motioner

1977/78:402 av *Sixten Pettersson* och *Allan Åkerlind* om förbud mot kollektivanslutning till politiskt parti, m. m.

1977/78:403 av *Lars Werner m. fl.* om avskaffande av spärregler vid val till riksdag och landsting, m. m.

1977/78:404 av *Per Bergman* och *Lars Henrikson* om redovisningen av administrationsersättningen för bostadslån

1977/78:405 av *Thure Jadedtig* och *Eric Marcusson* om en sysselsättningsnomenklatur för hela arbetsmarknaden

1977/78:406 av *Svea Wiklund* och *Ella Johnsson* om åtgärder för att stimulera det enskilda sparandet

1977/78:407 av *Tage Adolfsson* om en översyn av fordonsbeskattningen

1977/78:408 av *Tage Adolfsson m. fl.* om information till skattskyldig om det totala skatte- och avgiftsuttaget, m. m.

1977/78:409 av *Tage Adolfsson m. fl.* om behovet av resultatutjämning inom skogs- och lantbruk

1977/78:410 av *Bertil Dahlén* om ändrade regler för beskattning av vinster i utländska lotterier

1977/78:411 av *Åke Gillström m. fl.* om uppgift till taxeringsmyndighet rörande ränta på i bank insatta medel

1977/78:412 av *Sven Lindberg m. fl.* om skärpt beskattning av vissa fritidshus

1977/78:413 av *Christer Nilsson* om beskattningen av vissa bostadsrättsföreningar m. m.

1977/78:414 av *Per-Axel Nilsson m. fl.* om beskattningen av s. k. månadsresor

1977/78:415 av *Gunnar Olsson m. fl.* om beskattning av annonser i annonsblad

1977/78:416 av *Bengt Silfverstrand* och *Hans Pettersson* i Helsingborg om översyn av skatteavdragen för arbetsresor med egen bil

1977/78:417 av *Lars Ulander m. fl.* om utökad kontroll av vissa företag

1977/78:418 av *Joakim Ollén* om ekonomiskt förtal

1977/78:419 av *Margareta Andrén* och *Elver Jonsson* om lagstiftningen rörande onykterhet vid trafik till sjöss

1977/78:420 av *Tore Claeson m. fl.* om förbud mot koppling i hyresavtal av hyra av bostad och hyra av bilplats

