

1980/81:13

Torsdagen den 23 oktober

Kl. 12.00

Förhandlingarna leddes till en början av andre vice talmannen.

1 § Upplästes följande inkomna skrivelse:

Till riksdagen

Då jag numera övergått att tjänstgöra som statssekreterare i Arbetsmarknadsdepartementet avsäger jag mig mitt ordinarie ledamotskap av Riksdagens lönedelelegation.

Stockholm 1980-10-21

Marianne Wahlberg

Denna avsägelse godkändes av kammaren.

2 § Anmälan om kompletteringsval till riksdagens lönedelelegation

Anf. 1 ANDRE VICE TALMANNEN:

Som ny ledamot i riksdagens lönedelelegation efter Marianne Wahlberg har folkpartiets partigrupp anmält nuvarande suppleanten Margot Håkansson och som ny suppleant Åke Persson.

Andre vice talmannen förklarade valda för återstoden av riksdagens innevarande valperiod till

ledamot i riksdagens lönedelelegation

Margot Håkansson (fp)

suppleant i riksdagens lönedelelegation

Åke Persson (fp)

3 § Justerades protokollen för den 15 innevarande månad.

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om organisationernas
lotterier*

4 § Upplästes följande inkomna ansökningar:

Till riksdagen

Härmed anhålles om tjänstledighet från mitt uppdrag som riksdagsledamot under tiden den 3 november–den 21 december 1980 för fullgörande av uppdrag som delegerad vid FN:s generalförsamling.

Stockholm den 17 oktober 1980

Ulla Tillander

Till riksdagen

Härmed ansöker jag om ledighet från riksdagsuppdraget från den 18 november 1980 till höstsessionens slut för deltagande i FN:s 35:e generalförsamling.

Stockholm den 15 oktober 1980

Sture Ericson

Kammaren biföll dessa ansökningar.

Andre vice talmannen anmälde att *Sigvard Persson* (c) och *Gunnar Ström* (s) skulle tjänstgöra som ersättare för *Ulla Tillander* resp. *Sture Ericson*.

5 § Svar på fråga 1980/81:32 om organisationernas lotterier

Anf. 2 Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! Karl-Eric Norrby har konstaterat att flera organisationer efter tillkomsten av spelet Lotto har redovisat svårigheter att sälja sina lotter. Han har med anledning av detta frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidtaga för att organisationerna inte skall lida ekonomisk skada.

Lotto startade första veckan i september i år. Spelets eventuella inverkan på organisationernas möjligheter att sälja sina lotter kan därför rimligen inte utläsas nu. Vi kommer dock självfallet att följa den fortsatta utvecklingen.

Isammanhanget kan jag nämna att vi i handelsdepartementet f. n. bereder de förslag som lotteriutredningen har lagt fram. Förutsättningarna för föreningar och andra att anordna lotteri kommer att behandlas där.

Anf. 3 KARL-ERIC NORRBY (c):

Herr talman! Jag får tacka statsrådet för svaret på min fråga.

Jag vill något teckna bakgrunden till denna fråga. Lotteriutredningen, som arbetade mellan 1972 och 1979 och som jag var ledamot av, lade fram ett betänkande där man tog upp frågan om organisationernas möjligheter att finansiera sin verksamhet just med lotterier. Lotteriutredningens huvudtes var att i princip alla ideella föreningar bör ges rätt att finansiera sin verksamhet med lotterier och spel.

Vi konstaterade i det sammanhanget att lotteri- och spelverksamheten år

1978 här i Sverige kunde beräknas till ca 5,8 miljarder kronor. Den summan omfattar de ideella föreningarnas och statens lotteri- och spelverksamhet inkl. totalisatorverksamheten.

Vi hade som sagt som huvudtes att vi skulle försöka bereda de ideella organisationerna möjligheter att finansiera sin verksamhet med lotterier. Vi konstaterade också i det sammanhanget att bingoverksamheten hade en mycket stor och ofta helt avgörande betydelse för många organisationers möjlighet att driva aktiv verksamhet. Vi sade att all idcell verksamhet i vid mening är till nytta för samhället. I det sammanhanget kom vi fram till att för att försöka garantera det idcella föreningslivet dessa möjligheter till arbete och till finansiering, så bör det statliga spelet och totalisatorspelet inte tillåtas att ytterligare breda ut sig på det ideella spelets bekostnad. Det sade vi alltså i lotteriutredningen 1979.

Trots att utredningens betänkande framlagts tillkom Lotto under folkpartiregeringens tid. Vid en uppvaktning fäste många ideella organisationer statsrådets uppmärksamhet på det faktum att Lottos tillkomst skulle betyda svårigheter för dessa organisationers möjligheter att anordna lotterier. Dåvarande statsrådet Hadar Cars sade att man i så fall fick återkomma till detta när man hade avläst resultatet. Jag konstaterar också att statsrådet Burenstam Linder nu säger: "Vi kommer dock självfallet att följa den fortsatta utvecklingen."

Det sägs också i svaret, som i och för sig är mycket kort: "Spelets eventuella inverkan på organisationernas möjligheter att sälja sina lotter kan därför rimligen inte utläsas nu." Om tiden stod till mitt förfogande skulle jag kunna rekapitulera något om de olika organisationernas svårigheter när det gäller just försäljning av lotter. Jag kan exemplifiera med IOGT-NTO, som efter Lottos tillkomst har kunnat konstatera 15–20 % bortfall av sina lotterikunder. Och när man tar ytterligare exempel i sammanhanget, som jag dock inte har tid att göra nu, kan man påvisa samma tendens.

Jag vill fråga statsrådet: När beräknas den proposition som skall behandla lotteriverksamheten läggas på riksdagens bord?

Anf. 4 Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! För att besvara frågan om när en proposition grundad på lotteriutredningens förslag kan komma, så vill jag säga att det är ett ganska omfattande arbete, och det synes vara svårt att klara det så att propositionen kan hinnas med under innevarande riksmöte. Men strävan är självfallet att försöka komma fram med en proposition så fort det över huvud taget är möjligt.

Låt mig säga i den allmänna frågan om hur de ideella föreningarnas lotterier kan ha påverkats av statliga lotterier, att det material som vi förfogar över visar att under femårsperioden 1972–1977 har antalet s. k. rikslotterier, dvs. ideella lotterier, fördubblats. Och det var ändå en period när det skedde en del utvidgningar av de statliga lotterierna. Denna ökning av rikslotterier synes ha fortsatt också under 1978 och fram till nu. Det bör också sägas att rikslotterierna har kunnat sälja mellan 90 och 100 % av sina lotter. Men det

finns även undantag från detta. I en del fall när det gäller dessa undantag har det varit svårigheter att klara denna lottförsäljning i tillfredsställande utsträckning även långt innan Lotto kom till och innan en del andra av de här statliga lotterierna hade utvidgats.

Det är ingalunda en oviktig fråga som Karl-Eric Norrby tar upp, och det är därför heller inte bara ett fromt konstaterande jag gör när jag säger att vi skall följa utvecklingen.

Anf. 5 KARL-ERIC NORRBY (c):

Herr talman! Jag har givetvis förhoppningen att statsrådet vid propositionens tillkomst skall beakta de synpunkter jag har framfört.

Man konstaterade inom lotteriutredningen att omsättningen, som då beräknades till ca 6 miljarder kronor eller 2 % av BNP, var en mer eller mindre fast summa som användes till de olika lotterierna – bingo, totalisatorspel, osv. Till Lotto går ca 1 miljard av de medel som används inom lotteriverksamheten, och om den trenden fortsätter får detta givetvis en negativ inverkan på lotteriverksamheten inom de ideella organisationerna. Jag konstaterar emellertid med tillfredsställelse att statsrådet nu har lovat att beakta detta i sammanhanget.

6 § Svar på fråga 1980/81:37 om svensk vapenexport till Libyen

Anf. 6 Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! Oswald Söderqvist har frågat mig om Libyens uttalade stöd till det krigförande Iran har föranlett någon omprövning eller annan åtgärd från min eller krigsmaterielinspektionens sida när det gäller svensk krigsmaterielexport till Libyen.

Som jag tidigare i år konstaterat i kammaren som svar på en fråga av Olle Wästberg i Stockholm säljer inte Sverige vapen till Libyen. Jag angav förklaringen vara de spända förhållandena i Mellanöstern, och jag tillade att någon försäljning av krigsmateriel till Libyen över huvud taget inte har förekommit under de senaste 20 åren. Vi har inte för avsikt att ändra denna hållning.

Anf. 7 OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

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

Handelsministern hänvisar till det svar som avgavs med anledning av en fråga som ställdes av Olle Wästberg i Stockholm, och också jag vill hänvisa till den frågedebatten. Olle Wästberg sade då att handelsministern visade ett stort lättsinne när det gällde den här frågan. Jag måste säga att den bedömningen kvarstår även nu. Frågan är nämligen inte så enkel att man kan avfärda den i några meningar och säga att vi inte har någon krigsmateriel-export till Libyen.

Som jag ser det har vi återigen ett sådant här typiskt schabbel när det gäller svensk krigsmaterielexport som vi haft så många gånger tidigare. På nytt har

vi nu en affär med gränsfall som gör att vi måste ta ställning till viktiga principfrågor. Den första frågan är då vad vi bedömer vara krigsmateriel och vad som inte är det. Vi känner alla till dessa frågeställningar, för vi har diskuterat dem många gånger. Vi har som bekant förteckningen över krigsmateriel, och den hänvisar man formellt till i alla sådana här sammanhang.

Men man kan inte fortsätta att hänvisa till den bestämmelse som har kritiserats så oerhört mycket och som vi vet är föremål för utredning. Sedan den här frågan behandlades i den frågedebatt som tidigare nämnts har den ju också varit föremål för granskning av dechargeutskottet. Man kan inte som handelsministern gör säga att det som vi har sålt till Libyen – de där båtarna, den där radarutrustningen, den där utbildningen av personal vid det statliga Telub i Växjö, osv. – inte har någonting med krigsmaterielexport att göra. Det är inte så enkelt, Staffan Burenstam Linder.

Nu ställs frågan på sin spets igen. Vi vet att det rör sig om ett område som är oroligt – det har ju handelsministern själv anfört i svaret. Vi har inlett export av krigsmateriel dit. Vi har tagit hit militär personal därifrån för utbildning. Visserligen säger man att det inte var militär personal, och det talades under en viss period t. o. m. om sjöscouter i sammanhanget, men vi har i alla fall förbindelse med denna stat som nu öppet går in och stöder den ena parten i ett krig. Jag skulle vilja fråga handelsministern om det är så här enkelt som det verkar av frågesvaret. Är det så helt otroligt att det inte alls berör de svenska krigsmaterielexportbestämmelserna när det händer sådana här saker? Det är ju långt ifrån klart, vilket framgick av de föregående debatterna och av konstitutionsutskottets granskning, att den här affären är så enkel och lättfattlig.

Jag vill inte alls påstå att det bara är borgerliga regeringar som felat, vilket också framhölls av bl. a. Sven-Erik Nordin och mig i dechargedebatten, utan långt tillbaka i tiden har naturligtvis också socialdemokratiska regeringar gjort sig skyldiga till sådana här saker. Det gäller alltså principerna för den svenska vapenexporten. Det har förekommit ett hemlighetsmakeri i denna fråga, vilket ju handelsministern medgav i det tidigare frågesvaret. Då sade handelsministern att det hade varit lämpligt med litet större öppenhet i frågan. Nu skulle jag slutligen vilja fråga om regeringen inte har gjort några som helst ansträngningar att följa upp den här affären med Telub AB och Libyen och se om det ändå inte finns anledning att litet närmare granska förbindelserna med denna stat.

Anf. 8 Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! Sverige har inte exporterat någon krigsmateriel till Libyen. Med anledning av herr Söderqvists funderingar om att handelsministern skulle ha uppträtt lättsinnigt i detta sammanhang bör det ändå understrykas att ett enskilt statsråd inte fattar beslut när det gäller vapenexportärenden. Besluten fattas i nära samarbete med andra departement och av regeringen som helhet. Eftersom herr Söderqvist talade om konstitutionsutskottet vill jag säga att det där inte har framkommit någon anmärkning som gäller det

problem som herr Söderqvist tog upp i sin fråga och som han har berört här i kammaren.

Beträffande herr Söderqvists alla andra spekulationer vill jag framhålla att de utförligt har bemötts i tidigare debatter. Herr Söderqvist har säkert anledning att läsa detta ordentligt och inte upprepa misstänkliggöranden om Sverige och svensk utrikespolitik.

Beträffande den generella frågan vill jag tillägga att det inte heller är en fördel om andra länder i världen, som liksom Sverige vill ha ett försvar, är hänvisade till att inhandla vapen enbart från USA eller Sovjet. Det är, som sagt, en kommentar som gäller generellt. Till Libyen har vi emellertid inte sålt några vapen. Det vore bra om herr Söderqvist inte försökte sprida felaktiga uppfattningar på den punkten.

Anf. 9 OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Jag måste tyvärr hålla fast vid att det finns ett visst lättsinne, och kanske inte heller så litet, i handelsministerns agerande i denna fråga.

Vi har haft uppe sådana här affärer tidigare, och både jag, handelsminister Burenstam Linder och andra handelsministrar har deltagit i debatterna. Här har vi nu på nytt ett typiskt gränsfall. Det heter att man inte har sålt några vapen eller någon krigsmateriel över huvud taget. All right, det skedde kanske inte i just det här fallet. Men i de tidigare debatterna har det inte alls, som Staffan Burenstam Linder påstår, visat sig vara så klart och tydligt. Det är mycket lätt att säga att den här utrustningen och den här personalen som skall utbildas inte är av militärt slag. Men ingen har kunnat bevisa att det inte rör sig om militär personal. Man försökte ett tag, som jag sade i mitt första anförande, att tala om sjöscouter och sådant. Efter en tid blev det emellertid ganska tyst på den punkten.

Det rör sig alltså i det här fallet om personal för utbildning och materiel som skall säljas till Libyen, materiel som mycket väl kan klassificeras som användbar för militära ändamål. Därför är det lättsinnigt av handelsministern att försöka smita undan på det sätt som sker. Det är inga spekulationer från min sida, utan det gäller en viktig fråga som måste ställas om och om igen. Är det lämpligt att upprätthålla sådana handelsförbindelser och att sälja sådan materiel som klart och tydligt utgör ett gränsfall? Varför var annars Telub så förteget när affärerna gjordes upp? Det verkade skumt. Man vände sig inte ens till krigsmaterielinspektionen och frågade, trots att man senare blev tvungen att ta tillbaka och förklara att det kanske inte var så alldeles riktigt att inte ha gjort det, osv. Det är alltså inte så enkelt att man kan avfärda det utan vidare på det sätt som handelsministern gör här. Därför kvarstår frågan om regeringen inte över huvud taget känner någon som helst oro inför det förhållandet att vi sitter här med libysk personal under utbildning i Sverige, att vi säljer materiel på radarområdet som kan användas militärt. Det oroar tydligen inte regeringen det minsta.

Anf. 10 Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! Vad som oroar mig är att herr Söderqvist uppenbarligen saknar förmåga att se vad konstitutionsutskottet har sagt i den här frågan.

Anf. 11 OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Faktum är att frågan väcktes i konstitutionsutskottet, och det var naturligtvis bra. Flera ärenden när det gäller den svenska vapen- och krigsmaterielindustrin skulle behöva komma upp i konstitutionsutskottet. Ser vi tillbaka finner vi att det var betydligt vanligare med sådana initiativ under framför allt 1960-talet, och jag hoppas att det skall bli vanligt igen.

Det är visserligen sant att det inte blev någon prickning av vare sig den ena eller andra handelsministern som har handlagt den här affären, men debatten och de fakta som kom fram i samband med den visade ändå att det inte var en så klar och entydig och oskyldig affär som handelsministern här försöker göra gällande. Det är viktigt att framhålla det. Jag spekulerar inte i att nå offentlighet, men det är viktigt att de här frågorna tas upp gång på gång, till dess vi får klara och entydiga regler för hur vi skall handla i de här frågorna.

7 § Svar på fråga 1980/81:40 om åtgärder mot illegal invandring**Anf. 12** Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! Bertil Jonasson har frågat mig om det är möjligt att stärka tullens resurser för att komma till rätta med den illegala invandringen.

Huvudansvaret för passkontrollen åvilar polismyndigheterna. På begäran av polismyndighet skall tullmyndighet medverka vid passkontroll, om det kan ske utan att uppgifter som åligger tullmyndigheten eftersätts.

Olika åtgärder har under senare år vidtagits för att förhindra att personer illegalt tar sig in i landet. I första hand har gränskontrollen skärpts genom en utökad stickprovskontroll vid främst resor från Danmark till Sverige.

När det gäller landgränsen mot Norge svarar tullverket sedan länge för en stor del av stickprovskontrollen i samverkan med polismyndigheterna. Som en följd av den ökade illegala invandringen har tullverket också ägnat ökad uppmärksamhet åt denna stickprovskontroll.

Det är givetvis mycket svårt att få en effektiv kontroll av resandetraffiken. Det är dock angeläget att så långt det är möjligt hindra försök att kringgå den reglerade invandring som vi har i vårt land. Det kan därför finnas anledning att överväga om åtgärder bör vidtas för att ytterligare skärpa gränskontrollen.

Anf. 13 BERTIL JONASSON (c):

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

Enligt uppgift har en stor illegal invandring skett till Värmland. En tidning

*Om åtgärder mot
illegal invandring*

i Värmland har betecknat det som människosmuggling. Om alla uppgifter är riktiga, är situationen allvarlig, inte bara för Värmland utan för vårt land som helhet. Detta kan leda till ökande brottslighet – narkotikahandel m. m. –, vars verkningar kan bli omfattande och dessutom dyrbara att reparera.

Vi måste ha en gränskontroll som fungerar så bra som möjligt. Kostnaderna för en sådan torde många gånger uppväga de utgifter vi eljest kan räkna ut för. Handelsministern pekar nu på att ansvaret i dessa fall åvilar polismyndigheten, och visst är det så. Och eftersom tullen och polisen hjälps åt med jobbet är det viktigt att inte deras gemensamma resurser blir för små, och det skulle de vara, enligt uppgifter i pressen. Det är det jag menar kan komma att stå oss dyrt. Jag vill säga, tydligt och klart, att jag har fullt förtroende för både tull- och polispersonal. Jag tror att de gör vad som är möjligt. Jag tror att de sköter detta viktiga arbete på ett bra sätt, men de måste också få resurser.

Handelsministern säger att det är svårt att få en effektiv kontroll av resandetrafiken. Det är naturligtvis det som är besvärligt och som ligger oss i fatet, och det är det vi vill rätta till.

Sedan säger handelsministern: "Det är dock angeläget att så långt det är möjligt hindra försök att kringgå den reglerade invandring som vi har i vårt land." Det tycker jag är bra svarat. "Det kan därför finnas anledning", säger handelsministern vidare, "att överväga om åtgärder bör vidtas för att ytterligare skärpa gränskontrollen."

Det är väl det man måste titta på. Jag utgår ifrån att så kan ske. Även om inte själva polismyndigheterna ligger inom handelsministerns område, är väl inte väggar m. m. tätare än att man kan ha kontakter. Jag hoppas alltså att handelsministern tillsammans med polismyndigheterna skall kunna följa denna fråga och vidta de åtgärder som kan vara väsentliga. Det är alltid bättre att stämma i bäcken än i ån. Frågan är bara om inte bäcken har börjat bli en å. Det är det vi måste se upp med.

Tack för svaret.

Anf. 14 Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! Den allmänna invandrapolitiken är det inte jag som svarar för. Bertil Jonasson får väl vända sig till statsrådet Karin Andersson som svarar för den.

