

**1980/81:26**

**Tisdagen den 18 november**

Kl. 15.00

### **1 § Anmälan om kompletteringsval till utskott**

**Anf. 1 TALMANNEN:**

Socialdemokratiska riksdagsgruppen har som suppleant i utrikesutskottet under Sture Ericsons ledighet anmält hans ersättare Gunnar Ström.

Talmannen förklarade vald till

*suppleant i utrikesutskottet*

Gunnar Ström (s)

**2 § Justerades protokollet för den 10 innevarande månad.**

### **3 § Svar på fråga 1980/81:71 om åtgärder mot mörkerolyckor**

**Anf. 2 Kommunikationsministern ULF ADELSON:**

Herr talman! Iris Mårtensson har frågat mig när jag avser att komma med förslag i syfte att begränsa mörkerolyckorna där motorredskap ingår.

Regeringen beslutade den 28 augusti i år om vissa ändringar i fordonskungörelsen när det gäller utrustning på traktorer och motorredskap.

Besluten gäller både lyktorna och en ny speciell skylt för långsamma fordon, s. k. LGF-skylt. Tack vare tänd belysning och skyltar skall dessa fordon ses lättare.

De nya utrustningskraven skall uppfyllas av fordon som tas i bruk efter den 1 januari 1982. Trafiksäkerhetsverket kommer inom kort med föreskrifter om vad som skall gälla för de fordon som redan finns.

**Anf. 3 IRIS MÅRTENSSON (s):**

Herr talman! Jag vill först tacka för det positiva svaret.

När jag hösten 1978 väckte den motion som jag åberopade i min fråga till kommunikationsministern, så hade det hänt en kollision mellan en personbil

Tisdagen den  
18 november 1980

---

*Om vissa färje-  
och broförbindel-  
ser*

och en skördetröska. Orsaken var, som vid många andra tillfällen, att personbilen inte hann identifiera det andra fordonet. Och det på grund av dess låga hastighet, 30 km/tim, och dåliga synbarhet.

Under den årstid som vi just nu befinner oss i får man alltför ofta läsa i pressen om mörkerolyckor av denna typ.

I dag är kravet på motorredskap endast att lykta skall vara tänd när väderleksförhållandena så påkallar och vid skymning och gryning.

Redan 1974 föreslog motorredskapsutredningen införande av LGF-skylt i trafikfrämjande syfte. I trafikutskottets betänkande 1976/77:3, där man f. ö. behandlade bestämmelser om obligatoriskt halvljus för motorfordon, sägs: "Utredningen om varselljus beträffande andra fordonskategorier pågår alltjämt." I mars 1979 avlämnades Nordiska trafiksäkerhetsrådets rapport nr 22, där man framhåller att "av traktorer och motorredskap krävs att synbarheten ökas bakifrån beroende på att dessa färdas med lägre hastighet än andra fordon".

Hinder av teknisk natur för ett sådant krav kan inte föreligga, och eftersom man från lantbrukarhåll redan är i färd med att på frivillig väg som ett första steg införa skylten, kan jag inte förstå varför inte detta blivit obligatoriskt redan tidigare i Sverige. Det har ju gått sex år sedan motorredskapsutredningen ansåg att LGF-skylden borde införas i vårt land.

Det är en liten men, vad jag förstår, effektiv åtgärd för att nedbringa olycksfallsrisken, eftersom man kan väcka bakomvarandes uppmärksamhet i ett tidigt skede. Prov har visat att denna skylt är möjlig att upptäcka och känna igen på stort avstånd, ca 275 meter, bakom fordonet. Och enligt rapporten från Nordiska trafiksäkerhetsrådet uppvisades i Michigan i USA påtagliga olycksreduceringar när man redan 1967 införde skyltkrav.

Jag kan försäkra kommunikationsministern att de krav som gäller från den 1 januari 1982 kommer att hälsas med stor tillfredsställelse, inte bara av förare av traktorer och motorredskap utan också av övriga fordonsförare. Jag framför än en gång ett tack för att det äntligen händer någonting på detta område. Och jag hoppas att trafiksäkerhetsverket nu handlar snabbt när det gäller föreskrifterna för de fordon som redan är i trafik.

#### **4 § Svar på frågorna 1980/81:72, 81, 87 och 94 om vissa färje- och broförbindelser**

##### **Anf. 4 Kommunikationsministern ULF ADELSON:**

Herr talman! Arne Andersson i Gamleby har frågat mig om jag anser det försvarbart att vidta föreslagen inskränkning i färjedriften vid Bjursundsström med tanke på en förhållandevis liten besparing och de stora negativa konsekvenser som blir följderna för i första hand befolkningen i Loftahammarsområdet.

Pär Granstedt har frågat mig om jag är beredd att ingripa för att rädda färjetrafiken vid Ulvsundet och poststationen-lanthandeln på ön Oaxen.

Märta Fredrikson har ställt följande fråga till mig: Avser kommunika-

tionsministerns pressmeddelande den 6 november 1980 att vägverket skall undersöka om vissa av verkets färjor kan ersättas med bro, att den sedan 1954 beslutade broförbindelsen mellan Orust och fastlandet, Svanesund-Kolhätan, kommer att tidigareläggas?

Rune Ångström har frågat mig om det är riktigt att man genom indragning av vissa färjeleder ödelägger eller försämrar viktiga samfärdsleder inom glesbygden.

Statens vägverk redovisade i går resultatet av det utredningsuppdrag som regeringen gav vägverket den 25 september i år. Av utredningen framgår att verket kan spara 12–13 milj. kr. genom färjeindragningar och ytterligare ca 4 milj. kr. per år genom att minska nattrafiken vid färjeleder där det finns vägar som är alternativ till färjeleden.

Utredningen är ett första steg i en prövning av färjetrafikens omfattning. Vägverket får nu gå vidare och fördjupa undersökningarna i varje enskilt fall. Var, när och hur besparingar i verksamheten skall genomföras är det ännu för tidigt att uttala sig om. Det ankommer på verket att söka finna de lösningar som ger en grundläggande trafikförsörjning till rimliga kostnader.

Jag har bitt vägverket att särskilt redovisa vilka möjligheter det finns att ersätta färjeleder med en broförbindelse. De färjeleder som Arne Andersson och Märta Fredrikson frågar om kommer enligt flerårsplan för byggande av länsvägar att ersättas med broförbindelse med byggstart år 1982 resp. 1988. Det är ännu för tidigt att säga om någon tidigareläggning av dessa eller andra objekt är möjlig att genomföra.

Till Pär Granstedt vill jag slutligen säga att postverket som affärsverk skall täcka sina kostnader med intäkter och förränta det kapital som staten lagt ned i verksamheten. Därför är det nödvändigt att posten gör avvägningar mellan service och kostnader. Postverket har i princip en positiv inställning till ett samarbete med glesbygdshandlarna i syfte att stödja dessa. Postverket har ännu inte fattat beslut om poststället i Oaxen.

#### **Anf. 5 ARNE ANDERSSON i Gamleby (s):**

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret, som dock egentligen inte är något svar på min fråga, om det är försvarbart att genomföra de tänkta åtgärderna just på det avsnitt som jag har tagit upp.

Låt mig bara kort konstatera att vägverket – enligt tidningsuppgifter och annat – nu till departementet har redovisat en första undersökning om möjligheterna att begränsa färjedriften. Det som jag har angivit i min fråga överensstämmer med de uppgifter som departementet har fått. Anledningen till att jag ställde frågan om det är försvarbart att vidta de här åtgärderna var att den tidsplan som föreligger när det gäller byggnadsstart för broprojektet över Bjursundsström är fastställd till 1982. I det avseendet tolkar jag kommunikationsministerns svar positivt. Kommunikationsministern talar nämligen bara om problemet att nu uttala sig om möjligheter att tidigarelägga byggstarterna, och han talar inte om risker för senareläggande av byggstartar. Jag noterar med stor tillfredsställelse att det inte blir fråga om en

Tisdagen den  
18 november 1980

*Om vissa färje-  
och broförbindel-  
ser*

sådan diskussion under hand. Jag hoppas att kommunikationsministern vill kommentera den delen av sitt svar ytterligare.