1977/78:421 av *Joakim Ollén* om lagstiftning rörande ideella föreningar

1977/78:422 av *Olle Wästberg* i Stockholm om en ny aktiebolagslag

- 1977/78:423 av *Olof Palme m. fl.* om nedrustningsfrågor m. m.
- 1977/78:424 av *Axel Andersson m. fl.* om politisk information vid de militära förbanden
- 1977/78:425 av *Bertil Dahlén* om tidpunkten för inkallelse till värnplikts-tjänstgöring
- 1977/78:426 av *Bo Forslund* och *Stig Olsson* med anledning av propositionen 1977/78:65 om vissa organisationsfrågor m. m. rörande försvaret
- 1977/78:427 av *Svante Lundkvist m. fl.* med anledning av propositionen 1977/78:65 om vissa organisationsfrågor m. m. rörande försvaret
- 1977/78:428 av *Olof Palme m. fl.* om förbättrade värnpliktsförmåner m. m.
- 1977/78:429 av *Olof Palme m. fl.* om försvarspolitiken
- 1977/78:430 av *Olof Palme m. fl.* med anledning av propositionen 1977/78:63 om försvarsmaktens centrala ledning m. m.
- 1977/78:431 av *Kerstin Andersson* i Hjärtum och *Kerstin Göthberg* om vidgad rätt till föräldrapenning vid vård av sjukt barn
- 1977/78:432 av *Lennart Bladh m. fl.* om rätt för psykiskt utvecklingsstörd att erhålla handikappersättning
- 1977/78:433 av *Ingegärd Fränkel* om kostnadsfria läkemedel
- 1977/78:434 av *Anita Gradin m. fl.* om vidgad rätt till föräldrapenning vid adoption
- 1977/78:435 av *Sture Korpås* och *Sven Eric Åkerfeldt* om fördelningen av bidragen för uppsökande verksamhet på arbetsplatser, m. m.
- 1977/78:436 av *Elvy Nilsson m. fl.* om ändrade regler för ersättning vid vård av sjukt barn
- 1977/78:437 av *Margit Sandéhn* och *Maj-Lis Landberg* om ändrade regler för återbetalning av studiemedel
- 1977/78:438 av *Anna-Greta Skantz m. fl.* om rätt till föräldrapenning vid besök i förskoleverksamhet
- 1977/78:439 av *Anna-Greta Skantz m. fl.* om förbättrat studiestöd till vuxenstuderande
- 1977/78:440 av *Lars Werner m. fl.* om förbättrad ålderspension
- 1977/78:441 av *Margareta Andrén* om åtgärder för att minska allergisjukdomarnas omfattning
- 1977/78:442 av *Gunnel Jonäng* om rätt till tjänstledighet för vård av anhörig
- 1977/78:443 av *Iris Mårtensson m. fl.* om månatlig utbetalning av allmänt barnbidrag
- 1977/78:444 av *Åke Victorsson m. fl.* om stöd till nöjesverksamhet i alkoholfri miljö
- 1977/78:445 av *Allan Åkerlind* och *Tore Nilsson* om en ny abortlagstiftning
- 1977/78:446 av *Per Bergman m. fl.* om musikteaterverksamheten
- 1977/78:447 av *Eric Jönsson* och *John Johnsson* om stöd till djurparker
- 1977/78:448 av *Lars Werner m. fl.* om höjt statsbidrag till centrumbildningar och fria grupper inom kulturlivet
- 1977/78:449 av *Margareta Andrén* om inrättande av en gerontologisk institution

- 1977/78:450 av *Lennart Bladh m. fl.* om yrkesteknisk högskoleutbildning i Kristianstad och Hässleholm
- 1977/78:451 av *Eric Jönsson m. fl.* om inrättande av ett idrottsgymnasium i Malmö
- 1977/78:452 av *Anna-Greta Skantz m. fl.* om behovet av en högre musikutbildning i Malmö
- 1977/78:453 av *Ingrid Sundberg* och *Tore Nilsson* om arbetsvård för grundskolans lärare
- 1977/78:454 av *Sten Svensson m. fl.* om en livsmedelsteknisk utbildning i Skaraborgs län
- 1977/78:455 av *Lars Werner m. fl.* om förstatligande av läromedelsproduktionen, m. m.
- 1977/78:456 av *Lars Werner m. fl.* om avskaffande av betygen inom skolsystemet
- 1977/78:457 av *Stig Alftin m. fl.* om kommunikationsradio på SJ:s lok
- 1977/78:458 av *Arne Andersson* i *Ljung m. fl.* om förbättring av telenätet
- 1977/78:459 av *Axel Andersson m. fl.* om lika konkurrensvillkor vid specialtransporter
- 1977/78:460 av *Georg Andersson m. fl.* om SMHI:s verksamhet
- 1977/78:461 av *Arne Blomkvist m. fl.* om kostnaderna för kanal- och insjötrafiken, m. m.
- 1977/78:462 av *Bertil Dahln* om biljettsamverkan mellan SJ och GDG
- 1977/78:463 av *Anton Fågelsbo m. fl.* om förbud mot vägsalt
- 1977/78:464 av *Sven Johansson m. fl.* om ändring av SJ:s bestämmelser rörande studeranderabatt
- 1977/78:465 av *Ella Johnsson* och *Svea Wiklund* om statsbidraget vid förändring av järnvägssträckning
- 1977/78:466 av *Hans Pettersson* i Helsingborg och *Bengt Silfverstrand* om regler för hejdande av fordon
- 1977/78:467 av *Martin Segerstedt m. fl.* om viss förbättring av järnvägslinjen Ånge-Bräcke
- 1977/78:468 av *Rune Torwald m. fl.* om bättre samarbete mellan statens järnvägar, postverket och televerket
- 1977/78:469 av *Margaretha af Ugglas m. fl.* om långtidsparkering på gatu-mark
- 1977/78:470 av *Bengt Wiklund m. fl.* om höjt statsbidrag för vägbyggnad i Västernorrlands län
- 1977/78:471 av *Britta Hammarbacken* om åtgärder mot dumpning av radioaktivt avfall i havet
- 1977/78:472 av *Ella Johnsson* och *Björn Eliasson* om åtgärder för att främja produktionen av proteinfoder
- 1977/78:473 av *Torsten Karlsson* och *Maj-Lis Landberg* om rening av avloppsvatten från tandvårdsinstitutioner
- 1977/78:474 av *Eric Marcusson* och *Thure Jadestig* om jakträtten på allmän väg