Min insats mera specifikt gäller tullens medverkan för att försöka hindra illegal invandring, särskilt via Norge. Genom att man har försökt att i hamnarna längs syd- och västkusten skärpa kontrollen har det blivit en ökad tendens till att i stället söka sig in över landgränsen mellan Norge och Sverige. Här finns tyvärr stora kontrollproblem. Från Svinesund upp t. o. m. Dalarna, en sträcka på 47 mil, finns inte mindre än 55 vägar som korsar gränsen. Det är alltså fråga om väldiga resurser som måste till om man skall ha någon effektivitet vid övervakningen. Det konstaterandet skall naturligtvis i sin tur inte utgöra någon ursäkt för att man inte verkligen försöker förbättra övervakningen. Av mitt svar framgår att denna strävan kännetecknar regeringens insatser.

Anf. 15 BERTIL JONASSON (c):

Herr talman! Den legala invandringen har jag inte kritiserat och inte heller tagit upp. Den har vi nytta av i många fall. Men det är den illegala invandringen som är mycket farlig. Det är väl alldeles riktigt, som handelsministern säger, att skärper man kontrollen på ett ställe, är det risker för att vi får ett hårdare tryck på annat håll. Vederbörande söker andra vägar. Det är detta som är svårt att kontrollera. Men vad jag menar är att när man kanske har styrt över den illegala invandringen på dessa andra vägar, får de människor som skall bevaka dem en alltför svår och tung arbetsbörda, och det är den utvecklingen man måste följa med vaksamhet. Vi är eniga på den punkten. Jag är tacksam för att regeringen har den policy som handelsministern nyss redovisade.

Nr 13

Torsdagen den
23 oktober 1980

Om förutsättningarna för ett nytt skjutfält för Skövde garnison

8 § Svar på fråga 1980/81:25 om förutsättningarna för ett nytt skjutfält för Skövde garnison

Anf. 16 Försvarsministern ERIC KRÖNMARK:

Herr talman! Paul Jansson har frågat mig dels om förutsättningarna för utbyggnad av det av riksdagen beslutade skjutfältet för Skövde garnison på något sätt förändrats sedan beslutet fattades, exempelvis av ekonomiska skäl eller på grund av ett kommande nytt försvarsbeslut, dels vilka åtgärder jag anser bör vidtagas för att så långt möjligt skydda den kringboende befolkningen från störningar i samband med den kommande verksamheten på det nya skjutfältet.

Svaret på den första frågan är nej.

Frågan om att skydda den kringboende befolkningen mot störningar från verksamheten på skjutfältet är föremål för stor uppmärksamhet. En särskild arbetsgrupp med representanter för de berörda kommunerna Skövde, Falköping och Tidaholm håller på att upprätta en generalplan för skjutfältsområdet. Planarbetet utförs i intimt samarbete med i första hand länsstyrelsen i länet, fortifikationsförvaltningen och de lokala militära myndigheterna. Möjligheterna att eliminera riskerna för bullerstörningar prövas ingående, bl. a. genom ett noggrant studium av hur anfallsbanorna på skjutfältet bör placeras. Enligt vad jag har inhämtat är arbetsgruppen och de militära myndigheterna överens om vilka åtgärder som bör vidtas för att minska bullret. För att få bullerfrågan ytterligare prövad kommer fortifikationsförvaltningen sannolikt redan i höst att hos koncessionsnämnden för miljöskydd ansöka om tillstånd att bedriva skjutningar på skjutfältet enligt de riktlinjer som har dragits upp i samband med generalplanarbetet.

Jag anser att alla rimliga krav på att skydda befolkningen mot bullerstörningar blir tillgodosedda genom de åtgärder för vilka jag här har redogjort. Några ytterligare åtgärder anser jag därför inte nödvändiga.

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om förutsättningar
för ett nytt
skjutfält för Sköv-
de garnison*

Anf. 17 PAUL JANSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka försvarsministern för svaret på min fråga. Den har två orsaker.

Det är bra att det nu fastslås att regeringen å sin sida inte har några nya planer på att ändra förutsättningarna för skjutfältet i Skövde. Man blir nämligen förvånad när man märker att lokala politiker – särskilt av centerpartistiskt märke i ledande ställning – på nytt drar i gång en kampanj kring skjutfältet Vreten mindre och ger intryck av att de skulle ha stöd någonstans för att inte genomföra det fattade riksdagsbeslutet. Det är därför bra att försvarsministern nu klargjort att det beslutet skall stå fast.

Detta sker samtidigt som man har kunnat förmärka att i varje fall stora delar av ortsbefolkningen tycks acceptera att skjutfältet kommer till stånd – givetvis under förutsättningen att berörda myndigheter tar vederbörlig hänsyn till deras berättigade krav på så god miljö som möjligt för de kringboende. Jag tycker att de militära myndigheterna, och även andra myndigheter, måste vara lyhörda för de synpunkter som framförs, särskilt vad gäller risken för bullerstörningar från skjutfältet.

Vi vet att den militära verksamheten vid Skövde garnison har stor betydelse för sysselsättningen både i Skövde regionen och i hela Skaraborgs län. Det är bl. a. därför som jag tillhör den majoritet här i riksdagen som av praktiska och miljömässiga skäl föredrog Vretenalternativet i stället för förläggningen av skjutfältet till Sydbillingen, som ju från naturvårdssynpunkt är ett betydligt känsligare område.

Jag har nämligen stor förståelse för de synpunkter – jag vet inte om försvarsministern känner till dem – som anförts av exempelvis Brobackens intresseförening, som har engagerat sig i försöken att göra miljön så god som möjligt och som anser att myndigheterna inte har lyssnat tillräckligt noga på deras synpunkter på behövt bullerskydd. Föreningen har krävt att nya mätningar vid skjutning skall göras på militärens bekostnad för att man skall kunna ordentligt utröna om bullervärdena blir desamma som vid den första undersökningen. Ortsbefolkningen hävdar att det är fråga om andra vapen nu än det var från början och att det därför finns risk för att störningarna kommer att bli värre än beräknat.

Vid ett besök där för ett par veckor sedan upptäckte vi en sak som är ganska anmärkningsvärd: man har börjat hugga ner stora delar av skogen mellan det tilltänkta skjutfältet och bostadsområdet Brobacken, som ligger ett par kilometer väster om skjutfältet. Detta är ytterst beklagligt med tanke på att växande skog utgör ett synnerligen effektivt bullerskydd i sådana här sammanhang.

Jag vill därför fråga försvarsministern: Borde man inte omedelbart då skjutfältetsbeslutet var fattat ha förbjudit trädfällning i det berörda området för att undvika sådana beklagliga konsekvenser, som i avsevärd grad försämrar bullerskyddet för den närliggande orten? I trädgatorna efter den fällda skogen leds bullret fram emot bygden, vilket är mycket beklagligt.

Anf. 18 Försvarsministern ERIC KRÖNMARK:

Herr talman! Som Paul Jansson sade, så var det ju han och hans parti som medverkade till att vi fick lösningen Vreten mindre i stället för det alternativ på Sydbillingen som jag föreslog riksdagen. Den gången var givetvis bullerfrågan en av de faktorer som jag vägde in i min bedömning.

Nu är beslutet fattat, och som jag har sagt i mitt svar skall man försöka se till att bullerstörningarna blir de minsta möjliga. Men det är givet att när man har fattat ett sådant beslut – som Paul Jansson har medverkat till – och lagt skjutfältet just i detta område, så kan man inte undvika vissa olägenheter för den bebyggelse som finns omkring. Vi är från den militära sidan införstådda med att vi skall göra sådana grupperingar att vi minimerar alla bullerstörningar så långt det över huvud taget är möjligt.

Det har kommit fram här att man avser att ha skjutningar med andra vapen, som kanske åstadkommer större buller än vad man räknade med då vi behandlade frågan för några år sedan. Det är också någonting som hör ihop med verksamhetens art. Här pågår en fortsatt teknisk utveckling. Vi vet ingenting i dag om vilka vapen som kommer att användas om låt oss säga tio femton år. Det kan alltså inte vara ett helt statiskt läge. Vi har dock allt intresse av att se till att vi får en rimlig lösning från båda parter synpunkt.

Vad beträffar skogsavverkningen så var det någonting nytt för mig. Jag vet ingenting alls om den saken. I den mån det framkommer att den har avsevärd effekt på bullerstörningarna, så förutsätter jag att de myndigheter som är involverade i verksamheten, exempelvis länsstyrelsen, påtalar detta.

Anf. 19 PAUL JANSSON (s):

Herr talman! Jag är naturligtvis beredd att ta mitt ansvar för det beslut som jag var med om att fatta i riksdagen – det är ingen tvekan om den saken. Det har jag uttalat vid flera tillfällen, inte minst inför den berörda ortsbefolkningen. Vi har haft diskussioner omkring detta. Men det hindrar inte att man ändå kan ställa frågan: När nu militären i Skövde har fått ett skjutfält sig tilldelat, som är så väl arrangerat och som ligger i omedelbar anslutning till det övningsfält man redan har, vilket innebär besparingar i fråga om transporter genom både Skövde och Skultorp upp till Sydbillingen o. d., bör då inte militären försöka ålägga sig all möjlig hänsyn i syfte att minimera bullerstörningarna?

Jag tycker fortfarande att det är ett rimligt krav av befolkningen däromkring, ett krav som borde tillmötesgå. Jag tänker på dessa prov med skjutning och nya bullermätningar för att eliminera alla de eventuella betänkligheter som kan finnas. Rent psykologiskt gentemot den kringboende befolkningen skulle detta vara av värde. Jag har förhoppningen att försvarsministern är beredd att på något sätt försöka medverka till detta.

Anf. 20 Försvarsministern ERIC KRÖNMARK:

Herr talman! Det försiggår f. n. ett generalplanearbete med berörda myndigheter. Jag vet att det har vidtagits provskjutningar med bullermät-

Nr 13

Torsdagen den
23 oktober 1980

Om förutsättningarna för ett nytt skjutfält för Skövde garnison

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om reglerna för
tillstånd till ut-
ländska flottbesök*

ningar. I den mån man på lokalt håll anser att de försöksskjutningar som varit är otillfredsställande, så får man givetvis framföra de synpunkterna.

Jag vill bara passa på att återigen säga att vi genom ett majoritetsbeslut här i riksdagen har fastställt att skjutfältet skall vara på Vretenområdet. Det är helt riktigt att det ur strikt militär synpunkt har vissa fördelar att det ligger i anslutning till det tidigare övningsfältet. Men här måste vi hela tiden göra en avvägning mellan å ena sidan hänsyn till bullerfrågorna och å andra sidan kravet på en effektiv utbildning i det militära.

Det går mot denna bakgrund inte, när man förlägger ett skjutfält inom det aktuella området, att undvika att det uppstår ett visst buller. Men genom att gruppera skjutbanorna på ett visst sätt kan man minimera dessa olägenheter. Detta var i varje fall jag medveten om när vi förberedde propositionen i ärendet. Jag förmodar att även herr Jansson insåg detta i det läget.

Anf. 21 PAUL JANSSON (s):

Herr talman! Ja, det är riktigt, herr försvarsminister, att vi gjorde den bedömningen att det bl. a. ur militär synpunkt var att föredra att få skjutfältet i anslutning till det tidigare övningsfältet. Men vi gjorde samtidigt den bedömningen att det från naturvårdssynpunkt var angeläget att skydda Sydbillingen från den belastning som skjutfältet medför. Det är de två komponenter som vi lade in i vårt ställningstagande, och jag tror att vi har vunnit åtminstone någon respekt för de synpunkter som vi framförde på förslaget i ärendet. Jag tolkade försvarsministerns senaste uttalande så, att han inte är motståndare till att man t. ex. gör nya provskjutningar och i samband med dessa så grundliga bullermätningar som möjligt för att undanröja alla tänkbara problem för befolkningen i anslutning till det nya Vretenfältet.

9 § Svar på fråga 1980/81:28 om reglerna för tillstånd till utländska flottbesök

Anf. 22 Försvarsministern ERIC KRÖNMARK:

Herr talman! Wiggo Komstedt har frågat mig vilka regler som gäller för tillstånd för utländska flottbesök i Sverige.

Bestämmelser om utländska örlogsfartygs tillträde till Sveriges sjöterritorium finns i Kungörelsen (1966:366) om utländska örlogsfartygs och militära luftfartygs tillträde till svenskt territorium m. m., även kallad tillträdeskungörelsen. Kungörelsens bestämmelser om örlogsfartyg gäller även för andra fartyg som ägs eller brukas av främmande makt och används i icke-kommersiellt syfte. Sådana fartyg kallas statsfartyg.

För tillträde till svenskt sjöterritorium av utländska örlogsfartyg och statsfartyg krävs tillstånd. Tillstånd meddelas av regeringen efter prövning av framställning på diplomatisk väg.

De av Wiggo Komstedt angivna 34 besöken av sovjetiska fartyg avser i samtliga fall statsfartyg och icke örlogsfartyg. Dessa statsfartyg har främst

utgjorts av forskningsfartyg samt skolfartyg, vilka huvudsakligen används för utbildning men även i kommersiellt syfte.

Anf. 23 WIGGO KOMSTEDT (m):

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

Man skall i vanliga fall känna sig smickrad och stolt över besök från främmande länder. Men det är många med mig som känner mera av oro än stolthet över de många sovjetiska flottbesöken under 1980. Anledningen till den känslan är bl. a. att vi allt som oftast får ta del av avslöjanden om supermakternas underrättelsetjänst. Mot denna bakgrund är det många i vårt land som känner både oro och olust när vi blir utsatta för ett sådant intensivt intresse från främmande länder.

Det genomförs ju emellanåt militära manövrer, och vi känner till att det i samband med sådana kan finnas intresse från främmande makt att få veta vad vi har för resurser i vår krigsmakt och vilken gruppering som vi skall tillämpa i händelse av ett angrepp.

Efter det att frågan ställdes har jag fått brev och telefonsamtal från personer som kommer i kontakt med de problem som jag har aktualiserat i min fråga, och de har uttryckt sin uppskattning över att jag har tagit upp dessa frågor till debatt. Jag har tyckt att det skulle vara väsentligt att få till stånd en diskussion på denna punkt.

Nu säger försvarsministern i sitt svar att det till länder där alla fartyg är statsägda måste ges tillstånd för varje enskilt flottbesök – därav det stora antalet officiella besök av sovjetiska fartyg. Svaren på ansökningar om sådana besök lämnas av UD, och det krävs naturligtvis en apparat för detta. Att det i samband härmed uppstår byråkrati och kostnader kan man inte bortse ifrån – men kanske skall man ändå göra det i det här sammanhanget.

Av svaret framgår att det varit fråga om forsknings- och skolfartyg. Jag känner mig emellertid inte ett dugg lugnare inför det konstaterandet, och jag vet att många delar denna min oro. Man frågar sig naturligtvis vad det är för form av forskning som dessa fartyg bedriver. De är många gånger utrustade på ett med örlogsfartyg ganska likartat sätt, och det är tveksamt om vi i fortsättningen bör ge tillstånd för besök av dylika fartyg. I varje fall vore det på sin plats med en bättre kontroll.

Försvarsministern har svarat på min fråga, som gällde reglerna för tillståndsgivning vid flottbesök. I och för sig är jag medveten om hur det hela fungerar, men mot bakgrund av vad jag här framhållit är det väsentligt att man får en diskussion om dessa besök.

Jag vill slutligen fråga: Vilka slutsatser drar statsrådet av att ett Warszawapaktsland visar ett sådant intresse för mindre, svenska hamnar som den av mig redovisade förteckningen över besökta hamnar utvisar? Är inte försvarsministern och övriga regeringsmedlemmar oroliga inför denna utveckling?

Nr 13

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om reglerna för
tillstånd till ut-
ländska flottbesök*

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om reglerna för
tillstånd till ut-
ländska flottbesök*

Anf. 24 Försvarsministern ERIC KRÖNMARK:

Herr talman! Jag kan upplysa om att det enbart är strandstaterna vid Östersjön som har begärt och fått tillstånd att gå in med statsfartyg i svenska hamnar. Det är faktiskt så att alla inte får tillstånd. Jag kan nämna att under 1980 fram t. o. m. september månad var antalet beviljade tillstånd för statsfartyg från Sovjetunionen 35. Under samma tid var det 7 fall där tillstånd inte gavs.

Det är inte så att vi inte har någon kontroll. Efter anmälan, som kommer på diplomatisk väg till regeringen, får överbefälhavaren yttra sig om huruvida besöket ligger lämpligt i tid med hänsyn till eventuella militära övningar i området. När det gäller statsfartyg får även vederbörande militärbefälhavare yttra sig. Vi tar alltså in erforderligt underlag före ett beslut. Om vi bedömer att besöket är olämpligt vid en viss tidpunkt avslår vi begäran om tillträde.

Att mindre hamnar, exempelvis Åhus, besöks ofta kan förklaras av trafikstrukturen – att det är fråga om kusttonnage, fartyg som är befraktade av svenska speditörer och som går mellan ett fåtal hamnar. Vi vet att fartygen används för utbildning, att militär personal under utbildning tjänstgör ombord, men fartygen används också i kommersiellt syfte. Med de regler vi har på detta område ser jag ingen vare sig önskan eller möjlighet att förhindra besök i svenska hamnar. Men jag kan försäkra herr Komstedt att vi har kontroll av verksamheten. När det gäller det närgångna intresse som vi märker vid stora militära övningar vill jag betona att det i det sammanhanget knappast är fartyg av den här typen som är aktuella.

Anf. 25 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Jag vill gärna känna mig lugnad av de besked som försvarsministern ger. Den oro som jag gett uttryck för både i min fråga och i mitt tidigare inlägg här i dag är dock motiverad just med hänsyn till att de här länderna bedriver sin verksamhet mycket skickligt. Det har ju framgått att viss underrättelseverksamhet bedrivits.

Jag vill avslutningsvis fråga försvarsministern: Har regeringen full vetskap om vilken utrustning dessa s. k. skol- och forskningsfartyg har, när regeringen beviljar tillstånd till besök i svenska hamnar? Det är ju riktigt, som försvarsministern sade, att aviserade besök emellanåt sammanfaller med militära manövrer. Jag kan tänka mig att de avslag som meddelats har berott på att besöken intensivt sammanfallit med svenska militära manövrer. I mitt eget hemlän finns exempel på fartygsbesök i Åhus som sammanfallit ganska väl med militära manövrer. Därför vore det intressant att veta om regeringen känner till och kan kontrollera vilken utrustning fartygen har.

Anf. 26 Försvarsministern ERIC KRÖNMARK:

Herr talman! Enligt gällande internationella regler åtnjuter statsfartyg immunitet. Svenska myndigheter kan inte i detalj säga vilken utrustning de har.

Jag vill dock påpeka att vi förfogar över ytterligare ett kontrollinstrument –

jag tänker på bestämmelsen att alla statsfartyg som kommer in på svenskt område är underkastade lotsplikt. Det innebär att det kommer svensk lots ombord när de går in på svenskt territorialvatten. Det är en åtgärd som ökar kontrollmöjligheterna högst väsentligt. Det är alltså inte så – vilket jag förstår att folk kan tro – att fartygen rör sig ungefär som civila handelsfartyg.

Anf. 27 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Efter det senaste beskedet från försvarsministern måste jag ta tillbaka litet grand av den tillförsikt jag gav uttryck för i mitt tidigare inlägg – det går tydligen inte att kontrollera utrustningen på ett sådant sätt som jag och många med mig hade önskat. I så fall vill jag uttrycka en önskan och en förhoppning, som delas av många människor i vårt land, att svenska myndigheter försöker få till stånd en sådan kontroll av fartygens utrustning och inte låter dem segla under diplomatisk flagg. Det är just detta – att man inte har sådana kontrollmöjligheter – som människor som kan det här bättre än jag tar upp i sina synpunkter. Denna brist är besvärande, tycker jag, mot bakgrund av vad jag tidigare har beskrivit.