Jag vill också än en gång understryka det jag angivit i min fråga, nämligen att om det skulle bli aktuellt med en neddragning av joutjänsten nattetid för färjetrafiken vid Bjursundsström, så kommer detta att innebära avsevärda kostnader för vägverket när det gäller att klara av servicen nattetid, åtminstone under vinterhalvåret. Den aktuella vägsträckan, väg 874, är nämligen sådan att jag föreställer mig att det skulle bli fråga om en betydande kostnadsökning. Sätter man detta i relation till de besparingar man kan göra och de säkerhetsrisker som skulle uppstå, anser jag definitivt att en inskränkning av färjedriften vid Bjursundsström är oförsvarlig. Min fråga gällde vilken uppfattning kommunikationsministern har på den punkten.

**Anf. 6 PÄR GRANSTEDT (c):**

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

Mörkö och Oaxen ligger i Stockholms län, men trots detta i ett område med mycket utpräglade glesbygdsproblem. Man har exempelvis fått kännas vid en drastisk befolkningsminskning under de senaste årtiondena. Men på senare tid har utvecklingen i någon mån vänt till det bättre: avfolkningen har hävts, och en viss befolkningsökning – bl. a. genom inflyttning av barnfamiljer – har kommit till stånd.

Området har en mycket blygsam samhällelig service. Det finns en färja som förbinder norra delen av Mörkö med fastlandet och som för dem som bor på den norra delen av ön innebär en förkortning av färdvägen till kommunens centrum med ungefär två mil. Det finns en lanthandel på den lilla ön Oaxen alldeles utanför Mörkö, en lanthandel som också är poststation. Den är den enda butiken i området – till närmaste butik utanför området är det ett par mil eller längre, beroende på varifrån på ön man åker. Den här lanthandeln är för sin existens beroende av att också få vara postombud. Dras postservicen in och ersätts med lantbrevbärare, så måste också lanthandeln läggas ner.

Nu hotas färjan av indragning, och postservicen i lanthandeln likaså. Om dessa båda saker skulle inträffa, skulle det innebära ett väldigt hårt slag mot den här bygden. Den positiva utveckling som vi har kunnat notera under senare år skulle med all säkerhet brytas, och man skulle komma tillbaka i den tidigare situationen med avfolkning.

Jag vill påstå, herr talman, att också statliga verk måste ta ett socialt ansvar, även om de har en ekonomisk press på sig. Kommunikationsministern påminner i sitt svar om att postverket är ett affärsverk som skall täcka sina kostnader med intäkter och förränta det kapital som staten lagt ned på verksamheten, och det är naturligtvis riktigt. Men jag skulle vilja erinra om vad kommunikationsministerns kollega industriministern brukar påpeka, nämligen att affärsdrivande företag har ett socialt ansvar. Jag förmodar att de krav vi ställer på enskilda företag när det gäller att ta detta ansvar måste ställas också på statliga verk, även om de är affärsdrivande.

Det finns emellertid en öppning i kommunikationsministerns skrivning i svaret när han talar om den positiva inställning postverket har till ett samarbete med glesbygdshandlarna, och låt oss därför hoppas att denna postverkets inställning får praktiska konsekvenser. Jag vill emellertid avslutningsvis säga att det är viktigt att statsrådet inte bara hänvisar till verken i det här sammanhanget. Jag har frågat vilka insatser statsrådet är beredd att göra, och på den frågan har jag ännu inte fått något svar.

**Anf. 7 MÄRTA FREDRIKSON (c):**

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

Kommunikationsministern menade att min fråga var för tidigt väckt, och det kan jag ha förståelse för. Men då kommunikationsministern uttalat att vägverket skall se om inte vissa av verkets färjor kan ersättas med broar var det helt naturligt att frågan ställdes. Broförbindelse mellan öarna och fastlandet är en fråga som hos oss började diskuteras redan i början av 1920-talet. Det första beslutet att Svanesundsleden skulle byggas fattades 1943. Sedan har behovet av denna bro fastslagits i regeringsbeslut två gånger. Varje gång vägverkets flerårsplaner reviderats har det ständigt ökade behovet påtalats. Men inte förrän i den nuvarande flerårsplanen har broföretaget kommit med, att påbörjas 1988.

Kungl. Maj:t gav den 28 oktober 1949 i sitt utslag angående besvär över brobeslutet Svanesund-Kolhättan i stället förtur för Tjörnleden. Men samtidigt uttalades följande:

”Enär emellertid den befintliga färjeförbindelsen mellan Svanesund och Kolhättan, även om nyssnämnda förbindelse mellan öarna och fastlandet kommer till stånd, alltjämt torde bli för den allmänna samfärdseln nödig samt enär kostnaderna för färjeförbindelsen och olägenheterna av densamma för trafiken synas böra föranleda dess ersättande med fast broförbindelse, finner Kungl. Maj:t skäl ej göra ändring i det beslut, vartill länsstyrelsen beträffande anläggning av bro med tillfartsvägar över sundet mellan Svanesund och Kolhättan kommit.”

I vägförvaltningens långtidsplan av den 17 augusti 1977 sägs under rubriken Restid bl. a. att restidsförkortningen beräknas till totalt 25 minuter per fordon. Under rubriken Fordonskostnad sägs att förändringen i energiförbrukningen skulle motsvara uppvärmningen av 60 småhus. Vidare sägs under rubriken Speciella effekter för kollektivtrafiken: ”Genom den nya vägförbindelsen underlättas kollektivtrafik mellan Orust och Stenungsund. Godstrafiken får förbättringar dels genom bättre framkomlighet mellan Orust och Stenungsund och dels genom bättre framkomlighet över Tjörnbroarna.”

Totalt skulle det bli mycket positiva sociala effekter genom att förbindelsen Stenungsund-Svanesund förbättras och avståndet till arbetsplatser minskas. På grund av brobygge och indragning av färjeförbindelsen skulle det sparas olja, motsvarande vad som behövs för uppvärmning av 70 småhus.

Allt detta talar ju för att brobehovet är väl dokumenterat. Färjekostnaden

vid Svanesund var 1973 1 480 454 kr., och 1979 var kostnaden 3 276 000 kr.

Det förflöt många årtionden innan broleden togs med i planeringen. Redan för årtionden sedan framhöll befolkningen att det från samhällsekonomisk synpunkt är försvarbart att bygga en bro. Näringsliv, bofasta, pendlare, berörda kommuner, fritid och turism har behov av bron. Näringslivet på Orust har starkt påpekat behovet av en förbättring av vägstandarden. Det säger sig med tillförsikt se fram emot en snar lösning av denna brofråga.

Behovet minskar inte i och med att Almöbron blir återuppbyggd. Denna återupprättar vad som förlorats. Det var före denna förlust som behovet av att förverkliga 1954 års beslut gång på gång påpekades. I början av 1970-talet utförde trafikverket en trafikutredning där den prognoserade trafiken beräknades som skrämmande i förhållande till trafikledningens kapacitet.

**Anf. 8 TALMANNEN:**

Får jag fästa uppmärksamheten på att taletiden vid fråga är tre minuter första gången och två minuter andra gången.

**Anf. 9 RUNE ÅNGSTRÖM (fp):**

Herr talman! Den bunt av frågor som kommunikationsministern besvarar nu är ju typiska glesbygdsfrågor. Det är för litet befolkningsunderlag för att man skall kunna ha en bro, och därför har man fått nöja sig med färjeförbindelse. Detta är den enda förbindelsen med tätorten eller också är det en mycket lång omväg – tidsödande och dyrbar samt slösaktig från energisynpunkt.