- 1977/78:475 av *Magnus Persson m. fl.* om tiden för avgivande av yttrande till koncessionsnämnden för miljöskydd
- 1977/78:476 av *Anna Eliasson m. fl.* om höjt statsbidrag till hemslöjden
- 1977/78:477 av *Rolf Hagel* och *Alf Lövenborg* om energipolitiken
- 1977/78:478 av *Yvonne Hedvall* om möbelindustrins firmamärkning
- 1977/78:479 av *Yngve Nyquist m. fl.* om åtgärder för att utveckla gruvhanteringen
- 1977/78:480 av *Gunnar Olsson* om skogsindustrins råvaruförsörjning
- 1977/78:481 av *Anna Wohlin-Andersson m. fl.* om domänverkets markpolitik
- 1977/78:482 av *Bonnie Bernström* om sommararbete i Sverige för östeuropeiska ungdomar
- 1977/78:483 av *Bertil Dahlén* om åtgärder mot försumning av sjöar
- 1977/78:484 av *Gunnel Jonäng* om förtidspensioneringen
- 1977/78:485 av *Gustav Lorentzon m. fl.* om det officiella språkbruket
- 1977/78:486 av *Hagar Normark* och *Åke Gillström* om kontrollen av lokaliseringsstödet
- 1977/78:487 av *Lars Schött* och *Ingrid Andersson* om regionalpolitiska insatser i Vimmerby och Hultsfred
- 1977/78:488 av *Tore Claeson m. fl.* om priskontroll för bostadsrättslägenheter
- 1977/78:489 av *Oskar Lindkvist* och *Per Olof Håkansson* om kraven för erhållande av bostadslån
- 1977/78:490 av *Sven-Erik Nordin m. fl.* om översyn av fastighetsbildningslagen
- 1977/78:491 av *Lars Werner m. fl.* om förbättrade bostadsbidrag
- 1977/78:492 av *Lars Werner m. fl.* om boendemiljön
- 1977/78:493 av *Lars Werner m. fl.* om avskaffande av JO-ämbetet, m. m.
- 1977/78:494 av *Lars Werner m. fl.* om det disciplinära ansvaret för högre tjänstemän
- 1977/78:495 av *Lars Werner m. fl.* om vidgade möjligheter att erhålla hustrutillägg och kommunalt bostadstillägg
- 1977/78:496 av *Lars Werner m. fl.* om statligt kostnadsansvar för bostadsbidragen till folkpensionärer
- 1977/78:497 av *Rolf Hagel* och *Alf Lövenborg* om förbättringar av folkpensionärernas levnadsstandard
- 1977/78:498 av *Rolf Hagel* och *Alf Lövenborg* om skattebefrielse för folkpension
- 1977/78:499 av *Rolf Hagel* och *Alf Lövenborg* om statligt kostnadsansvar för bostadsbidragen till folkpensionärer

Torsdagen den
19 januari 1978

*Meddelande om
frågor*

§ 21 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 18 januari

1977/78:256 av *Rolf Hagel* (apk) till jordbruksministern om åtgärder för att förhindra minskning av den inhemska livsmedelsproduktionen:

Enligt tidningen *Arbetet* den 17 januari 1978 är Findus – som ägs av den multinationella koncernen Nestle – i färd med att strypa den svenska grönsaksodlingen. Det senaste draget är att inte köpa svenskodlad broccoli. Företaget hävdar att det blir billigare att importera från Kalifornien än att köpa i Sverige. De kaliforniska lantarbetarnas arbets- och löneförhållanden är skandalöst dåliga. Deras fackliga organisation för en hård kamp. Fackföreningsrörelsen i Europa har bl. a. genom bojkottaktioner slutit upp på sina amerikanska kamraters sida. Men den fackliga kampen försvåras av att farmarna rekryterar ännu billigare arbetskraft från Mexiko. Systemet är påfallande likt det som råder i Sydafrika. Findus åtgärd bidrar till att konservera de omänskliga förhållandena på de kaliforniska farmarna. För Sveriges del blir effekten att ytterligare arbetstillfällen försvinner och utlandsberoendet beträffande livsmedel ökar.

Mot bakgrund av det anförda anhåller jag att få ställa följande fråga:

Avser regeringen att vidta åtgärder för att förhindra att företag och koncerner stryper livsmedelsproduktionen i Sverige?

1977/78:257 av *Stig Josefson* (c) till jordbruksministern om behandlingen av ansökningar om statsbidrag till vissa miljövärdande åtgärder:

Enligt statsverkspropositionen kommer statsbidrag inte att utgå till miljövärdande åtgärder inom jordbruk och trädgårdsföretag efter den 1 juli 1978. Enligt uppgift föreligger f. n. hos lantbruksnämnderna ett stort antal icke avgjorda ansökningar, och nya inkommer dagligen.

Med anledning härav vill jag till jordbruksministern ställa följande fråga:

Kommer ansökningar om statsbidrag till miljövärdande åtgärder inom jordbruk och trädgårdsföretag, som inkommit till lantbruksnämnderna före den 1 juli 1978 men inte avgjorts, ändå att behandlas enligt nu gällande regler och bidrag således kunna utgå?

1977/78:258 av *Birger Rosqvist* (s) till kommunikationsministern om regeringens beslut i visst ärende rörande bemanning av fartyg:

Regeringen har beslutat att M/S Bremön (6 000 ton d.w.) under gång i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen – med intensiv trafik och ofta svåra väderleksförhållanden – för fartygets navigering och säkerhet endast behöver ha två styrmän och befälhavare. Fartygsbefälsföreningen och sjöfartsverket har ur säkerhetssynpunkt motsatt sig befälsreducering.

Handläggningen av ärendet har också enligt personalorganisationen skett i strid med MBL:s föreskrifter och anda.

Därför vill jag fråga kommunikationsministern:

Vilka motiveringar ligger bakom det av regeringen fattade beslutet?

den 19 januari

1977/78:259 av *Linnea Hörlén* (fp) till utbildningsministern om en idrottshall för gymnastiklärarutbildningen i Stockholm:

I propositionen 1976/77:150 med förslag till slutlig reglering av statsbudgeten för år 1977/78 anmälde regeringen senareläggning av fyra byggnadsobjekt inom utbildningsdepartementets område, däribland nybyggnad av idrottshall m. m. för gymnastiklärarutbildning i Stockholm. Senareläggningen motiverades av det ansträngda budgetläget. I anslutning till propositionen yrkades i en trepartimotion (fp, c, m) att riksdagen hos regeringen skulle begära, att den planerade idrottshallen skulle prioriteras i förhållande till andra byggnadsobjekt. Utskottet för sin del gjorde samma prioritering och menade att byggstart om möjligt borde ske enligt den tidsplan som redovisats i den tidigare propositionen 1976/77:70, dvs. i februari månad 1978. Så blev också riksdagens beslut. Någon byggnation har emellertid ännu inte hörts av.

Med hänvisning till det anförda vill jag fråga:

När tänker regeringen vidta åtgärder för att tillgodose gymnastiklärarutbildningens behov av idrottshall?

§ 22 Kammaren åtskildes kl. 17.21.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert

Nr 63

Torsdagen den
19 januari 1978

*Meddelande om
frågor*