Anf. 28 Försvarsministern ERIC KRÖNMARK:

Herr talman! Jag vill då något försöka stilla Wiggo Komstedts oro.

Även om fartygen åtnjuter immunitet – vilket innebär att vi inte kan kontrollera vilken utrustning de har – har vi möjlighet att förhindra att de rör sig i alltför känsliga områden, i och med att de inte får framföras på svenskt vattenområde utan svensk lots. De här fartygen har inga möjligheter att gå in i skyddsområden, utan de förs fram i vissa farleder. Därmed tycker jag vi har en rimlig balans mellan de internationella regler som gäller och svenska säkerhetsintressen.

Anf. 29 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Med risk för att bli tjatig vill jag bara säga att det är gott och väl att man har lots ombord och att man inte kan gå in på områden som är avstängda för utländska fartyg. Men vad jag närmast tänker på är när fartygen väl har kommit i hamn. När de ligger i Åhus hamn och man har statsmanöver i Kristianstad – vilken möjlighet har försvarsministern att garantera att det inte då sker några avlyssningar? – Det är det som jag är ute efter i detta sammanhang.

10 § Svar på fråga 1980/81:34 om uppförande av nytt polishus m. m. i Nyköping

Anf. 30 Justitieministern HÅKAN WINBERG:

Herr talman! Holger Bergman har frågat mig om jag vill medverka till att det byggprojekt i Nyköping som omfattar tingsrätt, länsrätt och polishus genomförs i ett sammanhang och utan etappindelning.

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om uppförande
av nytt polishus
m. m. i Nyköping*

I Södermanlands län pågår f. n. projektering av förvaltningsbyggnader för bl. a. polismyndigheterna i Eskilstuna och Katrineholm. Dessutom har byggnadsstyrelsen tillsammans med företrädare för domstolarna samt polis- och åklagarmyndigheterna i Nyköping gjort upp program för dessa myndigheters framtida lokalbehov. Någon redovisning av lokalbehoven har ännu inte lämnats till regeringen.

Mot denna bakgrund är det f. n. omöjligt att göra något uttalande om huruvida ett eventuellt byggprojekt bör genomföras i ett sammanhang eller i etapper.

Anf. 31 HOLGER BERGMAN (s):

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

Polisen i Nyköping fullgör i dag sitt arbete under ytterst svåra förhållanden. Polisstationen är inrymd i en kommunen tillhörig fastighet. Polishuset togs i bruk i början av 1950-talet, och redan vid polisväsendets förstatligande 1965 konstaterades att huset var för litet och föga rationellt för modern polisverksamhet.

För att tillgodose de krav man i dag ställer på ett modernt polishus har Nyköpings kommun genom förhandlingar med ett industriföretag i kommunen inköpt en industrifastighet. Kommunen har sedan genomfört de planändringar som varit nödvändiga, och redan 1977 ställdes tomtmark för ett nytt polishus till förfogande.

Samtliga de remissinstanser som har yttrat sig har tillstyrkt att polishuset byggs på erbjuden mark.

Den 18 juni i år inspekterade yrkesinspektionen det nuvarande polishuset i Nyköping, och med stöd av arbetsmiljölagen och arbetarskyddsstyrelsens anvisningar krävde yrkesinspektionen åtgärder på inte mindre än 21 olika punkter.

I de diskussioner som har förevarit har också tagits upp frågan om att på samma tomt som ett nytt polishus också bygga lokaler för länsrätt och tingsrätt. Flera skäl talar för detta, kanske främst ekonomiska. Om projektering och byggande av någon orsak bör ske i två etapper, bör emellertid polishuset komma i etapp 1.

I sitt svar säger justitieministern att någon redovisning av lokalbehovet ännu inte har lämnats till regeringen. Men i min fråga framhåller jag att länsstyrelsen i Nyköping har fått en preliminär dispositionsplan rörande lokaler och att i den planen projektering för tingsrätt och länsrätt, etapp 1, angavs ske sommaren 1980. Jag har tagit reda på att projektering pågår, och jag tycker det är anmärkningsvärt att regeringen inte har vetskap om detta och inte känner till redovisningen av lokalbehovet. Efter det svar som jag har fått uppmanar jag justitieministern att undersöka dessa frågor för att se om myndighetens handlande strider mot gällande praxis.

Av flera orsaker är det önskvärt att byggandet sker i en etapp. Dels ser vi i Nyköping till läget på byggarbetsmarknaden – det är visserligen inte prekärt i dag utan balans råder, men under andra halvåret 1981 kommer det att uppstå svårigheter –, dels är arbetssituationen för polisen i Nyköping dålig och rättssäkerheten kan komma i fara.

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om förbud mot
tillverkning av
aluminiumburkar*

Anf. 32 Justitieministern HÅKAN WINBERG:

Herr talman! Jag kan självfallet hålla med Holger Bergman om att det är önskvärt att alla dessa myndigheter får lokaler som är lämpliga för deras behov. Nu har man bedömt det så att tingsrätten och länsrätten i Nyköping är i störst behov av nya lokaler – byggnadsstyrelsen har tillsammans med domstolsverket gjort den bedömningen att just tingsrätten i Nyköping skall prioriteras högst i landet när man bedömer lokalbehovet. Men också polisen har otillfredsställande lokaler – det medger jag. I sina överväganden har man emellertid funnit att polisens lokaler dock är något bättre än tingsrättens.

Som jag sade i svaret är frågan för tidigt väckt. Regeringen har inga förslag att ta ställning till. Så snart det kommer en framställning från byggnadsstyrelsen skall jag diskutera localsituationen i Nyköping med berörda myndigheter. Därefter får vi ta ställning till om byggandet skall ske i en etapp eller i flera etapper.

Anf. 33 HOLGER BERGMAN (s):

Herr talman! Naturligtvis känner jag inte till vilket byggnadsprojekt som man har bedömt vara mest angeläget. Vad jag vet är att polisen arbetar under svåra förhållanden. Det är anledningen till att kommunen så beredvilligt ställt tomtmark till förfogande, genomfört erforderliga planändringar osv.

Om man inte har redovisat det här till regeringen, håller jag naturligtvis med om att frågan är för tidigt väckt, men jag vill be justitieministern att titta på och om möjligt klara ut ärendet, så att det går att bygga lokalerna i en etapp. Meningen med det är naturligtvis att en del av lokalerna skall användas av båda myndigheterna. Om byggandet sker i två etapper, tror jag att både själva bygget och arbetet i lokalerna under den kommande byggnadstiden kommer att avsevärt försvåras.

11 § Svar på fråga 1980/81:36 om förbud mot tillverkning av aluminiumburkar

Anf. 34 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! John Andersson har – med hänvisning till en i Varbergs kommun bedriven försöksverksamhet med insamling av aluminiumburkar – frågat mig om jag på grund av det uppnådda insamlingsresultatet ämnar överväga ett förslag om förbud mot tillverkning och export av aluminiumburkar.

Olika uppgifter om resultatet av försöksverksamheten i Varberg har under den senaste tiden förekommit i den allmänna debatten. Den arbetsgrupp med representanter för bl. a. Kommunförbundet och naturvårdsverket som har till uppgift att utvärdera försöket har ännu inte presenterat något material.

Jag har tidigare i år tillkallat en särskild utredare för att se över frågor om återvinning av vissa dryckesförpackningar. Enligt utredningens direktiv bör förslag läggas fram om lämpliga styrmedel för att uppnå en tillfredsställande

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om förbud mot
tillverkning av
aluminiumburkar*

återvinning av aluminiumburkar. Jag har för egen del uttalat att återvinningsgraden bör uppgå till mellan 70 och 80 %. Utredningen arbetar nu med dessa frågor sedan ett par månader.

Innan utredningen har lagt fram sina förslag är jag inte beredd att ta ställning till vilka åtgärder som kan behöva vidtas rörande aluminiumburkarna från energi- och miljösynpunkt.

Anf. 35 JOHN ANDERSSON (vpk):

Herr talman! Först ett tack för svaret.

PLM:s tillverkning av aluminiumburkar vid den nya fabriken i Malmö visar vem som bestämmer här i landet. 1975 uttalade Sveriges riksdag att innan en vara börjar produceras bör det klarläggas hur den skall tas om hand när den använts och blivit till avfall. I ett betänkande från miljökostnadsutredningen 1976 kunde man läsa att industrin hade lovat att informera samhällsorganen och samråda om nya förpackningar. Det kan tilläggas att både PLM och Pripps hade ledande direktörer med i en expertgrupp, ansluten till utredningen.

Utredningens ordförande Valfrid Paulsson har konstaterat i efterhand att varken PLM eller Pripps har uppfyllt detta löfte. Är det en felaktig slutsats jag drar, om jag förutsätter att också jordbruksministern tar avstånd från det sätt på vilket denna produktion har startats?

Trots att man satsat stora pengar i kampanjen för insamling av använda burkar – enligt uppgift 1 milj. kr. – är resultatet mycket magert. Ja, det är helt otillfredsställande om man utgår från jordbruksministerns tidigare och även i dag gjorda uttalande om den önskvärda andelen återvunna burkar.

Tillverkaren har också tänkt sig exportera ca 275 miljoner burkar. Av dessa skulle 100 miljoner exporteras till Danmark, men de planerna får man tydligen ändra på, eftersom Danmark kommer att lagstifta om förbud mot aluminiumburkar.

Enligt styrelsen för teknisk utveckling krävs en återvinning på 96 % för att aluminiumburken ur energisynpunkt skall kunna konkurrera med t. ex. Rigelloflaskan. Man säger också att 70 % återvinning krävs om burken skall komma ner till den nuvarande bleckburkens energiåtgång. De här uppgifterna lämnar jag med tanke på energiåtgången. Jag vill ändå säga att jordbruksministerns besked om en återvinningsgrad av 70–80 % är bra. Det betyder att åtgärder kommer att vidtagas. De erfarenheter som gjorts i andra länder visar att man inte klarar av en så stor återvinning.

Anf. 36 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Jag vill bara säga till John Andersson att riksdagens uttalande 1975 naturligtvis också har observerats av PLM. Man kan nog utgå ifrån att det var detta uttalande som gjorde att PLM själv startade försöksverksamheten i bl. a. Varberg för att därigenom visa att burkarna kan omhändertas på det sätt som PLM förordar.

Den utredning jag har tillsatt är i och för sig ett uttryck för att jag och andra i regeringen inte tror att detta sätt att ta hand om alla dessa burkar är

tillräckligt effektivt. Jag har i direktiven angivit att utredningen skall visa vilka styrmedel som behövs för att aluminiumburken inte skall bli ett problem ur energi- och miljösynpunkt.

Utredningen har en mycket hög arbetsintensitet i sitt utredande just nu, och jag hoppas att det skall vara möjligt att få en delrapport snart för att därefter kunna föreslå behövliga åtgärder.

Anf. 37 JOHN ANDERSSON (vpk):

Herr talman! Av vad som hänt tycker jag att det tydligt framgår att berörda myndigheter här i Sverige har blivit överspelade i denna fråga. Det är ju klart och tydligt att varken PLM eller Pripps har lämnat några meddelanden till naturvårdsverket eller regeringen om sina planer på att starta den här fabriken. Det tycker jag framgår av bl. a. Valfrid Paulssons uttalanden.

Därför är det desto viktigare att se till att åtgärder vidtas för att det inte fortsättningsvis skall finnas möjlighet att först köra i gång en produktion eller en industri och sedan försöka lösa de problem som uppkommer på grund av att just denna produktion har startats.

Jag tycker det är viktigt att man verkligen håller i den här frågan och ser till att behövliga åtgärder blir vidtagna, t. ex. ett förbud om man inte lyckas med återvinningen. Personligen tror jag inte man kommer att lyckas med den. I Amerika har man haft aluminiumburken i tio år, och ingen stat har kommit fram till högre återvinning än 50 %.

Anf. 38 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Överspelning kanske är ett något djärvt uttryck. Det är bara att konstatera att PLM i tillverkningsfrågan har beslut av koncessionsnämnden att stödja sig på. Men jag är väl medveten om att detta är en stor miljöfråga och en stor resursfråga. Jag försäkrar John Andersson att jag inte bara håller hårt i frågan utan är intresserad av den. Det är min förhoppning att vi skall kunna komma fram till styrmedel som gör att aluminiumburken inte blir det resurs- och miljöproblem som så många befarar i dag.

12 § Svar på frågorna 1980/81:8 och 9 om taltidningar för synskadade

Anf. 39 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Lennart Bladh har frågat om jag är beredd att göra det möjligt för tre berörda tidningar att fortsätta försöksverksamheten med taltidning för synskadade och på vilket sätt jag är beredd att möta de synskadades framförda krav om fullständig taltidningstäckning.

Jörn Svensson har frågat om jag är beredd att vidta åtgärder för att de dagstidningar som nu utges som taltidningar skall kunna fortsätta med denna verksamhet och vilka åtgärder som kommer att vidtas för att synskadade skall få tillgång till hela den svenska dagspressen i form av taltidningar.

Till den del som frågorna avser synskadades generella tillgång till

dagspressen ligger de inom utbildningsministerns ansvarsområde. Jag besvarar båda frågorna i ett sammanhang efter samråd med honom.

Taltidningar för synskadade fick ökad aktualitet genom propositionen om insatser för handikappades kulturella verksamhet (prop. 1976/77:87). Utbildningsministern anförde i detta sammanhang att synskadades tillgång till tidningar och tidskrifter måste förbättras. Han uttalade också att idén med taltidningsupplagor av lokala tidningar är värd att pröva och att detta borde ske av Synskadades riksförbund tillsammans med några dagstidningar. Han räknade med att de erfarenheter som man skulle vinna genom en sådan försöksverksamhet skulle kunna ligga till grund för ställningstaganden längre fram om mer generella insatser för att förbättra synskadades tillgång till dagspressen. Kulturutskottet instämde i dessa uttalanden (KrU 1976/77:44).

Regeringen har, på förslag av mig och mina företrädare, under åren 1978–1980 beviljat Synskadades riksförbund understöd ur allmänna arvsfonden med sammanlagt 2 361 000 kr. för försöksverksamhet med utgivning av dagstidningar för synskadade. Försöket har ägt rum vid tre dagstidningar.

I rapporten Dagstidning på kassett, som kom i september i år, redovisar Synskadades riksförbund goda erfarenheter av försöksverksamheten. Även regeringen anser att försöket har givit viktiga erfarenheter och varit värdefullt.

Regeringen har därför i juli i år, redan innan riksförbundets rapport offentliggjordes, bemyndigat utbildningsministern att tillkalla en särskild utredare för frågan om distribution av innehållet i dagstidningar till synskadade. I direktiven för utredaren skjuts finansieringsfrågan i förgrunden. Utredaren bör i första hand undersöka dagstidningarnas egna möjligheter att finansiera talversioner av tidningarna. Särskilt bör studeras möjligheterna att producera och distribuera talversioner med full kostnadsäckning, dvs. med medel från prenumerationer och annonser. Ett sådant finansieringssätt föreslogs av handikapputredningen i betänkandet Kultur åt alla, vilket låg till grund för kulturpropositionen till 1976/77 års riksmöte. Denna finansieringsprincip, som enligt handikapputredningens uppfattning mera allmänt borde gälla för bekostande av åtgärder inom handikappområdet, får härigenom förnyad aktualitet. Utredningen om tidningar till synskadade skall utföras skyndsamt. Arbetet bör vara färdigt senast i början av år 1981.

Den viktiga frågan om dagspressens tillgänglighet för synskadade förtjänar en framskjuten plats i dagens handikappolitiska debatt. Behovet inom detta område är uppenbart. Det är därför nödvändigt att nu hitta rätta former för hur detta behov skall tillfredsställas.

Resultatet av utredarens arbete bör kunna utgöra ett underlag för regeringens ställningstagande i frågan. För dagen kan jag alltså inte uttala mig närmare om hur frågan om dagstidningar till synskadade generellt skall lösas.

I utredningsdirektiven uttalas det att den pågående försöksverksamheten, vilken finansieras av medel ur allmänna arvsfonden, inte bör avbrytas innan

utredaren redovisat sitt uppdrag. Detta har jag även medelat vid överläggningar tidigare i år med företrädare för en av de tidningar som medverkar i försöket.

Nr 13

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om taltidningar
för synskadade*

Anf. 40 LENNART BLADH (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka för redovisningen i svaret av ärendets gång hittills.

Jag kom i kontakt med den här frågan i dess helhet vid en konferens i Malmö, där jag mötte 100 unga synskadade. Det är mycket nyttigt för oss som inte anser oss vara handikappade att möta dessa människor, som så påtagligt står utanför en mycket stor del av vårt samhälles information. Det ger verkligen skäl för att se på frågan ordentligt.

Alla vi som kan se möter i vår vardag en tidning av något slag. Den tillhör den dagliga rutinen. Vid frukosten får vi reda på vad man i samhället har att tala om. Ju mer man tänker på detta, desto tydligare framstår det att dessa frågor verkligen måste lösas. Det är i allra högsta grad en fråga om solidaritet. Även i ett läge då vi här i landet befinner oss i en kris skall vi ha råd att ge ett tillskott till taltidningar.

I redovisningen av ärendet framhåller statsrådet att även finansieringsfrågan finns med i direktiven till den särskilde utredaren. Läget är nu sådant att man nästan ensidigt talar om egenfinansiering. Jag menar att vi från samhällets sida skall kunna ge ett statligt stöd till utgivningen av dessa tidningar. Den frågan bör vara med i direktiven, och jag saknar den biten.

Det är intressant att notera – vi visste det i och för sig sedan förut – att alla instanser som har följt försöksverksamheten finner att den har slagit mycket väl ut, både för de synskadade själva och för samhället. Därför finns det skäl att mycket snabbt få till stånd ett beslut i ärendet.

Nu säger statsrådet att det i direktiven står att den särskilde utredaren mycket snabbt skall få fram utredningen. Allaredan i början av år 1981 skall utredningen ligga klar. Jag hoppas verkligen att uttrycket ”i början av år 1981” egentligen innebär den första månaden.

När det gäller möjligheten att använda medel ur allmänna arvsfonden till försöksverksamheten med taltidningar finns det troligen en viss tidsbegränsning. Men statsrådet säger att försöket inte bör avbrytas innan utredaren har redovisat sitt förslag. Jag vill därför ställa en direkt fråga till statsrådet: Om utredningen redovisas i början av år 1981, kan försöksverksamheten då stoppas? Jag vill här få ett svar. Det är nämligen mycket angeläget att de tre tidningar som har försöket i gång får en chans att framöver fortsätta med detta. Jag undrar därför: Kan vi tolka svaret så, att försöken kommer att fortsätta? Vidare: Finns det i finansieringsfrågan något att säga om det statliga stödet?

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

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om taltidningar
för synskadade*

Anf. 41 JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Jag tackar för svaret. Det borde nästan överlämnas till någon språkvetenskaplig institution, för det är ett prototypexempel på det slingriga politikerspråket och uppvisar en påtaglig disproportion mellan form och innehåll.

Informationsfriheten och rätten till offentlig insyn är den kanske viktigaste enskilda grundlagsrättigheten. Men den liksom andra rättigheter lider av allvarliga inskränkningar. Som författaren Anatole France en gång sade har den rike och den fattige precis samma frihet att sova under Paris broar. Följaktligen har den synskadade och den fullt seende precis samma frihet och rättighet att läsa dagstidningen. Det är bara det att den synskadade icke kan läsa och att dagspressen icke blir tillgänglig för honom eller henne med mindre än att samhället träder in och ger ett stöd för produktion i sådan form av dagstidningars innehåll att de blir tillgängliga.