I min fråga har jag tagit byn Råstrand vid Vindelälven som exempel. Här vill jag framhålla att byborna har sina brukningsenheter på båda sidor av älven. Tidigare har man begärt att få en bro. Vidare har man begärt att få tätare turer för att klara arbetena på ägorna på båda sidor av älven. Rakt över älven, från Råstrand räknat, finns kyrka, pastorsexpedition, distriktssköterska, läkarmottagning och naturligtvis också skola. Det är klart att ett ingrepp av det här slaget kommer att skada verksamheten i byn på ett mycket förödande sätt. Förlängningen av vägen till tätorten – om färjan dras in eller turer dras in – blir mer än fyra mil. För skogsbruket – liksom för jordbruket – blir det naturligtvis också svårt att klara av de löpande arbetena. Man måste färdas till och från arbetsplatser, och man behöver hjälp av skogsvårdsexpertis vid olika tillfällen.

Jag kan inte säga att det svar vi har fått är tillfredsställande. Jag hade hoppats att kommunikationsministern skulle ha sagt att glesbygden – där man redan har dåliga förbindelser – inte skulle drabbas genom ytterligare försämringar, som det blir om färjetrafiken dras in eller turerna blir avsevärt utglesade.

En bro över älven vid Råstrand är naturligtvis en gammal önskedröm, och man har kämpat länge för att lösa problemet på det sättet. Men även om ett beslut skulle fattas i morgon och förberedelserna startas, dröjer det mer än

fem år innan man kan åka över den bron. Det är alltså en lösning som ligger rätt långt i framtiden.

Jag anser att så länge man inte har en bro över Vindelälven, går det inte att göra de föreslagna ingreppen i färjetrafiken. Jag måste konstatera att vi i Västerbotten helt enkelt inte kan godta ett beslut om att färjetrafiken i det här relaterade fallet försämras på detta sätt.

**Nr 26**

Tisdagen den  
18 november 1980

---

*Om vissa färje-  
och broförbindel-  
ser*

**Anf. 10** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag har mycket kort tid på mig, och jag skall fatta mig kort.

När jag var finansborgarråd i Stockholm tyckte jag ibland att det var svårt. Man måste säga nej till många. Jag hade då att förvalta pengar – men det var ett intet mot vad det är i Sveriges riksdag. Kraven här på olika åtgärder, oberoende av hur få som betjänas av dem eller hur dyra de är, är betydligt större än kraven var då jag ändå hade att vårda finanserna i det här landets huvudstad. Jag tror att jag aldrig har varit med om sådana svårigheter som nu.

Men jag skall göra en generell deklARATION när det gäller dessa färjor. Ingen färja kommer att läggas ned nu, utan vi skall först ta kontakt med kommuner och länsstyrelser, och vi skall också se efter om man kan ersätta färjorna med broar eller överföra färjorna till enskild drift. Det gäller alltså som ett generellt ståndpunktstagande att det inte är fråga om några brådstörtade beslut, där inte de lokala intressenterna skall få yttra sig.

När det gäller att ta ställning till frågan om bron vill vi undersöka hur fort det lönar sig att bygga en bro i förhållande till att driva färjor. Färjor är ju inte billiga, de kostar tvärtom mycket pengar. Och om det lönar sig på fem, tio eller femton år skall man naturligtvis försöka att bygga en bro – om det går att få fram medel för att bygga den. Det är ju i dessa fall kontanter som skall fram, och det är inte alltid så lätt att få fram ett stort klumpanslag direkt i stället för ett sammanlagt större belopp, utspritt på ett större antal år.

Jag vill säga till Pär Granstedt att mitt jobb faktiskt inte är att, innan postverket eller andra statliga verk fattat beslut, gå in och säga till dem vad de skall fatta för beslut. Då skulle jag – som jag nästan varje vecka tvingas säga i den här talarstolen – med rätta bli ställd till svars av konstitutionsutskottet. De statliga verken skall fatta sina beslut oberoende av regeringen. Det är den konstitution riksdagen själv har beslutat. Om verken sedan fattar beslut, och de besluten överklagas till regeringen – då skall jag gripa in och för regeringen föredra ett förslag till beslut. Men det är rätt dumt att begära av mig att jag skall bryta mot riksdagens egna beslut om hur regeringen skall verka!

**Anf. 11** ARNE ANDERSSON i Gamleby (s):

Herr talman! Jag har viss förståelse för kommunikationsministerns bekymmer när det gäller ekonomi, och det tror jag att alla har.

Anledningen till att jag har ställt denna fråga är att jag menar att en neddragning av jourtjänst och annat avseende färjedriften vid Bjursunds-

Tisdagen den  
18 november 1980

---

*Om vissa färje-  
och broförbindel-  
ser*

ström är så orimlig, att jag behövde påtala det på ett mycket tidigt stadium, så att ansvariga myndigheter skulle vara medvetna om situationen innan man sätter i gång en mängd utredningar. I detta avseende kan man vara ytterst tveksam till om utredningar är behövliga, med tanke på den situation som råder.

Sedan är det ju också så att man lätt generaliserar när man har riket som fält. Man har då svårt att nyansera sina bedömningar från område till område. Det är också ett av motiven till att jag har aktualiserat dessa problem.

När det sedan gäller omfattningen av trafik och annat är det riktigt att vägverket har lämnat en redovisning härför. Men jag tycker det finns mycket övrigt att önska i dessa avseenden. Vi har ju också en mycket omfattande sommartrafik som glöms bort i de här redovisningarna.

Jag vill hävda att ett brobygge vid Bjursundsström skulle vara mycket räntabelt. Jag vill påstå att de räntenivåer som har räknats fram av vägverket kanske kan höjas med några procent, om man tar med en del faktorer i bilden som man normalt inte alltid räknar med när man redovisar från vägverkets sida.

**Anf. 12 PÄR GRANSTEDT (c):**

Herr talman! Det är möjligt att ett antal år som finansborgarråd i Stockholm inte är den bästa förberedelsen för att hantera den typ av frågor som vi har att göra med i dag. Jag förstår att det är en omställning när man plötsligt skall ta itu med den typ av utpräglade glesbygdsproblem som det här är fråga om. Men när man nu förflyttar sig från stadshuset till kanslihuset och får ta itu med dessa glesbygdsproblem, går det inte att göra riktigt samma bedömningar om hur mycket folk som skall betjänas av en viss service för att det skall vara godtagbart. Det går inte att göra samma typ av ekonomiska bedömningar som man kan göra när man sköter finanserna i en storstad.

Jag hoppas alltså att kommunikationsministern, hans senaste uttalande till trots, inser att man måste hantera glesbygdsfrågor på ett annat sätt. Även en liten grupp människor har rätt att få ett visst servicebehov tillgodosett. Det är inte så att vi har stått här i kammaren och krävt några nya insatser. Vad det handlar om är att vi vill slå vakt om de i allmänhet mycket blygsamma möjligheter som finns i olika glesbygder och som verk som sorterar under kommunikationsdepartementet f. n. hotar.

Jag inser naturligtvis att kommunikationsministern inte kan gå in och föregripa beslut. Däremot kan kommunikationsministern uttala en politisk inriktning och en markering att den här typen av verksamhet skall bedrivas med ett rimligt ansvarstagande för glesbygdsbefolkningens situation – om man inte är ute efter att ytterligare försämra villkoren för bygder som redan har det ganska besvärligt.

**Anf. 13 MÄRTA FREDRIKSON (c):**

Herr talman! Herr statsråd! Det är bra att det blir en ordentlig genomgång där allt vägs in – vägverkets kostnader, företagens, kommunernas och

trafikanternas. Såväl direkta ekonomiska kostnader som sociala bikostnader bör ingå. Troligen kan man komma fram till att brobyggen på ett flertal platser inom länet är samhällsekonomiskt riktiga investeringar.

Vad beträffar Orust är det många som arbetspendlar därifrån till Stenungsund – sammanlagt har Orust drygt 800 pendlare söderut varje dag. Om de skall åka över Almön till Stenungsund betyder det tre mils ökad körning dagligen. Många arbetar i skift, andra har jour och behöver snabbt ta sig till Stenungsund.

För exempelvis de sex bussturer som går till Orust beräknas en bro spara två timmars tid varje dag. Många andra transporter går den vägen.

Vi har tidigare aktualiserat en stålbrokonstruktion med tanke på de delbeställningar som skulle kunna göras hos varvs-, verkstads- och stålindustrin. Känner statsrådet till om sådana broar kan aktualiseras?

**Anf. 14 RUNE ÅNGSTRÖM (fp):**

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för hans senaste uttalande, där han sade att alla inskränkningar skulle föregås av samråd och av en noggrann prövning. Om man gör en sådan noggrann prövning är jag övertygad om att t. ex. den färjeförbindelse som jag talar om kommer att få vara kvar.

Jag vet att vi måste hålla igen och spara på olika områden, särskilt inom den allmänna förvaltningen i vårt land. Jag är villig att medverka i sådana åtgärder. Men jag är också väldigt angelägen att betona att besparingar inte får drabba de redan fattiga, och de fattigaste bland alla fattiga är just glesbygderna i norr då det gäller kommunikationer.

**Anf. 15 Kommunikationsministern ULF ADELSON:**

Herr talman! Jag har inte exakta siffror. Arne Andersson, men jag tror att om vägverket inskränkte nattrafiken på denna färja mellan klockan halv ett och halv sex – som vägverket föreslagit – skulle det med hänsyn till det antal bilar det gäller vara rimligare att till varje bilförare betala 150 kr. för att köra den omväg på tre mil som det blir i stället för att ta färjan.

Till Pär Granstedt vill jag säga att vi två gärna kan ta en debatt när vi har mera tid än nu om vad vi satsar på glesbygden när det gäller transporter i relation till vad vi satsar på tätorterna. Jag vill som ett exempel nämna att jag vet att vi för att upprätthålla färjedriften för befolkningen på en ö betalar 50 000 kr. för varje person som bor där.

Det är riktigt att vi gör detta i dag. Men, Pär Granstedt, vi har 50 miljarder i underskott i statsbudgeten – jag tror att Pär Granstedt känner till det. Jag erkänner att finansborgarrådsjobbet i Stockholm inte är någon bra pryverksamhet för att bli statsråd i Sveriges riksdag – skall man tillfredsställa riksdagsledamöterna, finns det bara ett pryjobb som duger: Kung Midas.

Tisdagen den  
18 november 1980

---

*Om vissa färje-  
och broförbindel-  
ser*

**Anf. 16 PÄR GRANSTEDT (c):**

Herr talman! Det är klart att är man finansborgarråd i Stockholm, så blir inte allt som man rör vid guld, men helt givet är att man där arbetar under helt andra ekonomiska villkor och med möjlighet till helt andra krav på underlag i form av personer som åtnjuter service än om man är verksam i en glesbygd. Jag noterar tacksamt den inbjudan som har utfärdats. Jag kommer gärna till en debatt på Mörkö – vi kan fara ditut så länge färjan går, och det hoppas jag den skall göra länge än. Men jag ser en fara i ett resonemang där man jämför hur mycket pengar som satsas per person i Stockholm och hur mycket som satsas i glesbygden. Man har väl något slags baktanke att satsningen skall vara helt lika. Man måste ju ändå utgå från människornas situation på olika håll i landet och vad som krävs för att uppnå rimliga levnadsvillkor, annars hamnar man i helt orimliga resultat. Det finns områden där det är storstäderna som drar de stora kostnaderna i stället för glesbygden. Det måste vi också ta med i resonemanget.

**Anf. 17 ARNE ANDERSSON i Gamleby (s):**

Herr talman! Kommunikationsministerns senaste redovisning av kostnaderna per bil för dem som inte har möjlighet att få färjetransport på natten är en typisk förenkling som vissa politiker ibland kan göra sig skyldiga till.

Som jag tidigare har nämnt omfattar vägverkets redovisningar inte sommarmånaderna. Detta kan i och för sig förklaras, men tar man in dem i bilden blir det andra siffror. Jag vidhåller att de siffrorna kan bli höga, men jag tycker att man måste sätta in dem i ett totalt sammanhang. Detta skall också enligt kommunikationsministern ske senare, men jag hävdar att det nu har blivit en onödig diskussion. Jag är ganska övertygad om att den slutliga redovisningen ändå kommer att ge vid handen att den här inskränkningen är oförsvarbar.

**Anf. 18 MÄRTA FREDRIKSON (c):**

Herr talman! Det finns öar som inte har någon annan kommunikation inom kommunen än med färjor och där det över huvud taget skulle vara oacceptabelt att stänga av nattrafiken mellan kl. 22.00 och kl. 05.00. De som arbetar på udda tider behöver komma över, de som är bofasta på öar inom kommunen måste kunna delta i viss kommunal verksamhet och föreningsverksamhet och ungdomarna skall kunna vara ute tillsammans med sina kamrater utan att behöva övernatta borta från hemmet.

Vi har tagit upp de frågorna i en motion, där vi anser att eventuella förändringar skall prövas mot andra besparingar inom vägverkets område.

**Anf. 19** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Hans Petersson i Röstånga har frågat mig om jag är beredd vidta åtgärder så att järnvägstrafiken Eslöv–Tomelilla kan upprätthållas till dess riksdagen definitivt får ta ställning till denna järnvägslinje.

Det är riktigt som herr Petersson säger, att SJ tidigare tänkte vidta en del åtgärder på banan under hösten. Nu har saken omprövats av SJ, och de planerade arbetena har skjutits upp. Pengarna används i stället på bandelen Malmö–Ystad som tillhör riksnätsdelen av det ersättningsberättigade nätet.

SJ:s omprövning i den här frågan beror på att transportrådet som bl. a. har till uppgift att bereda frågor om ersättningstrafik på trafiksvaga bandelar har börjat undersöka trafiken mellan Eslöv och Tomelilla. SJ vill därför avvakta vad transportrådet kommer fram till innan man satsar ytterligare pengar i banan.

Jag vill understryka att det inte finns något nedläggningsbeslut rörande bandelen Eslöv–Tomelilla och att frågan hanteras enligt en av riksdagen fastlagd ordning. Enligt riksdagens beslut år 1979 skall nedläggningsprövningen av bandelen Eslöv–Tomelilla fullföljas. SJ:s beslut att t. v. avvakta med ytterligare åtgärder är därför enligt min mening helt motiverat. Tågtrafiken kommer efter vad jag erfarit att fortsätta som hittills i avvaktan på den regionala trafikhuvudmannens inställning och transportrådets utredningar.

**Anf. 20** HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Herr talman! I SJ:s verksamhetsberättelse konstateras att man registrerat en allt bredare medvetenhet om den energisnåla järnvägens betydelse för landet och att framtidstro inom SJ är stark. Denna framtidstro borde då också kunna omfatta järnvägen i Skåne och då framför allt de mindre sträckorna av typen Eslöv–Tomelilla. Här har det inom SJ inte avspeglats någon framtidstro, som gett anledning till förhoppningar hos de berörda kommunerna och hos den allmänhet som järnvägen skall betjäna.

En framtidstro skulle ha inneburit en förbättring av anslutningsförbindelserna, ett ordentligt underhåll av bandelar, så att tågen kunde köra fortare än med 50 km i timmen och ta sig fram även om det råkar snöa litet grand.

Underhållsarbetet på sträckan Eslöv–Tomelilla har försumrats alltför länge – och detta fastän SJ årligen fått tillskott för olönsamma bandelar, alltså även för denna bandel.