I valrörelsen 1979 lovade fyra av fem riksdagspartier, bland dem socialminister Karin Söders centerparti, att frågan om de synskadades tillgång till dagspressen i Sverige skulle lösas "under innevarande riksmöte". Detta lovade man, men vad blir det nu av detta löfte? Jo, ett allmänt uttalande om att socialminister Karin Söder f. n. inte kan säga hur denna fråga skall lösas.

Av de övriga slingrigheterna i svaret framgår dessutom att vi inte skall räkna med något allmänt samhällsstöd för producerandet av taltidningar. Här skall man i första hand utgå från principen om självfinansiering. Jag vill veta om detta är en riktig tolkning av svaret. Om det är en riktig tolkning, innebär det för det första en allvarlig försämring av de synskadades position för framtiden på detta viktiga område. Frågan kommer då i praktiken knappast att lösas. Om det jag här har sagt verkligen är rätt uppfattat, är det för det andra fråga om ett allvarligt politiskt löftesbrott. Man får inte gå ut i valrörelsen 1979 och säga till de synskadade att frågan om deras tillgång till svensk dagspress skall lösas under innevarande riksmöte och sedan komma med ett aktstycke av detta slag som svar på de frågor Lennart Bladh och jag har ställt.

Anf. 42 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Det är inget tvivel om att jag delar den uppfattning om de synskadades situation när det gäller att få tillgång till dagspress som här har framförts av både Lennart Bladh och Jörn Svensson. Det är en mycket viktig fråga, som vi måste försöka att lösa på bästa möjliga sätt. Det är också en fråga om solidaritet, som Lennart Bladh sade, att vi kan lösa detta problem. Vi som är seende har ett ansvar för att på ett eller annat sätt – och det är det man håller på att utreda – bidra till att göra det möjligt för de icke seende att få tillgång till det som vi som har vår syn i behåll anses vara en självklarhet.

Jag skall nu svara på de frågor som har ställts. När det gäller den del jag är ansvarig för, dvs. försöksprojektet för de tre dagstidningarna där vi bidrar med medel från arvsfonden, så är det klart uttryckt i direktiven för den

pågående utredningen att vi inte skall avbryta försöksverksamheten förrän vi har kommit fram till ett nytt förslag att lösa frågan. Det ligger ju i själva andemeningen med försöksverksamheten att man måste ha ett nytt alternativ innan man avbryter den. Jag hoppas att detta är ett nog tydligt svar på den frågan.

Lennart Bladh antydde att vi har vissa begränsningar när det gäller arvsfondsmedel. Det är riktigt att det skall vara en försöksverksamhet och att vi inte kan ge ett kontinuerligt statsbidrag. Men ett försöksprojekts fastställda tidrymd är inte helt avgörande – verksamheten kan vara kortare eller längre tid.

Jörn Svensson tog upp frågan om den princip som ligger till grund för utredningsarbetet. Detta är ju ett utredningsarbete, och man skall se hur man med solidariteten mellan seende och icke seende som grund skall kunna finansiera denna verksamhet inom tidningarnas egna ekonomiska ramar. Man får alltså ta ut en högre avgift av dem som kan se, för att möjliggöra för de icke seende att få tillgång till en tidning. Men utredningens arbete blir naturligtvis föremål för vederbörlig remissbehandling, och stor hänsyn måste tas till det utfall remissbehandlingen får. Jag hoppas att utredningen snabbt blir färdig och att remissbehandlingen sker snabbt, så att vi därefter skall kunna lägga fram en proposition och därmed uppfylla de önskemål som de icke seende har.

Anf. 43 LENNART BLADH (s):

Herr talman! Får jag då konstatera att vi i svaret från statsrådet kan fastslå att försöksverksamheten kan fortsätta på de tre tidningarna. Det är en viktig fråga, därför att det också gäller budgeten – det är inte bara att planera någon vecka i förväg, utan det är årsplaneringar. Jag tolkar svaret så att man lugnt kan köra vidare med försöken på de här tre tidningarna. Jag vill gärna ha bekräftat att jag har fattat svaret rätt.

Det är också intressant med alla löften, som Jörn Svensson också var inne på. Det är väldigt lätt, i olika sammanhang när man skall svara på frågor från handikapporganisationer, att säga: Javisst, ni finns med i bilden här. Man håller vackra tal om att vi skall se till allesammans, men så blir det inte mycket mer av det. Jag är litet rädd för att vi nu är inne på en förhållningsväg.

Jag har här en samling notiser från Perspektiv, de synskadades egen tidning, där man har tagit upp vissa delar av denna fråga. Karin Söder invigde ett hem uppe i Sävar, och då konstaterade hon klart att man måste se till de handikappades krav. Bengt Lindkvist frågade statsminister Fäldin om detta i ett sammanhang, och han svarade likadant: Visst skall vi se till att deras krav beaktas framöver. Det är en av de viktigaste frågorna under 1980-talet som skall lösas.

1980-talet sträcker sig rätt långt, och jag hoppas att detta skall ske i början av 1980-talet. Likaledes har statsrådet Ola Ullsten svarat på frågor och varit lika positiv, och det gäller även moderaten Elisabet Holm.

Med andra ord: alla ansvariga av hög dignitet har på direkta frågor varit positiva och sagt att denna fråga skall lösas, och likväl förhalas det hela. Jag

förstår Synskadades riksförbund, de unga synskadade och de äldre hemma i sin ensamhet att de nu börjar förtvivla och inte tror på löften mer. Det skulle vara väldigt skönt om vi kunde få ett svar här, att man prioriterar de här tingen, att man verkligen från regeringens sida skall försöka skynda på att lösa frågorna. Kan vi inte få detta svar mera konkret av statsrådet, att vi nu samtliga hjälps åt?

Anf. 44 JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Låt mig med anledning av statsrådets replik ställa några följdfrågor.

För det första: Kan jag tolka statsrådet så att den rädsla som man inom en viss dagstidning i Sverige har för att det nuvarande stödet skall upphöra inte är motiverad? Efter vad jag förstår åtnjuter denna tidning ett maximalt stöd med medel ur arvsfonden. Kommer tidningen att få detta stöd eller annat motsvarande stöd även i fortsättningen? Är det så eller är det inte så?

För det andra: Karin Söder säger i den vanliga politikerstilen att frågan skall lösas på bästa möjliga sätt, och i nästa andedrag säger hon att det hon anser vara bästa möjliga sätt är att taltidningarna skall finansieras genom högre avgifter för andra prenumeranter. Och detta hade väl låtit sig göra under något andra omständigheter än de nuvarande, för nu är det ju så att dagstidningarna här i landet har en ekonomi som knappast möjliggör den typen av lösningar. Det är heller inte på det sättet som solidaritet skall utövas. Resurser skall tas från dem som har gott om pengar och ges till dem som har klenare resurser. Man skulle också kunna uttrycka det så att resurserna inte skall tas från den ena låglönegruppen och ges till den andra. Det är inte den sortens solidaritet det är fråga om. Statsrådet vet alltså att man inte kan gå på en självfinansieringsväg, och därmed kommer jag till min sista följdfråga.

För det tredje: I valrörelsen 1979 lovade ni att under det kommande riksmötet, alltså det riksmöte som nu är avslutat, lösa frågan om de synskadades tillgång till taltidningar. Vore det då inte en renlighetsåtgärd att ni skrev till Synskadades riksförbund och talade om att ni inte menat ett dugg med det löfte ni gav i valrörelsen?

Anf. 45 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Som svar på Jörn Svenssons första fråga vill jag säga att vi har gjort mycket för att skynda på den fråga som vi här diskuterar. Ganska omedelbart efter regeringsskiftet förra året tillsattes exempelvis på utbildningsdepartementet en sakkunnig för att handlägga detta. Som jag sade lades direktiven för den utredningen fram innan rapporten från Synskadades riksförbund hade blivit publicerad. Vi har alltså vidtagit åtgärder så snabbt som det var möjligt för att uppfylla de löften som vi har givit i olika sammanhang.

Den andra frågan gällde rädslan, som Jörn Svensson uttryckte det, hos en del tidningar för att stödet skulle upphöra. Det är ju fråga om en försöksverksamhet, och innan frågan i det här skedet är slutligt avgjord skall

den försöksverksamheten få fortsätta. Den skall ju ligga till grund för utvärderingen. Men som jag tidigare svarade Lennart Bladh kan icke de pengar jag förfogar över genom arvsfonden utgå för kontinuerlig verksamhet. Det är den grund jag har att stå på när jag beviljar dessa medel. Så länge vi inte har löst frågan slutgiltigt får emellertid försöksverksamheten i de här tidningarna pågå.

Vad slutligen gäller finansieringsfrågan vill jag säga att denna skall belysas i den utredning jag talat om. Resultatet skall sedan remissbehandlas, och därefter tar vi ställning till frågan om det behövs ytterligare stöd.

Anf. 46 JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Man måste tolka dessa svar på det sättet att det löfte som ni gav i valrörelsen 1979 var ett löfte som ni från början visste att ni inte skulle kunna uppfylla. Det framstår som helt klart av de svar som här har lämnats. Mot den bakgrunden tycker jag att ni inte hade behövt ge det löftet. Det hade varit bra mycket hederligare.

Sedan är det så att själva metodiken i handläggningen av den här frågan har lett till en förskjutning i tiden som är ytterligt otillfredsställande. Här står två frågor i blickpunkten. För det första finns det redan en teknik som de synskadades egna organisationer förordar. Det behöver inte vara så förfärligt mycket ytterligare utredande. För det andra säger ni att det hela skall lösas på självfinansieringens grund. Tycker statsrådet att detta är ett uttryck för social solidaritet? Det lilla belopp som det kan handla om för att göra ett mycket stort antal dagstidningar tillgängliga svarar faktiskt inte mot mer än 10 % av de pengar som läggs ned på riksdagsflyttningen.

Anf. 47 LENNART BLADH (s):

Herr talman! Statsrådet sade att regeringen verkligen påskyndat saken. Hon sade att det snabbt tillsattes en utredning och att arbetet sedan gått vidare. Det är alldeles riktigt. Det tillsattes mycket snart en utredning, men det tog nio månader innan direktiven lämnades. Snabbheten när det gällde beslutet var bra, men med direktiven tog det lång tid. Från de synskadades sida konstaterar man att det går att göra på detta sätt om avsikten är att förhålla en fråga.

När direktiven kom gällde det också bara halva finansieringen. Man räknade med egenfinansiering och sade ingenting om det statliga bidraget. År 75 milj. kr. så mycket pengar när resultatet skulle bli att de synskadade i landet kunde få en egen daglig tidning? Jag tycker att detta skulle vara att visa något litet av den solidaritet som vi så ofta talar om. Jag hoppas att vi verkligen kan komma fram till att vi har råd med detta för de här människorna.

Sedan har jag tolkat svaret så, att arbetet fortsätter och att man lugnt kan arbeta vidare på de tre tidningarna.

Anf. 48 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Beträffande snabbheten vill jag säga att den undersökning Synskadades riksförbund har arbetat med tillsammans med dagstidningarna var nödvändig också för att man skulle få ett underlag för direktiven. Rapporten kom, som jag nyss sade, inte förrän under hösten. Men redan tidigare hade man alltså direktiven färdiga. Jag tycker att detta vittnar om att regeringen inte vilar på hanen och vill förhala det hela.

När det gäller frågan om vem som skall betala är det väl bra om det finns litet proportioner i debatten. Redan innan utredningen blev färdig med sitt arbete hade man ju räknat ut att prenumerationsavgifterna skulle behöva höjas med 5–10 kr. för att taltidningarna skulle kunna bli tillgängliga för de synskadade. Detta är också en gärd av solidaritet som jag tror man måste diskutera. Som jag sagt tidigare till Jörn Svensson, var vänlig lyssna: Vi utreder nu detta alternativ, sedan blir det en remissomgång. Då är jag övertygad om att handikappföreningar av olika slag, inte minst de synskadade själva, kommer med synpunkter. Därefter tar regeringen ställning.

Anf. 49 LENNART BLADH (s):

Herr talman! En liten fråga. Det står: Utredningen om tidningarna skall utföras skyndsamt. Arbetet bör vara färdigt senast i början av år 1981. Hur skall "i början" tolkas? Blir det i januari eller i februari?

Anf. 50 JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Vi ser här återigen ett typiskt politikerförsök att komma undan saker och ting. Här hänvisar statsrådet till att det under remissomgången kanske kan komma synpunkter härifrån och därifrån som kan beaktas. Men hela utgångspunkten – och det gäller både vad ni säger här i dag och vad ni sagt tidigare – är ju att ni redan har bestämt er: det skall bli självfinansiering och inte något samhälleligt stöd på sikt till taltidningar för de synskadade. Det är ju detta som ni har bestämt er för. För formens skull har ni en remissomgång som ni kommer att strunta i – det märks ju tydligt på statsrådets attityd i dag. Ni har alltså bestämt er position och det är, enligt min mening, fråga om bristande samhällssolidaritet. Men när ni nu har gjort detta skulle ni i valrörelsen 1979 inte ha gett de synskadade något löfte. Vad ni nu gör er skyldiga till är löftesbryteri av grövsta sort.

Anf. 51 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Jörn Svenssons slutsatser får stå för hans egen räkning.

Anf. 52 JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! De kommer nog också att stå för de synskadades räkning. Jag beklagar att statsrådet inte kan ge ett klart svar på huruvida det var rätt av centerpartiet att i valrörelsen 1979 ge det löftet eller ej. Jag tycker att statsrådets svar också får stå för egen räkning. Skillnaden mellan svaret i dag och löftet som ni gav de synskadade under valrörelsen är mycket tydlig.

13 § Svar på fråga 1980/81:38 om ändrade regler för ledighet för vård av sjukt barn

Nr 13

Torsdagen den
23 oktober 1980

Anf. 53 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Marie-Ann Johansson har frågat mig om jag avser att ta några initiativ för att förändra bestämmelserna om rätt till ledighet för vård av sjukt barn, så att de gäller lika för olika samlevnadsformer.

Frågan om föräldrabegreppet inom föräldraförsäkringen har behandlats av familjestödsutredningen i betänkandet SOU 1978:39. Enligt utredningens mening fanns det inte skäl att ändra det gällande föräldrabegreppet inom försäkringen så att sammanboende utan gemensamma barn skulle jämställas med makar i ersättningshänseende.

Utredningens uppfattning delades av regeringen när denna fråga behandlades i proposition 1978/79:168, där förslag till nuvarande ersättningsregler vid vård av sjukt barn lades fram. Vid riksdagsbehandlingen av propositionen anslöt sig även riksdagen till denna uppfattning och avlog en motion med förslag om en sådan ändring som efterlyses i Marie-Ann Johanssons fråga.

Jag är av samma uppfattning som familjestödsutredningen och senare även riksdagen och har därför inte funnit anledning att föreslå några förändringar i gällande bestämmelser.

Anf. 54 MARIE-ANN JOHANSSON (vpk):

Herr talman! Jag tackar för svaret på min fråga, men jag kan inte säga att jag är nöjd med det.

Min fråga behandlar rätten att vara hemma för vård av sjukt barn. På bara några år har de här möjligheterna att vara ledig införts och rätten till ledighet har också utvidgats, så att föräldrarna nu har rätt att vara hemma i maximalt 60 dagar om året för vård av sjukt barn. Det tycker vi i vårt parti är bra, och vi är mycket positivt inställda till de här formerna. Bra är förstås också att denna rätt gäller båda föräldrarna.

Men det finns en brist i dessa bestämmelser. Om en kvinna och en man bor tillsammans och en av dem har barn kan alltså enbart föräldern utnyttja denna rätt att stanna hemma. Är däremot mannen och kvinnan gifta med varandra har båda rätt att utnyttja möjligheten att vara hemma. Vi anser att de här skillnaderna i rättigheter är ytterst otillfredsställande. Den här typen av boendeförhållanden, där en man och en kvinna bor tillsammans med barn som inte båda är föräldrar till, blir också allt vanligare, och långt ifrån alla väljer att gifta sig med varandra. Jag tycker inte heller att de skall behöva göra det för att få möjlighet att, på det sätt som passar resp. familj, ordna omsorgen om barnen när de är sjuka.

Det är än så länge också vanligast vid skilsmässor att kvinnorna får vårdnaden om barnen, och i den form av familjebildning som jag nämnde är det alltså mannen som oftast hindras från att stanna hemma för vård av sjukt barn. Den här regeringen har flera gånger betonat att männen måste ta ett större ansvar för barnen. Karin Andersson nämnde detta i sitt tal på

Om ändrade regler för ledighet för vård av sjukt barn

Om ändrade regler för ledighet för vård av sjukt barn

kvinnokonferensen i Köpenhamn, och man kan då ställa frågan om regeringens företrädare enbart avser biologiska fäder i detta sitt tal om mannens ökade ansvar för barnen. Om det är regeringens uppfattning tycker jag att det är förvånande.

Jag har ställt min fråga efter det att jag har haft kontakt med en kvinna som har varit just i den här situationen och vars sammanboende inte fick möjlighet att stanna hemma i stället för henne, även om det hade varit bäst för den familjen just då. Hon hade kontaktat socialdepartementet och fått rådet: Gift er!

Jag tycker att jag inte i svaret har fått några sakliga motiveringar av statsrådet till att det är så här. Det skulle vara intressant att höra varför denna skillnad finns. Blir man lämpligare att vårda ett sjukt barn om man är gift med barnets förälder i stället för bara sammanboende? Eller är man mindre pålitlig om man sammanbor? Vilka är sakskaleten? Jag hoppas att socialministern vill utveckla vad det är för tankegångar bakom de regler som finns.

Anf. 55 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Jag är också medveten om att situationer som dem Marie-Ann Johansson redovisade kan uppkomma. När vi, hittills i varje fall, inte har kunnat tillmötesgå de här önskemålen, är det inte fråga om personers lämplighet, utan det är fråga om hur vi betraktar föräldrabegreppet inom föräldraförsäkringens ram. Det har också varit bakgrunden till de ställningstaganden som riksdagen har gjort i detta hänseende. Det var en motion som var anledningen till att familjestödsutredningen tog upp denna fråga. Man konstaterade då inom utredningen – det är den uppfattning jag också har – att det måste finnas starka skäl innan man bryter upp det enhetliga föräldrabegrepp som man nu har inom föräldraförsäkringens ram, inom socialförsäkringen och skattelagstiftningen som helhet.

Arbetet skulle bli ganska komplicerat för försäkringskassor m. fl. De skulle ställas inför mycket besvärliga avgöranden när det gäller olika samboendeformer och vilken grupp som skulle räknas till de samboende när det gäller föräldraförsäkringens regler. Det är detta som varit bakgrunden till att vi inte har kunnat föreslå några ändringar i detta avseende – alltså försäkringskassornas möjligheter att bedöma om ett faktiskt samboendeförhållande föreligger som kan jämföras med föräldraskap.

Jag vill emellertid erinra om att vi har tillsatt en utredning som skall göra en allmän översyn av alla de olika regler som gäller inom föräldraförsäkringens ram. Det kan vara en upplysning värd att notera i detta sammanhang.

Anf. 56 MARIE-ANN JOHANSSON (vpk):

Herr talman! För att börja med den sista delen av statsrådets inlägg så har jag fått den uppfattningen att nämnda utredning snarare skall se över alla de här ledigheterna som man är mycket irriterad över bl. a. på arbetsgivarhåll. Såvitt jag förstår skall utredningen inte utvidga någonting. Men mitt förslag är att man skall utvidga möjligheterna att vara hemma för vård av sjukt barn

till att också gälla den som sammanbor med barnets förälder. Jag tycker inte jag fick svar på min fråga om vilka skäl som ligger bakom den olika behandlingen av gifta och samboende, annat än att det är bedömningssvårigheter. Enligt min mening måste det gå att göra dessa bedömningar. Sådana här samboende jämföras ju med gifta i andra fall, exempelvis i skattehänseende. Man gör ju i sina självdeklarationer också markering om man sammanbor under äktenskapliga former. Jag tycker därför att det inte borde vara så svårt.

Jag var medveten om att det kan bli gränsdragningar, t. ex. när det gäller familjer där man bor i kollektiv. Min avsikt var inte att dessa grupper också skulle få den rätt det här är fråga om, utan min avsikt var att man inte som nu skall skilja mellan sammanboende och gifta, att vi skulle kunna få bort den gränsen, som enligt min uppfattning är mycket ologisk.

Låt mig slutligen hoppas att Karin Söders förbehåll "hittills i varje fall" ger en liten vink om att man ändå kan titta på de här bestämmelserna och försöka ändra dem i framtiden, så att denna orättvisa kommer bort.

14 § Svar på fråga 1980/81:42 om ett nytt dödsbegrepp

Anf. 57 Statsrådet ELISABET HOLM:

Herr talman! Mårten Werner har frågat mig om jag avser att initiera en utredning om nytt dödsbegrepp.

Det finns i dag inte någon juridisk definition av begreppet död. Det nuvarande dödsbegreppet knyts av tradition till att hjärtat har slutat att arbeta och att andningsverksamheten har upphört. Varken dödsbegrepp eller kriterier för att konstatera att döden inträtt finns sålunda fastslagna i lag.

Frågan om att införa ett nytt dödsbegrepp – hjärndödsbegreppet – och om att legalisera detta har diskuterats i riksdagen vid åtskilliga tillfällen under senare år. Sålunda beslöt riksdagen år 1974 att hos regeringen hemställa att den skulle tillsätta en kommitté med uppgift att belysa problemställningar kring sjukvården i livets slutskede. I det utskottsbetänkande (SoU 1974:31) som låg till grund för riksdagens beslut konstaterade socialutskottet att frågan om att införa ett nytt dödsbegrepp var av utomordentligt stor betydelse ur rättslig synpunkt och även påverkade villkoren för transplanteringskirurgin.

En förutsättning för att införa hjärndödsbegreppet var enligt utskottet inte bara att hjärndöd kan diagnostiseras med full säkerhet utan också att de med dödsbegreppet förknippade juridiska och etiska frågorna nog övervägts. Utgångspunkten för kommitténs arbete skulle enligt utskottet vara att vården ges ett sådant innehåll att allmänhetens förtroende för sjukvården inte rubbas.

Med anledning härav tillsatte regeringen i november 1974 en kommitté med uppgift att utreda vissa frågor beträffande sjukvård i livets slutskede.

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om ett nytt döds-
begrepp*

Kommittén har i sitt huvudbetänkande I livets slutskede (SOU 1979:59) konstaterat att det varken av humanitära eller sjukvårdsmässiga skäl eller av hänsyn till transplantationskirurgins intressen är motiverat att införa lagreglering av ett nytt dödsbegrepp eller av kriterierna för ett sådant.

Frågan om att införa ett nytt dödsbegrepp är komplicerad och bör enligt min mening bedömas fristående från det i och för sig legitima intresset att kunna utnyttja olika organ för transplantation. Som utskottet anförde i sitt betänkande 1974:31 är det väsentligt att allmänhetens förtroende för sjukvården inte rubbas. Jag är därför inte nu beredd att förorda någon ändring av det dödsbegrepp som har tillämpats sedan gammalt.

Jag kan här nämna att kommittén inom kort kommer att i ett särskilt betänkande behandla frågor om hur behovet av vitala organ för transplantationsverksamhet skall kunna tillgodoses. Någon ny utredning i ämnet anser jag för min del inte nödvändig.

Anf. 58 MÅRTEN WERNER (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka sjukvårdsministern för hennes resumé över vad som har skett i det här ärendet tidigare. Det är fakta som inte är mig obekanta.

I svaret hänvisades avslutningsvis till den kommitté som fortsätter att arbeta och som skall utreda transplantationsfrågorna – som om där skulle komma fram någonting nytt vad gäller dödsbegreppet! Det gör det ju inte. Samma kommitté har redan sagt sitt och avvisat kravet på ett nytt dödsbegrepp – hjärndödsbegreppet – så därifrån är ingenting nytt att vänta. – Det är fortfarande Bror Rexeds ande som svävar över vattnen, förstår jag.

Här gäller det nog att tänka till själv, och Elisabet Holm, som är en klok och djärv kvinna, skulle väl kunna ta några initiativ. Jag vill minnas att jag i en TV-intervju härförleden såg att sjukvårdsministern hade vissa sympatier för att införa ett nytt dödsbegrepp men ansåg att vi borde skynda långsamt. Men skyndat långsamt har vi verkligen gjort – i tio år –, om man kan använda verbet skynda i ett sådant sammanhang. I varje fall har vi lyckats komma efter alla andra europeiska länder i den här frågan, vilket är besvärande. Vi har ett internationellt utbyte med forskare, i synnerhet mellan medicinare och kirurger, där forskarna tyvärr arbetar under olika förutsättningar, beroende på i vilket land de har sin verksamhet.

Vi kan väl inte heller, Elisabet Holm, fortsätta att göra så som man har gjort i Sockholms läns landsting, där man voterat om huruvida en patient skulle få chansen att överleva eller ej! Det måste ju vara oerhört besvärande för dem som därvid råkar rösta "fel" när de sedan får se facit. Det är helt otillfredsställande att en patient som inte lagligen kan undergå ett hjärtbyte här i landet av en myndighet remitteras till ett sjukhus på utrikes ort. Skulle man tillämpa en sådan rättsordning på andra områden, skulle det te sig rent skrämmande.

Det finns emellertid ett ord i hela den här skrivningen som är hoppfullt, och det är det lilla ordet "nu": "Jag är därför inte nu beredd att förorda någon

ändring av det dödsbegrepp som har tillämpats sedan gammalt." Det öppnar för en klok människa ett litet fönster.

Men, fru sjukvårdsministern, är det inte en besvärande ordning att man skall behöva sitta och votera om människors överlevnad?

Anf. 59 Statsrådet ELISABET HOLM:

Herr talman! Jag är, Mårten Werner, rädd för att jag kanske blir litet tjugig. Jag tycker nämligen inte att den här frågan är så förfärligt enkel. Det handlar inte enbart om huruvida man skall votera om en människas chans att överleva eller inte.

Frågan om hjärndöd eller hjärtdöd kan te sig enkel ur juridisk och även ur medicinsk synpunkt. Jag kan hitta många som jag tror bärande medicinska skäl för att övergå till begreppet hjärndöd i stället för hjärtdöd. Men det finns en annan dimension i den här problematiken, som man inte kan bortse från. Jag vill än en gång understryka vikten av att sjuka människor och deras anhöriga kan känna förtroende för sjukvården och den personal som arbetar där. Det gäller alldeles särskilt svårt sjuka patienter med osäker prognos.

Vi har en högststående sjukvård här i landet, som åtnjuter internationellt anscende, och vi har en väl utbildad personal. Sjukvårdens resurser står till förfogande för alla, oberoende av ekonomiska eller sociala förhållanden. Det är mycket väl utbildade etiska normer som karakteriserar sjukvården, och dessa normer måste vi slå vakt om.

Det är alldeles klart att det förekommer fall med totalt och oåterkalleligt bortfall av hjärnfunktionerna, fall där det inte tjänar någonting till att sätta in alla tekniska hjälpmedel som sjukhusen numera förfogar över. Socialstyrelsen har därför utfärdat ett särskilt cirkulär som innebär att läkare kan avstå från viss behandling i sådana fall.

Det är, tycker jag, ganska olyckligt och i viss mån motbjudande att koppla samman frågan om ett nytt dödsbegrepp med den mycket sofistikerade transplantationskirurgins behov av organ. Jag har den uppfattningen att hjärtdödsbegreppet är djupt förankrat hos människorna, så djupt förankrat att det skulle uppfattas som en allvarlig kränkning av integriteten, om begreppet hjärndöd infördes. Vi måste ta hänsyn till människors etiska uppfattning på detta område. Även om vi hade haft ett hjärndödsbegrepp här i Sverige, hade voteringen i Stockholms län landsting kanske ändå inte blivit obehövlig. Det är inte alls självklart att vi kan ha en hjärttransplantationskirurgi här i Sverige. Vårt befolkningsunderlag är för litet för sådana ingrepp. I Amerika har man 40 miljoner människor som underlag för hjärttransplantationer. Vi är 7 à 8 miljoner. Detta är en helt annan fråga.

Anf. 60 MÅRTEN WERNER (m):

Herr talman! Jag är helt medveten om att detta inte är någon enkel fråga – sannerligen icke. Det är därför jag anser att den behöver utredas mycket seriöst. Detta är inte något plötsligt infall som jag har fått, utan jag har arbetat med de här tingen sedan början av 1970-talet.

Jag tycker att sjukvårdsministern något bagatelliserar transplantations-

möjligheterna, trots att liv och död kan hänga på dessa. Vi vet att läkarnas möjligheter att få tillgång till organ är starkt kopplade till hjärndödsbegreppet.

Statsrådet Holm säger att detta skulle kunna verka stötande på människor. Det tror jag det, när sjukvårdsministern avvisar tanken, även om jag liksom har på känn att sjukvårdsministern skulle hälsa en förändring välkommen. Här måste man ge information till människorna.

Är hjärnan oåterkalleligt död, måste livet också ha förlorat sin mening. Men den döde kan få den fantastiska uppgiften att ge liv åt en medmänniska genom de organ som man kan ta fram.

Sedan är detta förvisso inte bara en fråga om transplantation, utan det gäller också frågan om en värdig död – det gör det ju faktiskt. Vi får f. n. i livets slutskede inte bestämma tidpunkten för vår död. Jag tycker dock att detta vore rimligt. Den sista stackars biten av denna tillvaro, min kropp, har nämligen ingen annan någon inteckning i. Men om samhället inte tillåter mig att bestämma om detta, borde det i alla fall garantera mig rätten till en värdig död och visa respekt för livets begynnelse och livets upphörande – dessa båda högst naturliga punkter på människolivets tidsaxel.

Anf. 61 Statsrådet ELISABET HOLM:

Herr talman! Mårten Werner tar upp frågan om en värdig död. Jag delar uppfattningen att vi bör ha rätt till en värdig död. Jag tycker också att det av mig nyss oberoende cirkuläret från socialstyrelsen ger möjlighet att avbryta behandlingen där livet enligt hjärndödsbegreppet har flytt eller där insatser icke längre leder till någon nytta. Det kan garantera oss en värdig död. Det blir ändå till syvende og sist läkarens förmåga att bedöma detta som avgör om döden skall betraktas som värdig.

Mårten Werner, som är präst, har förmodligen åtskilliga gånger träffat anhöriga till personer som oåterkalleligen är medvetlösa och kan betraktas som hjärndöda. Jag förmodar att de anhöriga då har uttryckt situationen ungefär på följande sätt: Det vore skönt för honom om han fick dö eller om han fick sluta. De säger inte: "Han är död", utan de uttrycker en önskan om att han skall få dö.

Jag menar att detta är ett uttryck för att människor kopplar uppfattningen om dödens inträde så intimt till hjärtdödsbegreppet att man inte utan långvarig diskussion i samhället kan införa ett nytt begrepp, nämligen hjärndödsbegreppet. Det är alldeles klart att vi behöver information på detta område. Jag tror att början till en debatt om detta har uppstått i samband med den aktuella transplantationen av ett hjärta, men jag menar att det är nödvändigt att ge ytterligare tid för denna debatt.

Anf. 62 MÅRTEN WERNER (m):

Herr talman! Sjukvårdsministern tar upp möjligheten för läkarna att avbryta behandlingen i enlighet med det famösa cirkuläret av 1973 från socialstyrelsen, men det är verkligen ett dunkelt och luddigt aktstycke. Tänk vilken ledning för en läkare! Han kan ingripa för att avbryta behandlingen,

men vilken risk löper han inte. Om det är så som sjukvårdsministern sade riskerar han att få de anhöriga mot sig, bli anmäld osv. Jag tycker att man skall ge läkaren det stöd som klara linjer i definitionen av vad som är liv och vad som är död innebär. Det är inte alls något märkligt i ett sådant avgörande när vi en gång fått säkra indikationer på hjärndöd.

Det som sjukvårdsministern vidare sade om de anhörigas reaktion tycker jag är ett argument för min tes om hjärndöden. För den som vill att en lidande människa skall få sluta ligger det säkerligen nära till hands att acceptera hjärndöden, som inträffar något före hjärtdöden i de fall det gäller.

15 § Svar på interpellationerna 1980/81:1 och 8 om ökad säkerhet för tågtrafiken

Anf. 63 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Bertil Zachrisson har frågat mig dels om jag är beredd att tillsätta en opartisk kommission för att kartlägga den senaste tidens järnvägsolyckor och föreslå skärpta säkerhetsåtgärder, dels om regeringen är beredd att i den kommande budgetpropositionen redovisa en konkret plan för SJ:s framtida långsiktiga behov av personal och materiella investeringar.

Sven Henricsson har frågat mig om jag avser att låta närmare undersöka om resurserna för översyn och underhåll av SJ:s rullande materiel är tillräckliga och om översynen och underhållet fungerar på ett ur säkerhetsynpunkt betryggande sätt.

Eftersom interpellanterna tar upp i huvudsak samma områden, nämligen säkerheten vid SJ och SJ:s investeringar, har jag valt att besvara interpellationerna i ett sammanhang.

Låt mig börja med investeringarna. SJ befinner sig i dag i en besvärlig ekonomisk situation som kräver snabba åtgärder både från SJ:s och statens sida för att vi skall kunna bibehålla järnvägen som ett konkurrenskraftigt transportmedel i framtiden. I höstens besparingsproposition ingår därför en särskild strukturplan för SJ, som syftar till att effektivisera järnvägstrafiken och därmed förbättra SJ:s ekonomi. I planen behandlas investeringsbehov, rationaliseringar och prissättningen.

De kraftiga trafikökningarna under senare tid har medfört problem för SJ på bl. a. servicesidan. Det besvärliga läget beror emellertid också på att SJ tidigare år inte fått tillräckligt med investeringsmedel, vilket har gått ut över standarden på både fasta anläggningar och rullande materiel. I strukturplanen anger regeringen därför som planeringsram en ökning av SJ:s totala investeringar i reala termer om 5 % per år under den närmaste femårsperioden.

Genom denna historiskt sett höga ambitionsnivå räknar jag med att de investeringar som SJ vill genomföra i allt väsentligt också kan genomföras. Det blir naturligtvis nödvändigt med en viss omprioritering, och jag håller med Bertil Zachrisson om att detta bör vara möjligt. De säkerhetsinveste-

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om ökad säkerhet
för tågtrafiken*

ringar som behövs enligt SJ skall under alla förhållanden genomföras. Det slås också fast i strukturplanen.

Jag avser att följa upp strukturplanen i nästa års budgetproposition genom att närmare ta upp behovet av investeringsmedel inom olika områden, bl. a. medel för inköp av lok och vagnar.

Genom strukturplanen och den planerade redovisningen i budgetpropositionen ges SJ för första gången förutsättningar att långsiktigt planera sina investeringar. Det gäller både omfattningen och inriktningen på investeringarna.

Behovet av personal vid SJ är givetvis en fråga som mycket nära sammanhänger med investeringarna. För att förbättra ekonomin krävs att SJ satsar tillräckliga resurser för att införa personalbesparande teknik. Härigenom bör SJ:s totala personalstyrka på sikt kunna hållas nere. Jag är väl medveten om att SJ, bl. a. som en följd av lågprissatsningen och de stora pensionsavgångarna, f. n. har ett stort behov av nyrekrytering som måste tillgodoses. Som jag tidigare förklarat för Sven Henricsson här i riksdagen är behovet av personal en fråga som SJ avgör på egen hand. Jag förutsätter naturligtvis att SJ anställer den personal som behövs för olika ändamål.

Översyn och underhåll av SJ:s vagnpark sker enligt en fastställd ordning med bestämda intervaller och efter bestämda regler. Att verkstadssituationen f. n. är ansträngd innebär alltså i sig ingen säkerhetsrisk. Däremot får det konsekvenser ur servicesynpunkt genom att en del lok och vagnar står stilla. Eftersom SJ har ansvar för att erforderliga resurser finns och att de fungerar förutsätter jag att SJ gör vad som behövs för att snarast möjligt undanröja de problem som otvivelaktigt finns. Jag har också efter de ganska många kontakter som jag har haft med SJ:s ledning inte minst i höst all anledning att tro att SJ i hög grad kommer att arbeta för och koncentrera sig på detta.

När det gäller frågan om en olyckskommission vill jag klargöra att SJ sedan länge regelmässigt gör omfattande utredningar efter varje inträffad olyckshändelse. Utredningarna görs framför allt för att fastställa olycksorsaken och för att man därmed skall kunna vidta åtgärder i förebyggande syfte. Om en olycka medför svårare personskador eller dödsfall gör även polisen en parallell utredning. Vid svårare olyckor brukar även personalorganisationerna följa utredningsarbetet. Dessutom tillkallas vid allvarliga händelser kvalificerade tekniker och vetenskapsmän för att göra egna utredningar.

Man kan jämföra denna metodik med förhållandena inom andra områden av min sektor. Allvarligare luftfartsolyckor utreds således av den fristående statens haverikommission och sjöolyckor av särskilt förordnade kommissioner.

Efter att ha blivit informerad om utredningsarbetet efter den senaste tidens svåra olyckor vid SJ är det min uppfattning att det nuvarande utredningsförfarandet är bra och att olycksorsakerna belyses på ett allsidigt sätt. Jag tror också att man härigenom får förutsättningar för att vidta de förebyggande åtgärder som krävs.

Anf. 64 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret.

Under de senaste årtiondena har järnvägen avrustats. Under denna tid expanderade bilismen, och man började t. o. m. mer och mer tala om tvåbilshushållet som en framtida normal företeelse. Kommunikationsministern talade på den tiden om att järnvägen förhoppningsvis skulle konkurrera med den s. k. andrabilen. Medan järnvägens investeringar hölls tillbaka satsades direkt och indirekt miljardbelopp på bilismen och vägtrafiken.

Nu har ju inte utvecklingen blivit precis den som prognosmakarna trodde. Järnvägen har på nytt blivit aktuell som transportmedel på ett alldeles särskilt sätt.

I kommunikationsministerns svar utlovas nu en ökning av SJ:s totala investeringsvolym i reala termer om 5 % per år under den närmaste femårsperioden. Han säger: "Genom denna historiskt sett höga ambitionsnivå räknar jag med att de investeringar som SJ vill genomföra i allt väsentligt också kan genomföras."

Men redan en jämförelse mellan kommunikationsministerns resonemang i sparplanen – som vi snart skall ta ställning till – och SJ:s egen vilja till investeringar, sådan den tagit sig uttryck i den långsiktiga investeringsplanen för verket och även i anslagsframställningen, visar på stora nivåskillnader. SJ:s program slutar på över två miljarder för 1981/82, medan departementschefen synes förordade en 5-procentig höjning, räknad på anslaget för innevarande budgetår, vilket är 1 380 miljoner.