Nu har vi snart kommit till en punkt då linjen är så försummad och nedsliten att man kan förmoda att den av säkerhetsskäl snart inte är användbar. Trafiken på denna bandel kan då snart komma att upphöra på grund av försummat underhåll. När regering och riksdag skall ta sin del av beslutet, finns det i så fall ingen järnväg kvar som går att använda.

Jag tackar kommunikationsministern för svaret. Av detta framgår att

*Om trafiken på  
järnvägssträckan  
Eslöv–Tomelilla*

Tisdagen den  
18 november 1980

*Om trafiken på  
järnvägssträckan  
Eslöv-Tomelilla*

trafiken skulle kunna fortsätta efter den 1 juli 1981, om en upprustning sker. Utan någon åtgärd går det tydligen inte, såvitt jag kan begripa, att fortsätta efter detta datum. Det tycks vara slut med trafiken därefter. Så tolkar jag åtminstone en del av kommunikationsministerns svar.

Å andra sidan har statsrådet erfarit att trafiken skall fortsätta som hittills. Jag anhåller på denna punkt om ett kompletterande svar. Betyder orden "som hittills" att trafiken skall fortsätta till tidtabellsbytet vid halvårsskiftet 1981 eller betyder det att man kan fortsätta ytterligare ett år. Det är just detta som de berörda kommunerna är ute efter, dvs. att få fortsätta fram till halvårsskiftet 1982, så att de olika länshuvudmännen kan hinna göra sina ställningstaganden.

**Anf. 21** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Innan man i nedläggningssyfte vidtar någon åtgärd med en sådan här järnväg skall transportrådet diskutera med, som det heter, den lokala trafikhuvudmannen, dvs. med företrädare för kommunalmännen i den aktuella delen av Sverige. Om man då kommer fram till att trafiken på en bandel bör ersättas med busstrafik därför att man därigenom spar mycket pengar – och dessutom får betydligt fler och bättre förbindelser med buss för de boende – blir detta också genomfört. Om man inte kommer fram till ett sådant ställningstagande, återkommer ärendet sannolikt till riksdagen.

Beträffande tågtrafiken på den aktuella sträckan vill jag säga, att tågen kommer att gå under hela våren. Fr.o.m. den 1 juli 1981 behövs av allt att döma friska pengar för att tågen skall kunna fortsätta att trafikera bandelen, och det behovet får vi ta ställning till i vår. Fram till dess skall dock transportrådet föra diskussioner med de lokala företrädarna i den berörda delen av landet.

**Anf. 22** HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Herr talman! Man har för att lägga ned den berörda bandelen lyckats kombinera alla hittills kända medel för ett sådant syfte. Man har sett till att anslutningsförbindelserna inte fungerar, man har försummat underhållet och därefter har man infört hastighetsbegränsning till 50 km/tim. Kronan på verket är en sänkning av axeltrycket, så att snöröjningsmaskinerna inte skall kunna komma fram. Banan kan alltså inte användas på vintern. Det är självfallet ytterst få människor som kan förlita sig på en så osäker järnväg.

Det har under 15 år anslagits medel för underhåll av olönsamma bandelar, och en del av dessa pengar borde ha gått till upprustningen av den bandel vi nu talar om. Man tycker i den del av landet där jag bor att det i detta sammanhang bedrivs ett cyniskt spel ovanför huvudet på de människor som är berörda.

Kommunerna har nu den förhoppningen att tågtrafiken, om en del reparationsarbeten får göras, skulle kunna fortsätta fram till 1982, då länshuvudmännen kan ta ställning i frågan. Detta är vad som nu är viktigt, och jag hade hoppats att kommunikationsministerns besked om att han har

erfarit att tågtrafiken skall fortsätta t. v. skulle gälla fram till denna tidpunkt.

Jag tycker vidare att det är litet grand oanständigt att vi, trots att man under 15 års tid överslagsmässigt har fått anslag på 50–60 milj. kr., inte har lagt många kronor på underhåll av den nu aktuella järnvägslinjen. Jag har frågat mig om det kan vara rimligt att man, trots att man får pengar för sådant underhåll, i ett längre perspektiv försummar banor som verkligen behöver detta.

**Nr 26**

Tisdagen den  
18 november 1980

*Om trafiken på  
järnvägssträckan  
Eslöv–Tomelilla*

**Anf. 23** Kommunikationsministern ULF ADELISOHN:

Herr talman! Jag vet inte huruvida herr Petersson i Röstånga känner till att vi beräknar att i år få skjuta till 400 milj. kr. till SJ i driftkostnader och att vi ger 800 miljoner i ersättning till SJ för bedrivandet av trafik på det ersättningsberättigade nätet. Det är ju inte så att SJ har vältrat sig i kontanter men ändå inte har lagt ned medel för berört ändamål, utan det har förekommit en brist på medel, vilket jag klart har redogjort för.

Jag vill också säga att jag i en intervju om SJ har använt ungefär samma tongångar som herr Petersson. Jag har också fått ett öppet brev i Aftonbladet där de som lägger upp tidtabellen har bett mig anföra exempel på att de utformat anslutningar och tidtabeller så, att tåg inte har kunnat användas. Jag skall därför högtidligen härmed be att få herr Peterssons material för att använda det som mitt svar till SJ:s anställda på påståendena om att tidtabellerna utformas så att tågen inte kan anlitas.

**Anf. 24** HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Herr talman! Jag fick ett exempel från en järnvägsanställd senast i går, när jag reste på den aktuella bandelen. Det visade sig att tåget från Tomelilla till Eslöv anlände två minuter efter det att tåget till Blekinge har gått. Det är alltså inte fråga om en uppgift som jag har hämtat ur en tidtabell, men jag litar helt på vad järnvägsmannen sade i detta fall.

Jag är vidare mycket väl medveten om att det betalas ut mycket pengar till olönsamma bandelar. Men jag är också medveten om att sådana medel inte på femton år har satsats på den sträcka vi nu diskuterar. Jag tycker att det är ett närmast skrämmande förhållande. Det är inte konstigt att man då till slut bara får kvar ett enda tåg, som inga människor vill använda och som därför snart kommer att läggas ned. I stället borde man, med tanke på energibristen i vårt land, göra en offensiv satsning i detta sammanhang.

**Anf. 25** Kommunikationsministern ULF ADELISOHN:

Herr talman! Jag måste trots allt tolka herr Peterssons uttalande så att SJ inte borde ha satsat några pengar i Malmö och Ystad.

**Anf. 26** HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Herr talman! Vår nuvarande kommunikationsminister har ett märkligt sätt att agera över huvud taget. Jag har tidigare suttit och lyssnat på debatten, och nu har den plötsligt ramlat ned på exakt samma nivå igen. Det finns väl ingen

anledning till det. Vi talar om en försummad, försliten bana, och vi frågar: Vad kan vi tillsammans göra åt den?

Eftersom kommunikationsministern erfarit att den kan fortsätta som hittills frågar jag: Kan vi säga till människorna i de bygderna, i de kommuner som berörs, att de kan vara lugna fram till 1982? Det är ett mycket viktigt datum. Sedan kan de olika länen möjligtvis klara upp situationen.

### **6 § Svar på fråga 1980/81:90 om åtgärder för att förebygga järnvägsolyckor**

**Anf. 27** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Lars Henrikson har frågat mig om vilka åtgärder regeringen ämnar vidta för att förebygga järnvägsolyckor i framtiden och trygga säkerheten för SJ:s passagerare.

Först vill jag djupt beklaga de tragiska järnvägsolyckorna som nu har skett i en tät följd. Jag har tidigare i höst här i kammaren redogjort för min syn på säkerhetsfrågorna vid statens järnvägar. Det är således nödvändigt att förbättra säkerheten ytterligare vid SJ så långt det är möjligt.