Vad tyder då detta på? Jo, det tyder på att kraftiga prutningar kommer att föreslås av det av SJ enligt noggranna prognoser framräknade investeringsbehovet. Detta kan inte stämma med talet om att SJ i allt väsentligt skall få medel till de investeringar man vill genomföra. Gapet är alldeles för stort mellan SJ:s uttalade intentioner och departementschefens skrivning i sparplanen.

Såväl i interpellationssvaret som i den s. k. sparplanen – bil. 5, s. 10 – talar kommunikationsministern om bättre utnyttjande av personalen, återhållsam nyrekrytering och ett nedbringande av personalstyrkan.

Man kan gott säga att detta tal väckt bestörtning hos stora delar av SJ:s personal. SJ tillhör de hårdast personalrationaliserade statliga företagen. Exempelvis var personalstyrkan 74 000 år 1951. 1979 hade den praktiskt taget halverats – den var då nere i 38 000.

Denna kraftiga personalminskning har hela tiden inneburit en höjning av personalens medelålder – nyrekryteringen har varit ingen alls eller minimal. I verkligheten har en mindre personalökning – på 300 personer – skett först det senaste året.

Med den ryckighet som nu kännetecknar verksamheten forceras i viss mån rekrytering och utbildning, och detta samtidigt som järnvägen – mot prognosmakarnas beräkningar – fått rätt starkt ökade trafikuppgifter. Man kan beskriva situationen på många håll som krisartad. Materielen blir inte tillfredsställande utnyttjad. Det händer att hundratals lok står avställda med olika skador, samtidigt som många lok måste gå med nedsatt kapacitet på

Nr 13

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om ökad säkerhet
för tågtrafiken*

*Om ökad säkerhet
för tågtrafiken*

grund av att någon skada inte hunnit åtgärdas – en av motorerna kan t. ex. vara avstängd. Det händer att omkring hundratalet personvagnar står oanvända under lång tid, trots att försök görs att öka reparationsinsatserna.

Från personalhåll upplevs dessa stockningar som ett resultat av dålig planering och dålig organisation. Dessa brister tillsammans med ambitionen att minska personal, som man tror är vägen till bättre resultat, får alltså tvärtom negativa ekonomiska effekter med dåligt utnyttjande av kapital och klara tendenser till sämre kvalitet på servicen.

Ett exempel härpå är den kroniskt dåliga tågföringen. Hälften av alla tåg är i dag försenade. Samstämmiga rapporter från människor som regelbundet reser med tåg visar att många resenärer överväger att använda sin bil eller försöka organisera samåkning. Folk som reser har nämligen för det mesta fasta tider att passa – man skall inträffa på sin arbetsplats, till ett sammanträde e. d. på en bestämd tidpunkt. Detta spolieras genom de ständiga förseningarna. Det kan i sin tur innebära att man börjar ifrågasätta det som har varit SJ:s kungsmärke, nämligen dess förmåga att hålla tågtiderna. Det har också vid en internationell jämförelse varit ett typiskt drag för de svenska järnvägarna.

Tanken att SJ:s problem skulle bringas närmare en lösning genom att personalstyrkan minskas återfinns också i interpellationssvaret. Det är oroande. Även om kommunikationsministern säger – och han har sagt det tidigare till mig – att SJ själv får avgöra personalbehovet, är det ofrånkomligt att huvudmannens syn liksom tillgängliga anslag kommer att bli bestämmande för företagets personalpolitik. Eller är det inte meningen att SJ skall följa departementets intentioner? Var hamnar vi i så fall?

Det finns alltså ett samband mellan strävan till personalbesparing och rationalisering och tendenserna till sänkta krav på säkerhet. Ett exempel är det utökade säkerhetsintervallet på vagnarna. Tidigare säkerhetssynades vagnarna var 60:e mil, men härom året utökades intervallet till 300 mil eller minst en gång per vecka. I tidningen Statsanställd nr 36 i september 1980 säger en reparatör vid Hagalund:

”Det blir ofta för ont om tid t. ex. vid förseningar. Ibland hinner tågen splittras före syn och då händer det att vi inte hittar dem. De går alltså ut osynade. Dessutom har det varit alldeles för stor personalomsättning i det här jobbet. Själv har jag jobbat här i fem år och är äldst i tjänsten. Och säkerhetssyn är inget som man lär sig i en handvändning.”

Tillsammans med andra uppgifter bekräftar citatet att verkstadssituationen är ansträngd och att detta förhållande – i motsats till vad kommunikationsministern försöker göra gällande – tillsammans med brister i organisationen och en stark press på personal och materiel innebär ökade risker för säkerheten. Det finns vittnesmål om att påfrestningen och störningarna har medfört att såväl lokförare som tågklarare ibland tvekar att gå till jobbet. Även sådana förhållanden i arbetet, som inte är direkt mätbara, kan självfallet vara negativa för säkerheten.

En sak till vill jag nämna. SJ hade tidigare varje år en genomgång med all

säkerhetspersonal av säkerhetsbestämmelser och tillämpningsföreskrifter. Nu har detta upphört. Det är klart att man därigenom kan spara in en del. Men det finns all anledning att vara försiktig med sådan sparsamhet som kan försämra säkerheten.

Nr 13

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om ökad säkerhet
för tågtrafiken*

Anf. 65 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret. Vi brukar normalt i den här kammaren vara litet återhållsamma med att diskutera de affärsdrivande verken och deras inre situation – av naturliga skäl, för vi har uppdragit åt dem att sköta sig själva efter vissa regler och riktlinjer. Men förhållandena vid statens järnvägar f. n. är av den karaktären att det är helt nödvändigt att parlamentet funderar över vilken järnvägspolitik vi är på väg att få.

Jag är inte någon vän av starka ord i kammaren, men det finns skäl att ifrågasätta om inte SJ f. n. vansköts. Felet är inte SJ:s. Felet är i väldigt hög grad den ryckiga planering som har blivit följden av en utomordentligt dåligt genomtänkt investeringspolitik från statsmakternas sida under senare år. Det har varit en brist på långsiktig planering och också en nonchalans mot riksdagens fattade beslut som har gjort att järnvägen har hamnat i betydande svårigheter.

SJ har f. n. alldeles uppenbart mycket stora bekymmer. Tidtabellerna kan inte hållas – det är en visa bland alla människor som reser f. n. Tåg ställs in i en oroväckande stor utsträckning. Allmänhetens förtroende för järnvägen är i dag inte vad det har varit, och det är anmärkningsvärt, för järnvägen har haft ett utomordentligt stort förtroende hos den resande allmänheten i Sverige.

Det är inget tvivel om att järnvägen som säkert sätt att ta sig fram har haft en mycket stark ställning bland folk. Det är inte så i dag.

De anställdas solidaritet sätts också på mycket hårda prov. De tvingas att använda lok och vagnar och att arbeta under pressande förhållanden på ett sådant sätt att det nöter på deras förmåga att leva upp till normala säkerhetskrav. Därför kommer också nu ständigt kritik från de anställda mot att det inte går att fylla de normala krav på tider och säkerhet som man har rätt att ställa.

Alltihop det här gör att järnvägen snabbt kan råka in i en mycket allvarlig kris. Det är desto allvarligare därför att det inträffar samtidigt som det har skett en förnyelse av järnvägspolitiken som vi alla hälsar med stor tillfredsställelse. Lågrprissatsningen har varit mycket föredömlig, men när järnvägen sedan inte har möjlighet att följa upp denna satsning med de investeringar som är nödvändiga, kan det innebära att vi får en så stark kritik mot järnvägen att resultatet blir det vi inte alls önskar.

Nu säger kommunikationsministern i sitt svar – och han hänvisar till den proposition som f. n. ligger på riksdagens bord om besparingar – att SJ skall få möjlighet till en mera långsiktig investeringsverksamhet. t. o. m. en viss höjning av det reella innehållet i investeringarna. Det är i och för sig bra. Det har vi begärt länge, och det är skönt när syndare vaknar, även om de vaknar

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om ökad säkerhet
för tågtrafiken*

sent.

Det här står i hjärt strid mot den glättade förkunnelse som herr kommunikationsministern själv bestod oss med i budgetpropositionen så sent som i januari, då man gjorde mycket grova prutningar på SJ:s investeringsanslag. Då framförde vi i riksdagen krav på en annan ordning. De avslogs, men nu har man alltså bestämt sig för att ändå i viss mån gå SJ:s önskemål om en planerad investeringsverksamhet till mötes.

Men detta är långt ifrån tillräckligt för att klara de utomordentliga bekymmer som SJ har. Hur bekymmersam situationen är framgår med mycket stor tydlighet av den tabell som det hedrar kommunikationsministern att han öppet redovisar i den besparingsproposition som riksdagen har fått. Tabellen visar att SJ fram till 1976 ungefär hade en hygglig balans när det gäller investering och intäkter. Man klarade sin ekonomi ganska hyggligt.

Efter 1976 har SJ:s ekonomi praktiskt taget rasat ihop. I dag släpar SJ på en miljardförlust.

Detta läge skall man ta sig ur, och det gör man naturligtvis inte med den typ av investeringspolitik som vi nu fått presenterad. Vi känner oro, inte minst efter vad kommunikationsministern säger i besparingspropositionen, att taxehöjningar skall bli den metod med vilken SJ skall ta sig ur denna situation. Man skall till en början leva upp till den borgliga regeringens enorma inflationstal, vilket innebär att vi har att vänta oss 12-15 % i ökade biljettkostnader, men sedan skall man med taxehöjningar också hämta tillbaka miljardförlusten. Detta innebär taxehöjningar på 15-20 % under åren framöver om man skall leva upp till kravet att SJ igen skall nå fram till en balans i sin ekonomi. Detta gör att man har anledning att känna utomordentlig oro för att SJ:s investeringsmöjligheter är allvarligt i fara. Det blir tillfälle att återkomma till detta i samband med besparingsdiskussionen, men låt mig redan i dag säga att det finns all anledning att starkt ifrågasätta den glättade beskrivning av SJ:s investeringsverksamhet som vi har fått i besparingspropositionen och som ges i detta interpellationssvar.

SJ är i en kris, inte bara ur investeringssynpunkt. Personalsituationen är också utomordentligt besvärande. Lågpriissatsningen genomfördes utan en genomtänkt personalpolitik. Regeringen lät det bara löpa, och nu erkänner kommunikationsministern själv att detta har skapat en sådan ryckighet i personalsituationen att man kanske får räkna med en extra utbildningskostnad på bortåt 100 milj. kr. för att klara det intag av ny personal som man nu helt plötsligt erkänt behov av.

Detta är också ett exempel på den utomordentligt ryckiga planering som SJ har drabbats av under senare år. Det finns anledning att allvarligt kritisera den.

Men ännu mera betänksam blir man när man tar del av den järnvägspolitiska förkunnelse som kommunikationsministern ibland framför utanför detta hus och som även antytts i den proposition vi har fått. Det finns en tendens att försöka gå ifrån riksdagens grundläggande trafikpolitiska beslut när det gäller järnvägen och driva tillbaka järnvägspolitiken till 1963 års trafikpolitik. Det sägs nämligen att investeringarna skall göras där det är

mest lönsamt. Detta markeras utomordentligt kraftigt i den proposition som f. n. ligger på riksdagens bord.

Är detta den nya politiken, att satsa på de stora bärkraftiga linjerna, de stora serierna? Då vill jag fästa kammarens uppmärksamhet på att detta innebär ett allvarligt avsteg ifrån det beslut som riksdagen har fattat om hur järnvägspolitiken i framtiden skall vara utformad.

Om kommunikationsministern driver den politik som han ibland gör sig till tolk för ute i provinserna, liksom i varje fall på några rader i propositionen, kommer åtskilliga av de regionala järnvägslinjerna snart inte att finnas längre, därför att de enligt kommunikationsministerns filosofi inte är lönsamma delar av järnvägsnätet.

Därför vill jag fråga: Är det regeringens avsikt att ändra det trafikpolitiska beslutet när det gäller järnvägspolitiken? Skall investeringarna inom SJ få en ny inriktning, eller står det trafikpolitiska beslutet när det gäller järnvägspolitiken fast? Det vore önskvärt att få ett svar här i kammaren.

Så går jag över till den andra delen av min fråga, säkerhetssituationen vid SJ.

Vi upplever f. n. att tågföringen är utomordentligt dålig. Den har nog aldrig varit så dålig som nu. Skälen är väldigt många till det.

Det är en för hård rationalisering som har drivits. Det är brister i utbildningen av personalen. Det har införts data vid järnvägen utan att det gjorts tillräckliga försök därmed, inte minst på lokdatasidan – det är alldeles uppenbart en orsak till en del av besvären. Och det är en dåligt genomtänkt strukturrationalisering på underhållssidan. Det är ingen hemlighet att det varenda måndag finns en massa lok som helt enkelt är avställda därför att man skaffat sig en så underlig underhållsordning att loken bara står under veckoändarna utan att underhållet fungerar.

Men det finns någonting ännu allvarligare, och det vill jag ställa en fråga om. Det sägs bland de anställda att det finns en utredning gjord om de nuvarande tågföringsproblemen vid SJ, men att resultatet av den utredningen är så skrämmande att man inte har vågat släppa ut den ens till de anställda. Det lär nämligen ha visat sig att de problem som man har med säkerheten och tågföringen är så svåra att man i dag inte riktigt vet hur man skall klara av dem.

Jag vill helt enkelt fråga: Är det så? Finns det en sådan utredning gjord, som visar att situationen vid järnvägen verkligen är utomordentligt allvarlig – så allvarlig att inte ens de anställda får ta del av utredningen? Då är det verkligen på tiden att sätta till en kommission som får gå igenom järnvägens förhållanden och som för allmänheten kan redovisa vad som är problemen. Då kan vi se problemen i ansiktet och ta konsekvenserna av dem.

Kommunikationsministern går ganska lättsinnigt förbi detta. Men han verkar ändå ha litet dåligt samvete. Han hänvisar ju till den ordning som gäller på luftfartens och sjöfartens område. Där har vi enligt min mening utomordentligt bra förhållanden, som skapar förutsättningar för en opartisk genomgång av olyckor. Och det är viktigt ur alla möjliga synpunkter – t. ex. när det gäller förtroendet hos den resande allmänheten men naturligtvis

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om ökad säkerhet
för tågtrafiken*

också för att komma till rätta med säkerhetsproblemen.

SJ gör sina egna undersökningar av olyckorna. Det är klart att vi under perioder då järnvägen utvecklats mot stor säkerhet och då problemen ansetts vara små har kunnat acceptera en sådan ordning.

Men nu är läget sådant att olyckorna har kommit mycket tätt. Det kan finnas många orsaker till det – jag vill inte uttala mig om det – men så har det de facto varit. Dessutom kan allmänheten uppenbarligen varje dag se att förhållandena vid SJ inte är bra: tågen går dåligt, tågen står, loken har problem, man måste skaffa vagnmateriel från utlandet, och allt möjligt annat.

I ett sådant läge tror jag att det skulle vara utomordentligt bra, både för SJ och för den resande allmänheten, om vi fick möjlighet att opartiskt gå igenom förhållandena vid järnvägen.

Jag tror också att det även ur framtidssynpunkt – vi skall förhoppningsvis utveckla järnvägen i den svenska trafikpolitiken – är nödvändigt med en opartisk granskning av olyckor av den här omfattningen som nu skett för att ge SJ möjligheter att opartiskt hävda sina intressen men också för att ge den resande allmänheten intrycket att de också i fortsättningen med förtroende kan åka med järnvägen.

Jag vill alltså fortfarande hävda att det är ytterligt önskvärt att tillsätta en opartisk kommission.

Anf. 66 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Det finns oerhört mycket att säga och mycket vi skulle kunna diskutera, i både polemiskt och sakligt hänseende. Jag har i och för sig inte någon anledning att uppträda som en försvarsadvokat för statens järnvägar. Jag anser att vi alla kan konstatera – det gör även SJ:s ledning – att statens järnvägar i dag har klara problem. Det är angeläget att vi kommer till rätta med dem, och jag kan återge följande uttalande från SJ:s chef: Vad vi nu måste försöka göra är att i många avseenden lyfta oss själva i håret.

SJ behöver naturligtvis hjälp med detta från statsmakterna, från både regering och riksdag. Vi behöver visa SJ förtroende och ge företaget möjlighet att klara dessa problem genom att ställa investeringsmedel till förfogande och ge möjligheter till en långsiktig planering. Vi kanske också kan hjälpa till genom att inte så ofta ge oss in i detaljdiskussioner om hur SJ bör skötas och, framför allt, genom att undvika att sprida rykten som inte är bekräftade.

Jag skall, herr Zachrisson, villigt erkänna att jag inte känner till om det på SJ finns någon utredning om tågföringen. Men jag har svårt att föreställa mig annat än att det skadar SJ att sådana här rykten sprids. Det är min fasta förvissning att om det fanns någon sådan utredning, skulle SJ ha informerat kommunikationsministern. Och det har man alltså inte gjort. Det är så lätt att i ett land föra fram att det finns en hemlig undersökning och säga att det går rykten. När man förnekar sådana uppgifter finns det alltid kvar ett litet tvivel hos många. Vill vi – och jag tror faktiskt att det finns ärlig övertygelse hos alla ledamöter av Sveriges riksdag – komma till rätta med SJ:s problem och få till

*Om ökad säkerhet
för tågtrafiken*

stånd förbättringar på alla områden, så är kanske inte ryktesspridning det bästa sättet.

Man kan diskutera om SJ har haft en riktig investeringspolitik. Jag tänker inte nu gå in i polemik med herr Zachrisson om tiden före 1976. Jag kan dock erinra mig att det i detta land fanns en mycket kraftfull kritik mot det sätt på vilket SJ sköttes under den socialdemokratiska regeringsperioden. Det framfördes kritik mot nedläggningen av järnvägar över hela landet, mot den ensidiga satsningen just på det lönsamma nätet och mot oviljan att över huvud taget diskutera i andra termer än lönsamhetstermer. Men vi skall erkänna att SJ då gick ihop – det är utan tvivel riktigt. Med den typen av politik gick SJ i och för sig ihop, men kritiken var mycket kompakt. Herr Zachrisson har rätt i att det ekonomiskt gick bättre, men politiskt gick det mycket sämre.

När det gäller SJ:s investeringar delar jag egentligen den uppfattning som har framförts – det har varit en ganska ryckig politik. Därför finns det nu anledning att med viss tillfredsställelse konstatera att SJ i och med strukturplanen får en planeringsram för fem år framåt. Jag är medveten om att SJ inte har fått allt som företaget har begärt. Jag är också medveten om att herrarna Henricsson och Zachrisson relativt oberoende av vilken nivå regeringen hade lagt sig på hade sagt att SJ får för litet pengar. Jag kan även föreställa mig att om regeringen hade lagt sig något över SJ:s krav, hade herrarna sagt att SJ ännu inte har intagit den rätta attityden till det verkliga investeringsbehovet utan lever kvar i den gamla politiken och att regeringen därför på ett helt skamlöst sätt eftersatt det reella behovet för SJ:s investeringar. Nu har vi inte lagt oss litet över SJ:s krav, och därför använder ni en annan argumenteringsmodell. Den kanske är oppositionspolitiskt riktigt – jag vet inte – men vi har gjort ett försök att bedöma vad som är rimlig nivå för SJ:s investeringar med hänsyn till att det är knappt med medel i landet. Jag vill, som sagt, att SJ skall ha frihet att investera och inte behöva skära ned sina investeringsmedel i en avvägning mot exempelvis driftutgifter på socialbudgeten.

Det är ju en totalt sett begränsad volym pengar vi har att investera. Och om vi, herr Henricsson, gör en jämförelse på tio års sikt, så skiljer det 4 miljarder mellan SJ:s och regeringens bedömning. Det är alltså på tio års sikt, och det är svårt att förutse vad som kan hända efter t. ex. de första fem åren. Så gäller exempelvis 1,5 miljarder av summan i SJ:s förslag höghastighetståg. Jag vet inte vad herrarna säger om det. Är ni beredda att med omedelbar verkan ta ställning och anse att det är en riktig prioritering för svensk del?