Enligt de ramar som riksdagen dragit upp för SJ är det SJ som självständigt beslutar om olika säkerhetsåtgärder. Detta hindrar självfallet inte regeringen från att aktivt följa utvecklingen och vid behov ingripa. Efter mina kontakter med SJ-ledningen är jag helt övertygad om att SJ vidtar alla nödvändiga åtgärder för att höja säkerheten. SJ forcerar exempelvis utbyggnaden av det automatiska tågstoppet, det s. k. ATC-systemet. Man bygger också ut drifradionätet. Genom ATC får lokförarna hjälp med att följa signaler och hastighetsbestämmelser längs banan, och genom trafikradion skapas en förbindelse mellan lokföraren och trafikledningen. ATC kommer att vara infört på hela affärsbanan under 1984 mot tidigare planerat 1985/86. SJ ser nu också över lokförarnas oregelbundna arbetstider och sambandet med säkerheten. Ett nytt säkerhetshandtag kommer SJ vidare att på försök införa i loken. Jag är övertygad om att säkerheten i tågtrafiken kommer att öka under de närmaste åren som en följd av de här åtgärderna.

Även andra åtgärder som kan höja säkerheten är jag positiv till att man prövar.

Till sist vill jag erinra om att i höstens besparingsproposition anges som planeringsram för SJ:s långsiktiga investeringsverksamhet en reell ökning av SJ:s totala investeringar med 5 % per år under de närmaste fem åren. De säkerhetsinvesteringar som behövs ryms väl inom denna ram, vilket särskilt framhölls i propositionen. Jag återkommer till behovet av säkerhetsinvesteringar i kommande budgetproposition.

**Anf. 28** LARS HENRIKSON (s):

Herr talman! Jag tackar statsrådet Adelson för svaret på min fråga.

Det ämne jag tagit upp i min fråga till kommunikationsministern, dvs. olyckorna vid statens järnvägar, har återkommit gång på gång här i

---

*Om åtgärder för  
att förebygga järn-  
vägsolyckor*

kammaren, vilket också kommunikationsministern erinrade om. Jag tror att vi är överens om att tiden nu är inne för att åstadkomma konkreta insatser för att förebygga ytterligare järnvägsolyckor. Naturligtvis begär jag inte att kommunikationsministern själv skall handla. Det är en uppgift för SJ – ledning såväl som personal – men kommunikationsministern har ett stort ansvar för att erforderliga ekonomiska och personella resurser ställs till förfogande.

Den mycket allvarliga olycka som inträffade i Linköping reser många frågor. Vilken betydelse har bemanningen på loken?

Är den tekniska utrustningen tillfredsställande?

Hurudan är beskaffenheten hos den rullande materielen?

Vilken roll har tidigare olyckor spelat i fråga om vidtagna åtgärder i förebyggande syfte?

Av vilken anledning tillämpas inte samma ordning vid utredning av tågolyckor som vid utredning av flyghaverier, dvs. med anlitan av haverikommissioner?

Kan vi lita på säkerheten hos SJ?

Dessa och många andra frågor reses i dessa dagar.

För undvikande av missförstånd vill jag starkt framhålla att jag inte är ute för att vare sig misstänkliggöra eller misskreditera SJ. Jag är rätt säker på att både ledning och personal gör sitt yttersta för att motsvara både uppdragsgivares och kunders förväntningar. Trots detta måste vi tyvärr konstatera att olyckor inträffar. Jag är övertygad om att allmänheten nu kräver åtgärder från regeringens sida.

I det svar som jag har fått redovisar statsrådet Adelson flera åtgärder som är på gång. Det är jag tacksam för. Kommunikationsministern erinrar om att SJ bygger ut det automatiska tågstoppet i forcerad takt, att man bygger ut ett s. k. drifträdionät, att man ser över lokförarnas oregelbundna arbetstider och att ett nytt säkerhetshandtag, det s. k. dödmansgreppet, nu kommer att införas på loken. Självfallet är det bra att denna redovisning lämnas, men jag vill för min del särskilt peka på det förhållandet att lokföraren arbetar ensam på loket, och jag undrar om statsrådet har någon synpunkt på den delen av problemet.

**Anf. 29** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! I den delen har jag ingen anledning att göra någon annan bedömning än den som SJ:s ledning och Statsanställdas förbunds ledning gör, att det inte finns några internationella bevis för eller något annat som visar att en dubbelbemanning skulle öka säkerheten. ATC, det automatiska tågstoppet, ger en betydligt bättre säkerhet än vad någonsin två eller tre lokförare kan ge. ATC-systemet fungerar ju på det sättet att tåget automatiskt stannar, om den mänskliga faktorn skulle klicka. Det här kan vi diskutera, och man kan ha olika åsikter om detta, men det finns hittills inte några faktiska bevis för att en ökad bemanning skulle innebära större säkerhet. Det är en uppfattning som SJ:s ledning och Statsanställdas förbund delar. Skulle det finnas påtagliga bevis för något annat är det alldeles uppenbart att båda dessa

parter skulle vara intresserade av att ändra förhållandena. Men nu får vi, som sagt, snart ett automatiskt tågstopp. Det är i vilket fall som helst alltid bättre.

**Anf. 30 LARS HENRIKSON (s):**

Herr talman! Jag är också klar över att frågan om dubbelbemanning på loken har diskuterats och fortfarande diskuteras. I fråga om den nu aktuella olyckan hyser jag den meningen att det hade varit en styrka om två personer i stället för en hade haft ansvaret på det tåget, eftersom det enligt de pressuppgifter som vi har kunnat ta del av var så att lokföraren om inte sov så dock inte var helt vaken när det gällde att framföra loket. Det är alldeles givet – det utgår jag ifrån att vi inte behöver diskutera – att en sådan situation inte kan accepteras. Ett alltför stort ansvar åvilar den som för fram ett lok för att han ens skall få riskera att försättas i en sådan situation.

Statsrådet säger i sitt svar att han är beredd att pröva även andra åtgärder som kan höja säkerheten vid SJ. Jag menar att bemanningsfrågan hör till dessa andra åtgärder som eventuellt borde prövas i varje fall på nattågen, som väl kräver alldeles speciella insatser från den som har att föra loket.

**7 § Svar på fråga 1980/81:69 om närradions framtid**

**Anf. 31 Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:**

Herr talman! Filip Fridolfsson har frågat mig när förslag från närradiokommittén om närradions framtid förväntas föreligga och vilka åtgärder jag ämnar vidtaga därest den ursprungliga tidsplanen för kommitténs arbete icke skulle hållas.

Närradiokommittén avser enligt vad jag inhämtat att framlägga ett betänkande i början av nästa år. Jag utgår från att detta kommer att ge underlag för en proposition till riksdagen om närradions framtid våren 1982.

**Anf. 32 FILIP FRIDOLFSSON (m):**

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Det är ingen överdrift att påstå att närradions försöksverksamhet vinner mer och mer terräng. Folkrörelser av olika slag, som exempelvis frikyrko-folket, har i närradion funnit en fantastisk möjlighet att komma ut med sitt budskap. Reaktionen bland de hundratals ideella föreningar som använder sig av närradion har varit entydigt positiv.

Anledningen till min fråga är den senaste tidens pressuppgifter att närradion skulle vara dödsdömd. Försöksverksamheten skulle stanna vid just försök och upphöra helt om något år, hävdas det.

Tillvägagångssättet för att punktera närradion skulle enligt pressen vara att närradiokommitténs arbete skulle förhalas, så att riksdagen inte skulle kunna permanenta närradion genom ett beslut före 1982 års val. Man drömmer som bekant på vissa håll om ett regimskifte 1982. En majoritet av

till närradion negativt inställda ledamöter skulle ominstetgöra närradions verksamhet.

Att socialdemokraterna bestämt är emot närradion vet vi. Man är på det hållet ofta rädd för konkurrens, och att släppa in olika åsikter i ett monopolmedium som radion ser socialdemokraterna som en fara. Det är inget nytt – det är välkänt.