Man kan säga att regeringen i huvudsak har lagt sig på SJ:s mellanalternativ. Jag håller med om att man alltid kan diskutera om man skall anslå mera pengar. Det är det lättaste sättet att göra det enkelt för sig. Men jag vill framhålla att det aldrig förr har hänt att SJ har givit en sådan här långsiktig plan och dessutom en hela tiden återkommande ökning. Jag hade inte förväntat mig några applåder. Det har vi inte heller fått från herrarna. Men man kunde märka att herr Zachrisson – som emellanåt tar i oerhört och emellanåt något mindre – här tog i något mindre.

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om ökad säkerhet
för tågtrafiken*

Låt oss också, vilket jag tycker att man skall göra, konstatera en annan sak. SJ har fått en 25-procentig ökning av persontrafiken. Det är ju persontrafiken som herrarna i dag i huvudsak har uppehållit sig vid, inte vid godstrafiken, trots att SJ där får två tredjedelar av inkomsterna.

Det är alldeles riktigt att det i dag är många förseningar och att det är en av de saker som SJ har stora bekymmer med och som man just behöver lyfta sig i håret för. Det finns ett antal skäl till förseningarna. Man klarar inte av de korta uppehållen på stationerna därför att det är så många fler passagerare än det var förut. Det tar helt enkelt längre tid för passagerarna att komma på och av tåget än förut. Det är ett skäl. Den ökade trafiken över huvud taget är ett annat skäl. Ytterligare ett skäl är enkelspären, på vilka förseningarna oftast uppkommer. Jag har tyckt när jag har rest att det kanske finns skäl att låta expresstågen som går på dubbelspår följa tidtabellen, och så får de tåg som kommer från anslutningsbanor och som är försenade vänta till nästa expresståg kommer. Det skulle mildra förseningarna högst avsevärt. Det skulle bli litet längre förseningar för dem som kommer från anslutningståg, men för SJ:s hela tågföring skulle det bli bättre. Det här är man inne på också inom statens järnvägar.

Det är också helt klart att det är SJ som avgör sina driftutgifter och har att anställa personal, och man kan säga att det har varit ryckigt. Jag vet inte om det egentligen är så lätt att kritisera SJ för detta, herr Zachrisson. Jag har i och för sig ingen anledning att försvara SJ:s politik ett antal år tillbaka i tiden, men jag kan konstatera att det är rätt naturligt, när man nu har fått dels stora pensionsavgångar samtidigt, dels en 25-procentig ökning av persontrafiken. I det läget får man ett starkt behov av personal och av utbildning av personal. Jag tycker vi skall stödja SJ i dess försök att klara detta.

Jag vill i och för sig inte att vi skall ha någon polemik, men jag är inte riktigt klar över vilka herr Zachrissons alternativ egentligen var. Vi har aldrig från regeringens sida sagt eller tänkt att man skulle gå tillbaka till 1973 års trafikpolitik. Vi har sagt att man skall försöka koncentrera sig på lönsamma investeringar, och med det menar vi bl. a. vagnar av olika slag. Godsvagnar, personvagnar, sovvagnar och ASEA-lok, främst elektriska lok, är vad SJ behöver. En annan sak är dubbelspår, exempelvis ett dubbelspår på västkusten. Det är sådana investeringar som är av vikt för SJ, och det är sådant jag tycker man skall koncentrera sig på. Jag vet inte om herr Zachrisson har en annan uppfattning – jag tror inte det.

När det gäller taxehöjningarna kan jag konstatera att det är helt omöjligt för SJ, med det underskott man har, att klara en rimlig balans i ekonomin om man inte får höja taxorna. Och taxorna får ju i rätt hög grad höjas efter hur lönekostnaderna ökas i avtalsrörelserna. När de fackliga organisationerna går ut med sådana krav – vad händer i slutändan? Jo, det är klart att SJ måste betala sina löner. Och det finns två sätt att ta ut de lönerna på: Endera genom att underskottet ökar eller genom att man ökar priserna. Lågpriset ligger ändå fast, precis i relation till var det låg när det infördes, i förhållande till penningvärdet och penningvärdets fall. Jag drog slutsatsen att herr Zachrisson ansåg att man för att förbättra SJ:s ekonomi skulle öka investeringarna

mer än vad regeringen vill men att man inte skulle göra det på de lönsamma investeringarna. Man skulle samtidigt undvika att höja taxan. Jag har svårt att se hur de tre åtgärderna sammantaget ger en bättre ekonomi. Jag förutsätter därför att jag missförstod herr Zachrisson.

Sedan gällde det frågan om förtroendet. När jag tittar tillbaka i statistiken konstaterar jag att det har varit allvarligare olyckspucklar för SJ än den vi haft nu. Åren 1961–1965 var en sådan allvarlig puckel. Men situationen är allvarlig nog. Jag skall ge ett exempel. Varje år dödas fler människor i korsningarna mellan järnväg och landsväg än vad det gör på tåg även ett sådant här för SJ olycksdrabbat år. Man kunde därför fråga varför det inte uppkommer fler frågor och påpekanden i riksdagen om det oerhört kraftfulla behovet av att få flera bevakade järnvägsövergångar. Man koncentrerar sig i stället på själva tågolyckorna. Om det är riktigt i sak är det svårt att bedöma. Jag vill bara påpeka för riksdagens ledamöter att det varje år – statistiskt sedan ett antal år tillbaka i tiden – omkommer dubbelt så många människor i korsningar mellan järnväg och landsväg som det gör ett sådant här olycksdrabbat år på tågen. Det är ett sätt att ingjuta förtroende för järnvägen att konstatera att olyckssituationen inte är svårare än så.

Men den är svår nog ändå. Jag har väl klart och entydigt sagt att vad SJ anser att man behöver på säkerhetssidan skall man få. SJ har också när det gäller detta sagt att man har allt intresse man över huvud taget kan ha för att driva sina utredningar och göra allt för att det skall bli säkrare. Det ligger i SJ:s eget intresse.

Sedan gällde det skillnaden mellan å ena sidan luftfart och sjöfart och å andra sidan SJ. Det är egentligen inte möjligt att jämföra med exempelvis en luftfartsolycka för ett internationellt flygbolag. Skulle bolaget göra undersökningen självt skulle situationen vara rätt svår – det har ju konkurrenter inom samma sektor. SJ konkurrerar däremot med andra typer av transportmedel. Från SJ:s sida har man sagt att man i och för sig inte motsätter sig en nyordning men att man tycker att man klarar utredningarna när det gäller säkerheten bra i dag. Jag är emellertid inte på något sätt bunden av SJ:s ställningstagande på den punkten, utan om det skulle visa sig att det är bättre med någon form av kommission i det här avseendet så är jag beredd att diskutera det.

Anf. 67 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Till att börja med vill jag återkomma till frågan om investeringarna. Visst kan man av ordalydelsen i sparplanen få intrycket att det finns en positiv inställning när det gäller en ökning av investeringarna, men det jag vände mig emot var påståendet i interpellationssvaret att SJ skall få i huvudsak det man begär för att klara sina investeringar. Det kan ju inte vara riktigt. SJ har ju – efter en noggrann analys av såväl den tänkta utvecklingen som behoven av utrustning – i sitt äskande begärt över 2 miljarder. Departementet skulle tydligen hamna på en summa av 1 380 milj. kr. plus de 5 procenten. Det rör sig alltså om en skillnad på så gott som en halv miljard. Att mot den bakgrunden göra gällande att SJ:s önskemål skulle ha

Nr 13

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om ökad säkerhet
för tågtrafiken*

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om ökad säkerhet
för tågtrafiken*

blivit tillgodosedda tycker jag är en klar överdrift. Detta får vi emellertid ägna mer uppmärksamhet i samband med diskussioner såväl om sparplanen som framöver också om budgetpropositionen.

Här har också talats om problemet med att tågen måste stanna länge på stationerna. Det är i så fall en tidtabellsteknisk fråga. När trafikvolymen ökar på en viss sträcka måste man ju beakta detta i samband med att man beslutar om uppehållstiderna när det gäller de berörda stationerna. Man kan ju inte tillämpa samma uppehållstider när det är fråga om att bara någon enstaka person skall stiga på ett tåg som när det är fråga om att kanske hundra människor skall göra det. Man kan alltså inte anföra som argument att tågen måste stanna länge på stationerna, utan detta är snarare exempel på att inte heller tidtabellsplaneringen är tillfredsställande.

Så till frågan om taxehöjningarna. Självfallet kan man inte vara principiell motståndare till alla justeringar av taxor, men när man använder detta instrument är det viktigt att också beakta de samhällsekonomiska effekterna av taxehöjningarna. Man får inte se det så ensidigt som jag tycker att man gör i sparplanen, att taxehöjningar ger ökade inkomster rent företagsekonomiskt. Det är också viktigt att ta hänsyn till vilka önskvärda eller icke önskvärda effekter som ett laborerande med taxorna kan få ur samhällsekonomisk synpunkt, när det gäller transportstrukturen m. m. Jag tycker det finns anledning att understryka vikten av att man beaktar också dessa synpunkter. Jag tycker mig nämligen märka i skrivningarna – Bertil Zachrisson sade att han hade uppfattat det på samma sätt – att man är på väg tillbaka till ett alltför ensidigt företagsekonomiskt synsätt. Vi bör i det här sammanhanget komma ihåg att den bärande huvudlinjen i det trafikpolitiska beslutet var att man skulle se till samhällsekonomi när det gällde trafikapparaten.

Det finns mycket att säga, sade kommunikationsministern, och jag håller med honom. Säkert kommer de här frågorna att diskuteras i många turer. Jag skulle emellertid vilja framhålla ytterligare en sak som jag tycker är väldigt viktig, och det gäller personvagnsunderhållet och dess betydelse för servicen. Det kan inte vara positivt för SJ som företag eller för SJ:s anseende att personalen på biljettexpeditionerna ständigt måste försöka förklara för missnöjda kunder varför det inte finns möjlighet att ordna sov-, sitt- eller liggplatsbiljetter. Detta i sin tur har ett samband med att personvagnsunderhållet är otillfredsställande. Det kan inte vara bra att ha det på det viset, eftersom det slår emot ekonomin. Nu har man under årens lopp dragit in sådana här vagnreparatörstjänster på vissa stationer. Jag har ett exempel från Storlien. Dit ankommer det och därifrån avgår det ett ganska stort antal järnvägspersonvagnar. Där hade man tidigare en reparatör som gick igenom vagnarna just därför att det var en ändstation. Det ansågs vara en besparing när man drog in den reparatörstjänsten.

Denna centralisering – denna strävan att förlägga allt till ett stort centrum där allt skall ske och där det skall finnas data m.m. – har sin gräns bortom vilken det inte längre är optimalt nyttigt för ett företag. Det vore bra om man modifierade systemet och återgick till kontroller punktvis ute på linjerna,

som man hade tidigare. Det är i alla fall ett önskemål som uttalas av personalen.

Här finns det ytterligare en intressant aspekt, nämligen den att personalen gör gällande att man på ledande håll – från småpåvarna som man säger – är mycket obenägen att lyssna på önskemålen på verkstadsgolvet. Man vill inte gärna ta upp den kritik som kommer nedifrån utan vill gärna styra och ställa själv. Man tror sig om att själv veta allt bäst. Detta är en mycket intressant fråga som kanske hör ihop med möjligheterna att effektivisera järnvägen.

Anf. 68 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Kommunikationsministern säger att han inte vill uppträda som försvarsadvokat för SJ. Det är naturligtvis inte i och för sig hans uppgift, men regeringens uppgift är att garantera att den järnvägsverksamhet som riksdagen har fastställt verkligen kan upprätthållas både ekonomiskt och säkerhetsmässigt sett. Jag ifrågasätter om detta verkligen sker. SJ skall inte lastas, ty SJ har, enligt min mening, nästan gjort ett reptrick inom de angivna ramarna. Det är tveklaktigt om regeringen verkligen insett allvaret i den ekonomiska och trafikmässiga situation som SJ i dag befinner sig i.

Det är alldeles riktigt att det har förts olika järnvägspolitik under olika perioder. Men en sak är alldeles klar: Det var tidigare konsekvens i sättet att se på hur järnvägen skulle användas inom de ekonomiska ramar som uppställdes. Man hade en stabil ekonomisk situation och en stabil järnvägsverksamhet. Man kan kritisera den politiska inriktningen – det kan jag hålla med om, och vi skall alla ta på oss ansvaret. Men det vi nu kritiserar är ju att ni försöker driva en sorts politik och en annan sorts ekonomi. Det måste finnas en överensstämmelse mellan järnvägspolitiken som den utformas och de ekonomiska förutsättningar som regeringen anger. I dag är det brist på konsekvens, och därför får vi den här olyckliga utvecklingen när det gäller järnvägen. Kommunikationsministern säger att man tänker öka investeringarna, och dessa skall då ökas på de lönsamma delarna. Alla tycker att detta är riktigt som allmänt principprogram. Men vad det handlar om beträffande SJ är ju att det finns så allvarligt eftersatta delar inom järnvägsverksamheten: brist på vagnar, både när det gäller gods- och personsidan, och brist på säkerhetsutrustning osv. Det är alldeles uppenbart att det är en eftersläntring när det gäller säkerhetsutrustningen på järnvägen. Korsningarna är bara en del av detta. Det är icke lönsamma investeringar så att säga i snäv företagsekonomisk mening, men det är nödvändiga investeringar för att se till att vi får en trygg järnväg. Därför måste investeringsverksamheten vid SJ läggas upp utifrån de förutsättningar som SJ har i dag, nämligen att man har så stora brister på praktiskt taget alla områden att man måste få en möjlighet att lägga ut investeringarna på ett sådant sätt att man kan garantera en trygg järnvägsutveckling. Det gäller alltså inte bara expresstågen eller de delar av nätet som är till synes mest lönsamma, utan också järnvägsverksamhet i alla de delar av landet där järnvägen har påtagit sig ett ansvar, och det är som sagt fråga om både person- och godstrafik.

Nr 13

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om ökad säkerhet
för tågtrafiken*

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Om ökad säkerhet
för tågtrafiken*

Det är alltså inte fråga om huruvida det är för mycket eller för litet investeringar. Herr Adelson säger: Ja, man vet inte vad ni vill. Vill oppositionen ha mer pengar? Det är inte överbud det handlar om. Jag vill att SJ skall få sådana investeringsmöjligheter att SJ kan upprätthålla den trafik som vi har ansett att företaget skall upprätthålla. Det är det frågan gäller. Om det sedan är 5, 6 eller 7 % är det ingen som vet i dagens läge, därför att planeringen är så slarvigt gjord, i varje fall som den redovisats för riksdagen, att det inte går att genomskåda detta. Men det viktiga är att trafiken kan upprätthållas och att investeringarna balanseras mot de krav på trafiken som man har rätt att ställa.

Till sist frågan om kommissionen. I och för sig handlar det inte om huruvida man skall ha en kommission eller inte. Vad det handlar om är att återställa allmänhetens förtroende för SJ; förtroendet är rubbat i dag. Det kan vi tycka mer eller mindre illa om, men det är ett faktum att det i dag är så, och då skall man göra någonting åt det – för SJ:s skull och för den resande allmänhetens skull. Finns det nu en beredskap att pröva det här, så gör då det. Sätt till en sådan här kommission! Det handlar inte om politisk prestige på något håll, men jag tror att det är oerhört viktigt att återställa förtroendet.

Jag har inget behov att sprida rykten, men det är så pass många uppgifter som i dag framför allt de anställda offentligen består med och som visar att situationen är allvarligare än vad man vet. Jag menar då att det finns anledning att se till att en opartisk kommission eller person får gå igenom detta och frankt inför allmänheten visa att vi tryggt kan åka på järnvägen.

Anf. 69 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Bara några mycket korta slutkommentarer.

Det är väl så, herr Zachrisson, att regeringen har fastslagit att 5 % är en rimlig volym som SJ har att planera efter för sina investeringar. Det är naturligtvis möjligt att det kunde ha varit både 4,5 och 5,5, men jag tror inte att man kan ha den sofistikerade nivån. Det här är i alla fall första gången som SJ får klara besked om vad företaget har att investera under ett antal år. Jag har ju sagt att man egentligen skulle ge affärsverken stor frihet, men i ett läge där det trots allt krävs rätt stora skattemedel i tillskott är det litet vanskligare att ge den friheten än om det vore så att vartenda öre som investeras var räntabelt och att det över huvud taget inte fanns något behov av beslut från riksdagens sida om tillskott av medel.

Jag kan bara slutgiltigt säga att det är helt entydigt och klart att 1979 års beslut ligger fast och att strukturplanen bara är ett klarläggande av 1979 års beslut. Jag tycker att det kan vara angeläget att säga detta, så att herr Zachrisson får klart besked på den punkten. Vi skall inte blanda ihop de rent företagsekonomiska aspekterna med de samhällsekonomiska. Vill vi att SJ skall behålla olönsam trafik, så skall SJ också ha ersättning från statsverket för det. Vidare är det helt klart att affärsverksprincipen alltid har inneburit att man skall satsa på de mest lönsamma objekten.

Till sist vill jag säga till herr Zachrisson att det i interpellationssvaret står: "De säkerhetsinvesteringar som behövs enligt SJ skall under alla förhållanden genomföras."

Anf. 70 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Tillåt mig anföra några ord angående säkerheten när det gäller spåren.

Själva banan och spåret hör ju mycket nära ihop med säkerheten. Här har också skett kraftiga neddragningar av personal. En statistisk undersökning visar att i fjol angavs som orsak till 34 urspårningar just banan. Det är den högsta siffran på två decennier. Till saken hör att det var materielfel som var upphov till 36 urspårningar. Det är en ökning med 16 på två år.

Jag är angelägen att understryka att det också i hög grad rör sig om kontrollen av spåren. Inte heller där får sparsamheten ta sig sådana uttryck att man äventyrar säkerheten.

Sparsamheten, som i dessa dagar tydligen har blivit ett modeord och som ju innehåller ett positivt element, lanseras inte minst av regeringen. Men sparsamheten måste iaktas med förstånd – annars kan det bli haveri. Det kan gälla både tåg och regeringar.

Anf. 71 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Det är utomordentligt att kommunikationsministern bekräftar att 1979 års trafikpolitiska beslut ligger fast. Men jag vill då säga att den formulering som finns i sparpropositionen ger underlag för att fråga om det verkliga är sant. Där står nämligen:

"För att SJ:s ekonomiska mål skall kunna uppnås *krävs* att SJ:s resurser koncentreras till de mest lönsamma investeringarna."

Jag tycker det hade varit klokare om det stått att investeringarna måste koncentreras till de delar av SJ:s verksamhet som gör att de trafikpolitiska målen kan uppfyllas. Men vi kan ta ett konkret exempel. Riksdagen har fattat beslut om att de regionala trafikhuvudmännen nu skall gå igenom både SJ och trafiken i övrigt ute i regionerna. Vi får förhoppningsvis under de närmaste åren en växande kollektiv trafik ute i regionerna. Det kan komma att kräva betydande investeringar från SJ:s sida för att järnvägen skall kunna svara mot de krav och förväntningar som allmänheten ställer i de här regionerna. Det är inte alls säkert att det gäller de mest lönsamma delarna. Det är inte expresstågen till exempelvis Göteborg det är fråga om. Men det är alldeles nödvändigt att SJ följer med i investeringsverksamheten på de avsnitten, om vi inte skall få ett stort gap mellan de krav som allmänheten ställer på SJ och de förutsättningar SJ har att möta de kraven. Därför är den formulering jag nyss citerade mycket olycklig. Men med det uttalande som kommunikationsministern i dag har gjort har han förtagit effekten av skrivningen i sparpropositionen.