Men skulle man tro pressuppgifter skulle centern vara på glid över till socialdemokraternas ståndpunkt i denna fråga. Är detta riktigt, är det oroande. Det var förra trepartiregeringen med statsminister Fälldin i spetsen som skrev direktiven till närradiokommittén med ett tidsschema som skulle göra ett beslut möjligt år 1982. Nu tror jag inte att centern när det kommer till kritan vill göra sig ovän med Folkrörelsesverige genom att krypa upp i knät på socialdemokraterna och stoppa närradion.

Att svaret skulle ge ett besked om ett vaktslående om närradion var väntat. Närradion är något av en hjärtesak för statsrådet och folkpartipolitikern Wikström, och han har gjort ett förtjänstfullt arbete när det gäller närradions tillkomst. Men tillåt mig ändå, herr talman, strama upp frågan något, eftersom statsrådet i svaret säger att han utgår från att närradiokommitténs betänkande kommer att ge underlag för en proposition. Kan man, herr statsråd, lita på att närradiokommittén framlägger ett förslag till lagtext, så att remissinstanserna får material att reagera på? Ett diskussionsbetänkande, som socialdemokraterna förespråkar, gör att remissinstanserna inte vet vad de skall tycka till om. Kommer det alltså ett komplett förslag från närradiokommittén?

**Anf. 33** Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Det är utredningens uppgift att med ledning av de direktiv som regeringen har givit avge ett betänkande, och det är jag säker på att man kommer att göra. Sedan är det mitt och regeringens ansvar att framlägga en proposition. Som jag har sagt i svaret är min avsikt att den skall framläggas för riksdagen våren 1982.

**Anf. 34** FILIP FRIDOLFSSON (m):

Herr talman! Tack för det klara beskedet! Jag tror att detta lugnar alla de föreningar och församlingar som varit oroliga för att mista sin radio.

Jag hoppas att de politiker som finns här i huset och som motarbetar närradion tänker om. Jag hoppas framför allt att våra vänner inom centern som är tveksamma slår följe med statsrådet Wikström och mig. Det är nog lugnast och bäst så.

*Om remissbehand-  
ling av förslag  
rörande studie-  
hjälpens framtida  
utformning*

**8 § Svar på fråga 1980/81:86 om remissbehandling av förslag rörande studiehjälpens framtida utformning**

**Anf. 35** Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Ralf Lindström har frågat mig varför studiestödsutredningens betänkande om studiehjälpen ännu inte har remitterats och när så skall ske.

Inom utbildningsdepartementet, liksom inom övriga departement, pågår f. n. ett omfattande beredningsarbete inför de besparingar som regeringen bedömer som nödvändiga inom den närmaste treårsperioden.

I detta sammanhang måste naturligtvis också alla reformförslag mycket noga prövas. Studiestödsutredningens förslag innehåller mycket betydande kostnadsökningar på studiehjälpens område. Jag har bedömt det som föga meningsfullt att låta en rad remissinstanser yttra sig över dessa mycket kostnadskrävande förslag innan frågan om tänkbara finansieringsmöjligheter är tillräckligt beredd. Denna beredning pågår f. n. inom utbildningsdepartementet.

**Anf. 36** RALF LINDSTRÖM (s):

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

Ett enigt socialförsäkringsutskott begärde i början av 1970-talet en allsidig och förutsättningslös utredning av det studiesociala systemet i syfte att försöka förenkla det och anpassa det till tiden.

I september 1975 tillsatte dåvarande utbildningsministern Bertil Zachrisson en utredning med uppgift att se över det studiesociala systemet.

Efter ett ambitiöst arbete i utredningen avlämnade den i enlighet med direktiven ett principbetänkande den 30 juni 1977. Detta betänkande utlämnades för remissyttrande, och remisstiden utgick den 15 december samma år.

Nu började långhalningen. Plötsligt var det inte längre någon brådska med att förbättra de ekonomiska förhållandena för de studerande. För det fortsatta arbetet behövde utredningen tilläggsdirektiv, men väntan på dessa blev lång, trots påstötningar. Över 14 månader fick utredningen vänta på tilläggsdirektiven.

I dessa direktiv påpekas – med viss skärpa – att utredningen i sitt fortsatta arbete skulle prioritera stödet till de yngre eleverna i gymnasial utbildning.

En i det närmaste enig remissopinion hade tillstyrkt en sådan prioritering, och socialförsäkringsutskottet har under alla de år som utredningen arbetat tillstyrkt motioner som begärt skyndsamt förbättring av studiestödet för dessa studerande.

Utredningen kunde sedan fortsätta sitt arbete och avlämnade den 2 juni i år ett betänkande som mycket väl torde tillfredsställa de i direktiven ställda förväntningarna.

Plötsligt tog återigen brådskan slut. Betänkandet borde naturligtvis utan tidsförlust lämnas ut för remissförfarande. I stället verkar det som om det har

fått äran att ta plats i statsministerns famösa långbänk. Jag försäkrar: Utredningens ledamöter känner inte tillfredsställelse med att betänkandet beretts denna ära, och säkerligen inte heller de sämre ställda gymnasiestudenterandena och deras föräldrar.

Nu säger, utbildningsministern i svaret att det är budgetekonomiska orsaker till förseningen. Betyder det att regeringen väntar sig en snabb förbättring av statens ekonomi eller kan vi vänta oss att betänkandet blir liggande i någon låda tills det blir helt nattståndet? Riksdagen har ändå i april 1979 gett regeringen till känna att den vid budgetarbetet rörande budgetåret 1980/81 skulle prioritera stödet till de yngre eleverna i gymnasieskolan.

Vi väntar oss antingen ett förslag i budgeten eller, naturligtvis, att utredningen skickas ut på remiss.

*Om remissbehandling av förslag rörande studiehjälpens framtida utformning*

**Anf. 37** Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Som jag har sagt i svaret finns det bara ett skäl till att vi inte skickat ut utredningen på remiss. Det är den översyn av samtliga utredningar som pågått under ledning av budgetdepartementet och där syftet är att ställa utredningsförslagen i ljuset av den sparplan som regeringen arbetar med för detta år och för de kommande åren.

Jag har tyckt att det är föga meningsfullt att skicka ut på remiss ett förslag som är utomordentligt kostnadskrävande. Det kan ge ett intryck av att vi är beredda att satsa så mycket pengar som krävs för att genomföra reformer av det slaget.

Detta är en metod som regeringen valt i ett läge då vi vet att utrymmet för nya reformer är mycket knappt.

**Anf. 38** RALF LINDSTRÖM (s):

Herr talman! Är det föga meningsfullt att skicka ut utredningarnas förslag på remiss, så är det naturligtvis också föga meningsfullt att fortsätta utredningsarbetet när det gäller att införa reformer i Sverige.

Folkpartiet – och för all del även de andra borgerliga partierna – har visat ett hett intresse tidigare för de studiesociala frågorna. Brådskan med att reformera det studiesociala systemet var stor, och kritik mot studiehjälpsystemet och studiemedelssystemet framfördes mycket ofta i slutet av 1960-talet och i början av 1970-talet i interpellationer, motioner och frågor.

Nu har man på borgerligt håll nästan obegränsad makt här i riksdagen, men då har intresset slocknat.

Vi har en ganska utsliten tes som ofta kommit till uttryck här: Vi måste ha råd att satsa på ungdomarna och deras utbildning – det är på deras arbete och kunnande vi skall leva, när vi blir gamla. Jag tror att det är en viktig tes, och vi skall hålla fast vid den i fortsättningen.

Om vi skall ha någon framgång i konkurrensen om exportmarknaderna måste det ske i kraft av ett högt kunnande, och helst ett högre kunnande än konkurrenternas. Det är därför helt enkelt nödvändigt att vi ser till att våra ungdomar – även de ekonomiskt sämre lottade – får ekonomiska möjligheter

*Omflyttning på  
föredragningslistan*

att studera efter grundskolan. Skall vi inte helt akterseglas i konkurrensen är det brådskande att lösa den här frågan. Det blir mer och mer bråttom för var dag.

Jag tycker ändå att det här borde skickas ut ganska snart.

**9 §** Föredrogs och hänvisades.  
Proposition  
1980/81:62 till konstitutionsutskottet

**10 §** Föredrogs men bordlades åter.  
Civilutskottets betänkanden 1980/81:3 och 4

**11 §** Föredrogs och bifölls  
Interpellationsframställningarna 1980/81:48 och 49

**12 § Omflyttning på föredragningslistan**

**Anf. 39 TALMANNEN:**

Jag får meddela att på morgondagens föredragningslista uppföres försvarsutskottets betänkande 1 samt civilutskottets betänkanden 3 och 4 främst bland två gånger bordlagda ärenden.

**13 §** Anmälades och bordlades  
Proposition.  
1980/81:68 med förslag till ändrade regler för den skattemässiga behandlingen av inventarier, fastigheter och pågående arbeten, m.m.

**14 §** Anmälades och bordlades  
Motionerna  
1980/81:118 av *Lars Werner m.fl.* med anledning av proposition 1980/81:27 om försvarsmaktens organisation m.m. på Gotland  
1980/81:119 av *Lars Werner m.fl.* med anledning av proposition 1980/81:31 om godkännande av konvention om långväga gränsöverskridande luftföreningar  
1980/81:120 av *Gunnar Biörck* i Värmdö med anledning av proposition 1980/81:28 om följdlagstiftning till den nya sekretesslagen i fråga om hälso- och sjukvården samt den allmänna försäkringen  
1980/81:121 av *Lars Werner m.fl.* med anledning av proposition 1980/81:32 med förslag till ändrade regler för beskattning av realisationsvinst vid fastighetsavyttring  
1980/81:122 av *Ingvar Svanberg m.fl.* med anledning av proposition 1980/81:36 med förslag till ändrade kapitaltäckningsregler för finansbolagen, m.m.  
1980/81:123 av *Lars Werner m.fl.* med anledning av proposition 1980/81:42 om ändrade regler för villabeskattningen, m.m.

1980/81:124 av *Lars Werner m. fl.*

1980/81:125 av *Mårten Werner*

med anledning av proposition 1980/81:50 om skatten på 1981 års inkomster, m.m.

1980/81:126 av *John Andersson m. fl.* med anledning av proposition 1980/81:51 med förslag till ändrade riktlinjer för Norrlandsfondens fortsatta verksamhet m.m.

1980/81:127 av *Lars Werner m. fl.* med anledning av proposition 1980/81:52 om Sveriges bidrag till Internationella utvecklingsfonden

1980/81:128 av *Stig Josefson m. fl.*

1980/81:129 av *Lars Werner m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:60 om särskilt investeringsavdrag och förlängd tid för särskilt forskningsavdrag

## 15 § Anmälan av interpellation

Anmälades och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

*den 18 november*

**1980/81:50** av *Anna Eliasson (c)* till jordbruksministern om radioaktiv bestrålning av livsmedel:

Inom kort väntas Världshälsoorganisationen (WHO) fatta beslut om huruvida radioaktiv bestrålning av livsmedel skall tillåtas eller inte. Ärendet har tillstyrkts i de förberedande instanserna.

Avsikten med radioaktiv bestrålning är att förlänga hållbarheten hos livsmedel, främst frukt och grönsaker, och ge möjlighet till längre transporter och längre lagringstider. Metoden underlättar således avsättningen av färskvaror på marknader som är långt avlägsna från produktionsstället, samtidigt som varornas ökade hållbarhet gör det möjligt att utnyttja långsammare och billigare transporter än f. n. Förutsättningar skapas därigenom för att handeln med mat internationaliseras ytterligare.

Strålkonservering av livsmedel är sedan länge en starkt omstridd fråga. Metoden för oss längre bort från färsk föda. Genom att strålkonservering hindrar maten från att åldras på ett naturligt sätt är det sannolikt att konsumenten får det svårare att kontrollera livsmedlen och deras kvalitet. Eftersom bestrålningen rimligen måste innebära att de överallt förekommande mikroorganismerna inte angriper den bestrålade maten, kan det ifrågasättas vilka effekter på kort och lång sikt detta kan ha för den naturliga bakteriefloren i tarmen. Ur näringsfysiologisk synpunkt förefaller det f. ö. vara diskutabelt om inslaget av obehandlad färsk föda i kosten bör minskas.

Enligt tillgängliga uppgifter i massmedia finns det i dag inga metoder att kontrollera om ett livsmedel bestrålsats eller inte. Strålningen uppges inte lämna några spår. Om så är fallet torde möjligheterna vara utomordentligt små, eller obefintliga, att kontrollera de aktuella livsmedlen genom sedvanlig livsmedelskontroll. I synnerhet torde detta gälla importerade livsmedel, där man i större utsträckning är beroende av efterhandskontroll.

En förutsättning för att ett godkännande av metoden över huvud taget skall övervägas borde vara att det föreligger forskningsresultat som ger en allsidig bild av de riskmoment av olika slag som metoden kan tänkas innebära. Däribland måste de långsiktiga ekologiska och genetiska riskerna vara fullt klarlagda.

Om strålkonservering av livsmedel skulle tillåtas, skulle detta innebära stora förändringar i våra möjligheter att som konsumenter påverka och utöva kontroll över den föda vi äter. Men också för svenska odlare av frukt och grönsaker, liksom för svensk livsmedelsindustri, torde förändringarna bli avsevärda enligt vissa bedömare. Med strålkonservering skulle den inhemska livsmedelsproduktionen bli utsatt för ett betydligt hårdare konkurrensläge och tendenserna till centralisering i livsmedelshanteringen över huvud taget kraftigt förstärkas. Till följd av detta skulle den svenska trädgårdsnäringen utsättas för nya utslagningshot, samtidigt som sysselsättningen äventyras.

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

1. Vilka åtgärder avser regeringen att vidta med anledning av uppgifterna om att livsmedel, främst frukt och grönsaker, kan komma att bestrålas med radioaktiva ämnen för att få ökad hållbarhet och tåla längre transporter?
2. Vilken bedömning gör jordbruksministern av det aktuella forskningsläget i fråga om strålkonserverade livsmedel, bl. a. med avseende på genetiska och ekologiska effekter?
3. Vilken vikt anser jordbruksministern att kravet på en fungerande livsmedelskontroll skall tillmätas i denna fråga?
4. Anser jordbruksministern att vi som konsumenter har rätt att kräva att få livsmedel som inte utsatts för radioaktiv strålbildning, och med vilka åtgärder kan i så fall dessa krav tillgodoses?
5. Om strålkonservering av livsmedel skulle tillåtas, vilka följder kan detta väntas få för svenska odlare av frukt och grönsaker och för livsmedelshanteringen i stort?

## 16 § Meddelande om fråga

Meddelades att följande fråga framställdes

*den 17 november*

**1980/81:119** av *Carl-Henrik Hermansson* (vpk) till statsministern om centraliseringen inom svenskt näringsliv:

Hur ser regeringen på den snabbt fortskridande centraliseringen inom svenskt näringsliv (Electrolux-Grängesberg, Volvo-Beijerinvest osv.)? Står denna utveckling i överensstämmelse med målsättningarna för regeringens politik? Avser regeringen att vidta några åtgärder för att söka bryta den ökade kapital- och maktkoncentrationen?

**17 §** Kammaren åtskildes kl. 16.08.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

*/Solveig Gemert*

**Nr 26**

Tisdagen den  
18 november 1980

---

*Meddelande om  
fråga*