*Om ökad säkerhet
för tågtrafiken*

16 § Föredrogs och hänvisades
Motionerna
1980/81:16 till trafikutskottet
1980/81:17 till konstitutionsutskottet

17 § Anmälades och bordlades
Propositionerna
1980/81:27 om försvarsmaktens organisation m. m. på Gotland
1980/81:31 om godkännande av konvention om långväga gränsöverskridande
luftföroreningar
1980/81:33 om fortsatt giltighet av lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål, m. m.

18 § Anmälades och bordlades
Motionerna
1980/81:18 av *Lisa Mattson m. fl.*
1980/81:19 av *Lars Werner m. fl.*
med anledning av proposition 1979/80:176 om ändring i brottsbalken
(spioneri) m. m.

1980/81:20 av *Allan Ekström m. fl.*
med anledning av proposition 1979/80:179 med förslag till lag om ändring i
brottsbalken och jordabalken m. m.

1980/81:21 av *Sven Johansson m. fl.*
1980/81:22 av *Inga Lantz m. fl.*
1980/81:23 av *Tore Nilsson*
med anledning av proposition 1979/80:182 om clevvers och föräldrars
medinflytande i skolan

1980/81:24 av *Arne Nygren*
1980/81:25 av *Lars Werner m. fl.*
med anledning av proposition 1980/81:1 om ändring i lagen (1974:203) om
kriminalvård i anstalt, m. m.

1980/81:26 av *Olof Palme m. fl.*
med anledning av proposition 1980/81:4 om riktlinjer för det militära
försvarets fortsatta utveckling

1980/81:27 av *Anita Bråkenhielm*
1980/81:28 av *Anders Gernandt*
1980/81:29 av *Pär Granstedt och Kerstin Anér*
1980/81:30 av *Marianne Ståhlberg m. fl.*
med anledning av proposition 1980/81:5 om ändring i läkemedelsförordning-
en

1980/81:31 av *Holger Bergman m. fl.*

1980/81:32 av *Ing-Marie Hansson m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:6 om utbildning av piloter för den civila luftfarten m. m.

1980/81:33 av *Karin Ahrland m. fl.*

1980/81:34 av *Gunnar Oskarson m. fl.*

1980/81:35 av *Rune Rydén*

med anledning av proposition 1980/81:8 med förslag till utsökningsbalk

1980/81:36 av *Hans Alsén m. fl.*

1980/81:37 av *Nils-Olof Gustafsson m. fl.*

1980/81:38 av *Bertil Jonasson och Karl-Eric Norrby*

1980/81:39 av *Ingemar Konradsson m. fl.*

1980/81:40 av *Per-Olof Strindberg och Birgitta Rydle*

med anledning av proposition 1980/81:9 om regionsjukvården

1980/81:41 av *Sven Andersson m. fl.*

1980/81:42 av *Bonnie Bernström m. fl.*

1980/81:43 av *Hans Petersson i Hallstahammar och Karin Nordlander*

med anledning av proposition 1980/81:10 om ändring i kreditupplysningslagen (1973:1173), m. m.

1980/81:44 av *Olle Grahn m. fl.*

med anledning av skrivelse 1980/81:11 med överlämnande av årsredovisning för Statsföretag AB

1980/81:45 av *Frida Berglund m. fl.*

1980/81:46 av *Lisa Mattson m. fl.*

1980/81:47 av *Kjell Mattsson m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:13 om polisens uppgifter, utbildning och organisation m. m.

1980/81:48 av *Joakim Ollén*

1980/81:49 av *Lars Werner m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:18 med förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100) m. m.

1980/81:50 av *Hans Wachtmeister*

med anledning av proposition 1980/81:19 om intrång i Stora Sjöfallets nationalpark

1980/81:51 av *Per Bergman m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:26 om överenskommelse angående Sölvbackaströmmarna

Torsdagen den
23 oktober 1980

Anmäldes och bordlades följande interpellationer som ingivits till kammarkansliet

Anmälan av interpellationer

den 23 oktober

1980/81:19 av *Björn Molin* (fp) till utrikesministern om samarbetet mellan i-länder och u-länder:

FN:s generalförsamlings extra möte om den s.k. globala rundan blev i allt väsentligt ett misslyckande. Trots långt förberedelsearbete och intensiva ansträngningar nådde generalförsamlingen aldrig fram till ett beslut om proceduren och dagordningen för den globala rundan. Från u-ländernas sida önskade man att förhandlingarna om den globala rundan skulle ske centralt i FN:s regi och att förhandlingarna skulle resultera i en paketlösning som omfattade alla de olika ämnesområden som innefattas i den globala rundan. Industriländerna (främst USA, EG och Japan) å andra sidan menade att förhandlingarna borde vara decentraliserade och att man skulle utnyttja FN:s fackorgan vart och ett inom sitt område.

Under sessionen framkastades ett kompromissförslag med innebörden att man skulle arbeta i tre faser. Den första fasen där man skulle bestämma ramen för den globala rundan skulle ske centralt. I den andra fasen skulle förhandlingarna i allt väsentligt ske inom fackorganen, men på några punkter, bl. a. när det gällde biståndets storlek och energifrågorna, skulle förhandlingarna fortsätta centralt. I den tredje fasen skulle en sammanknytning ske av fackorganens arbete syftande till en summering eller i varje fall en fortsatt central förhandling som skulle leda till en för de ingående parterna – nationerna – bindande uppgörelse.

Misslyckandet i FN när det gäller förberedelserna för den globala rundan bör ses mot bakgrund av svårigheterna att inom FN-systemet nå resultat när det gäller internationellt ekonomiskt samarbete och internationellt bistånd till de fattiga länderna. Under åren 1974–1975 utarbetades inom FN den s.k. nya ekonomiska världsordningen. Bland de konkreta punkterna i resolutionen om en ny ekonomisk världsordning fanns ett inkomststabiliseringssystem som skulle ha särskild betydelse för u-länder som i sin export är beroende av en enda vara. Tanken var att när priset på en råvara som är central i ett lands export drastiskt sjönk så skulle landet i fråga kunna få ekonomisk kompensation från en FN-fond som byggts upp av avgifter från de olika medlemsländerna. Behovet av ett sådant inkomststabiliseringssystem accentuerades självfallet av världsinflationen.

De konkreta förslagen i resolutionen om ny ekonomisk världsordning skulle förverkligas via FN-systemet och har alltsedan FN:s generalförsamlings 7:e extra möte spelat en stor roll vid flera av UNCTAD-konferenserna, vid den s. k. nord-syd-dialogen och i generalförsamlingens arbete under andra hälften av 1970-talet. Från Sveriges sida har vi i de olika förhandlingar som under den här tiden ägt rum gett vårt stöd åt olika konkreta lösningar för

att förverkliga grundprinciperna bakom den nya ekonomiska världsordningen.

Från svensk sida har också vid alla internationella överläggningar tryckts på angelägenheten att FN:s biståndsmål när det gäller offentligt bistånd (0,7 % av bruttonationalprodukten) snarast måste förverkligas. Det är ett intresse både för den industriella världen och för utvecklingsländerna att 0,7-procentmålet blir förverkligat, och det är beklagligt att många av de största och rikaste industriländerna alltjämt ligger långt från målet. Sverige bör därför liksom hittills både genom storleken på sitt eget bistånd och genom påtryckningar i FN och andra internationella organ bidra till att 0,7-procentmålet snarast kan uppnås.

Samtidigt är det ett svenskt intresse att de globala förhandlingarna snarast kan starta och komma in i en konkret fas. De oljekonsumerande ländernas betalningsunderskott till de oljeproducerande länderna är en bidragande orsak till obalansen i världsekonomin. Det vore därför inte onaturligt att obalansen på energiområdet innefattades i de globala förhandlingar som har till huvudsyfte att förverkliga massiva resursöverföringar till de fattigaste länderna – som skisserats i exempelvis Brandtkommissionens rapport. Från industriländernas synpunkt utgör utvecklingsländerna en enorm potential när det gäller att avsätta industriprodukter. Ur u-ländernas synvinkel representerar den industrialiserade världen å andra sidan både en potentiell marknad för de råvaror som u-länderna exporterar och en källa för den teknologi som u-länderna i hög grad efterfrågar.

Trots enträgna ansträngningar inte minst från svensk sida har alltså arbetet att inom FN-systemets ram finna vägar till nya samarbetsformer mellan i-länder och u-länder och till ett ökat bistånd till u-länderna i flera avseenden misslyckats.

Jag vill mot denna bakgrund fråga utrikesministern:

Hur bedömer utrikesministern möjligheterna att efter FN:s extra session i höst gå vidare i arbetet

1. att finna en global överenskommelse mellan industriländer och utvecklingsländer,
2. att förverkliga målsättningen om massiva resursöverföringar till u-länderna,
3. att påverka detta arbete i positiv riktning genom ytterligare initiativ från svensk sida?

1980/81:20 av *Lena Öhrsvik* (s) till industriministern om den manuella glasindustrin:

Riksdagen beslutade under våren 1979 att begära en samlad plan för samhällets insatser på glasindustrins område. När det gäller den manuella glasindustrin skulle målsättningen vara att bevara denna industris långsiktiga konkurrenskraft och konstnärliga kvalitet, så att dåvarande sysselsättningsnivå kunde behållas.

Industriverkets utredning har nu presenterat sina förslag. Förslagen har

Nr 13

Torsdagen den
23 oktober 1980

Anmälan av interpellationer

Torsdagen den
23 oktober 1980

*Meddelande om
frågor*

också varit på remiss. Någon proposition med anledning av förslagen har dock inte aviserats.

Sedan flera år råder oro i branschen. Nedläggningar och konkurser är vanligt förekommande. I en av de stora koncernerna har man nu dessutom signalerat korttidsvecka.

Med tanke på att glasbruken på sina resp. orter ofta är den enda eller den helt dominerande industrin och att ca 90 % av verksamheten är koncentrerad till fyra kommuner får en fortsatt krympning av branschen mycket omfattande samhällsekonomiska och sociala konsekvenser.

Jag anhåller därför om kammarens tillstånd att ställa följande frågor till industriministern:

Vilka åtgärder ämnar industriministern vidta för att riksdagens målsättning beträffande den manuella glasindustrin skall uppnås?

Vilka åtgärder har vidtagits för att förhindra nedläggning av glasbruk sedan riksdagsbeslutet om målsättningen togs?

Vilka var motiven för avslag på ansökan om industrigarantilån från Pukebergs glasbruk?

Varför har beslut ännu inte fattats med anledning av överklagat beslut om lån till Flygsfors glasbruk?

Hur ser industriministern på utvecklingen vid Målerås glasbruk?

Hur ser industriministern på de från de stora koncernerna fristående brukens framtidsmöjligheter?

20 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 23 oktober

1980/81:48 av *Oswald Söderqvist* (vpk) till jordbruksministern om ingripanden mot miljöaktivister i andra länder:

Fordon tillhörande norska försvarsmakten har med övermålad emblem och falska skyltar förts genom norra Sverige utan den svenska regeringens eller andra myndigheters vetskap. Detta är en händelse som gör att man starkt måste ifrågasätta logiken i den svenska lagstiftningen på detta område, som har rigorösa bestämmelser i fråga om flygplan och fartyg men uppenbarligen inte något motsvarande när det gäller fordon. Enligt vad som också kommit fram skall nämnda fordon användas av norska myndigheter vid planerade aktioner mot de norrmän som protesterar mot utbyggnaden av Altaälven i Nordnorge. Den svenska regeringen stöder således indirekt polisiära ingripanden mot miljöaktivister i Norge om ett företag som detta får passera utan protester.

Jag vill därför fråga jordbruksministern:

Anser jordbruksministern att regeringen i Sverige skall direkt eller

indirekt medverka vid polisingripanden mot miljöaktivister i andra länder utan att protestera?

Nr 13

Torsdagen den
23 oktober 1980

1980/81:49 av *Sten-Ove Sundström* (s) till industriministern om åtgärder för att trygga sysselsättningen vid Kalixverken:

*Meddelande om
frågor*

Bulten-Kanthal AB startade i mitten av 1960-talet en ny tillverkningsenhet i Kalix. Det är inget tvivel om att detta var en betydande lokaliseringspolitisk framgång; med stöd från samhället skapades en betydande verkstadsindustri i en region med mycket stora sysselsättningsproblem. Fram t. o. m. mitten av 1970-talet expanderade också verksamheten vid Kalixverken. Som mest sysselsattes 400 personer.

Därefter har utvecklingen varit negativ. Antalet anställda har sjunkit till under 300. Detta har skett trots att företaget erhållit ytterligare stöd från samhället och i samband härmed utlovat ökade insatser för att finna nya produkter för tillverkning vid Kalixverken. De insatser som verkligen gjorts synes dock ha blivit begränsade, vilket är en stor besvikelse för de anställda och kommunen. Det skall också observeras att maskinparken nu är mycket gammal, i genomsnitt över tjugo år. Företaget har sålunda gravt eftersatt sina investeringsbehov.

Nu har Bulten-Kanthal AB aktualiserat ytterligare stora nedskärningar i Kalix. Hela verksamheten vid svarvavdelningen med direkt närmare femtioålet anställda har ifrågasatts. En avveckling av denna avdelning skulle dessutom dra med sig ytterligare personalinskränkningar inom administration och andra gemensamma funktioner vid Kalixverken.

Mot denna bakgrund vill jag ställa följande fråga:

Vilka åtgärder ämnar industriministern vidta för att trygga den med stora samhällsinsatser skapade sysselsättningen vid Kalixverken?

1980/81:50 av *Sune Johansson* (s) till industriministern om åtgärder för att rädda verksamheten vid Kockums industrier i Filipstad:

När staten övertog Kockumskoncernen, så överfördes den del av Kockums verksamhet som kallades för industridelen till Statsföretag. En sådan företagsenhet finns i Filipstad, där man nu upplever stora problem med att finna en ny basproduktion.

Rykten om planer på nedläggning av Filipstadsfabriken cirkulerar. Såväl de anställda som företagsledning säger sig vara i behov av initiativ från regeringen och Statsföretag för att man skall klara framtiden.

Med åberopande av det anförda anhåller jag att få ställa följande fråga till industriministern:

Är regeringen beredd att vidtaga åtgärder som kan rädda och helst utveckla verksamheten vid Kockums industrier i Filipstad?

1980/81:51 av *Hans Lindblad* (fp) till försvarsministern om verksamheten vid militärområdesstaberna:

Torsdagen den
23 oktober 1980

Anmälan av interpellationer

Försvarsdepartementet uppdrog den 24 juli till ÖB att lägga fram detaljförslag rörande milostaberna. Av uppdraget framgår att vid organisationen skall "särskilt beaktas vad som sägs i prop. 1979/80:135 om fältarbets- och sambandsfunktionerna samt transportfunktionen. Även vad som sägs i nämnda proposition om fortifikations- och byggnadsförvaltningen samt byggnadskontoren skall beaktas ---."

Anser försvarsministern att detta uppdrag till ÖB överensstämmer med vad ett enhälligt försvarsutskott och riksdagen uttalade genom att till en del tillgodose motionerna 1979/80 nr 1983 (fp) och 1988 (s) vad gäller sektion 8 vid milostaberna? (Riksdagsskrivelse 1979/80:318). Försvarsutskottet uttalade bl. a. att man bör eftersträva "lösningar som innebär att verksamheten vid militärområdesstaberna på detta liksom på andra områden kommer att i största möjliga utsträckning koncentreras på militärbefälhavarnas huvuduppgifter, ledningen av den operativa verksamheten och av mobiliseringen. Vad utskottet nu har anfört om det fortsatta organisationsarbetet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna."

1980/81:52 av *Ralf Lindström* (s) till statsrådet Karin Andersson om vissa problem med dubbelt medborgarskap:

Invandrare har om de uppfyller vissa kriterier möjlighet att söka och erhålla svenskt medborgarskap. Huvudregeln är då att den sökande gör sig av med sitt tidigare medborgarskap.

Vissa länder, oftast s. k. öststatsländer, tillåter inte att personer som t. ex. inte fullgjort militärtjänst avsäger sig sitt medborgarskap.

Detta har inneburit att en mycket liten del av exempelvis jugoslaviska invandrare har ansökt om svenskt medborgarskap och att de flesta av dem som sökt och erhållit svenskt medborgarskap inte blivit av med sitt jugoslaviska medborgarskap.

Det dubbla medborgarskap som detta innebär är en klar olägenhet och orimlighet som det är nödvändigt att komma till rätta med.

Med hänvisning till det anförda vill jag fråga invandrarministern:

Avser invandrarministern vidtaga några åtgärder för att få en bättre ordning till stånd och i så fall vilka åtgärder?

1980/81:53 av *Eva Hjelmström* (vpk) till utbildningsministern om centrumbildningarnas och de fria gruppernas verksamhet:

De fria grupperna har nyligen genomfört en uppmärksam kampanj med anledning av den synnerligen allvarliga situation de befinner sig i.

Centrumbildningarnas och de fria gruppernas betydelse inom det svenska kulturlivet är helt odiskutabel. Kulturlivet är på väg att allvarligt utarmas genom den politik regeringen bedriver gentemot de grupper som betytt och betyder en vitalisering och förnyelse av kulturlivet, inte minst vad gäller barn och eftersatta grupper i samhället.

Med anledning härav vill jag ställa följande fråga till utbildningsministern:

Hur bedömer utbildningsministern centrumbildningarnas och de fria gruppernas roll i det svenska kulturlivet, och vad kommer regeringen att göra för att garantera deras fortsatta verksamhet?

1980/81:54 av *Eva Hjelmström* (vpk) till kommunikationsministern om bibehållande av Roslagsbanan:

*Meddelande om
frågor*

Trafiksituationen i många tätorter är i dag helt otillfredsställande. Antalet bilar har under det senaste decenniet kraftigt ökat, medan kollektivtrafiken inte byggts ut i tillräcklig omfattning. När riksdagen senast fattade beslut om trafikpolitiken förutsattes att de statliga bidragen till s. k. spårbunden trafik skulle komma att omprövas. Det är av största vikt att en förbättring därvidlag sker. I Stockholmsområdet planeras i dag en nedläggning av Roslagsbanan – en miljövänlig, energisnål och kapacitetsstark kollektivtrafik, som bör bevaras. Genom pressuppgifter har framkommit att kommunikationsministern har provåkt banan.

Med anledning av det anförda vill jag fråga kommunikationsministern:

På vilket sätt kommer regeringen att agera för att bidra till att en opartisk utredning klarlägger Roslagsbanans resp. T-banans verkliga kostnader, och på vilket sätt kommer regeringen att agera för att Roslagsbanan behålls och rustas upp?

1980/81:55 av *Börje Stensson* (fp) till kommunikationsministern om utbildningen av lokförare:

Statens järnvägar är nu inne i en omfattande rekryteringsfas. Under de närmaste åren kommer en stor del av lokförarkåren att förnyas, då ett stort antal av de nuvarande lokförarna pensioneras.

För att klara av det akuta behovet av lokförare framöver skall SJ-skolan i Mjölby öka utbildningen från 200 till 450 om året.

En av handledarna, som snart pensioneras, menar att den praktiska utbildningen borde vara längre.

Mot bakgrund av det anförda vill jag fråga:

Anser kommunikationsministern att det finns anledning pröva möjligheterna att utöka den praktiska utbildningen för blivande lokförare?

21 § Kammaren åtskildes kl. 14.59.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Solveig Gemert