

Torsdagen den  
18 mars 1976

## Torsdagen den 18 mars

Kl. 19.30

---

*Om alkoholpoliti-  
ken*

Förhandlingarna leddes till en början av herr förste vice talmannen.

### § 1 Om alkoholpolitiken (forts.)

Herr CARLSHAMRE (m):

Herr talman! Den märkliga förnyelse av riksdagens arbetsformer som har drabbat oss i kväll gör att det nu har gått en bra stund sedan socialministern lämnade svaret på min interpellation. Inte desto mindre vill även jag börja med att framföra mitt tack till statsrådet för svaret.

Jag gör det med särskild glädje därför att det i dag är just socialminister Aspling och inte finansminister Sträng som svarar på frågor om alkoholpolitiken. Därmed har jag inte gjort ens den mest subjektiva värdering av två statsråd. Jag bara noterar att detta är en bekräftelse på att alkoholfrågorna äntligen har hamnat där de egentligen väl alltid borde ha hört hemma, nämligen i socialpolitiken och inte bland de många skatteärendena. Det ligger någonting positivt redan i detta.

Vad gäller den del av svaret som redogör för regeringens skäl till att inte nu lägga fram någon proposition om alkoholpolitiken förklarar jag mig nöjd med svaret. Jag godtar den förklaring som är given. Det gör jag för övrigt redan i interpellationen, där jag säger att man kan ha förståelse för regeringens svårigheter att i avsedd tid hinna få fram denna proposition. Är man fallen för konspirationsteorier skulle det inte vara svårt att tänka ut ytterligare motiv som kunde ligga bakom detta uppskov, men jag tycker inte att det behövs. Med det enorma och till stor del kontroversiella och motsägelsefulla material som APU och alla remissinstanser har presterat måste det vara svårt att till slutet av mars hinna få fram den avsedda propositionen. Vi kan godta denna förklaring. Därmed är inte sagt att man inte beklagar dröjsmålet, och jag skall be att få återkomma till detta.

Sedan var det två delfrågor till. Den ena gäller statsrådets syn på hur den framtida alkoholpolitiken i huvudsak bör inriktas. Även där ger svaret något, fastän det i det avseendet är väsentligt tunnare än när det gäller att förklara uppskovet. Jag önskar på intet sätt få en ny stor alkoholpolitisk utredning, som kanske hade arbetat i nio år till. Men en fördel hade det varit med en vanlig offentlig utredning: då hade det funnits utförliga och offentliga direktiv. Nu gör det inte det, eftersom det är fråga om en beredningsgrupp inom regeringskansliet.

Statsrådet Aspling har givit oss en del synpunkter på hur man bedömer att den framtida alkoholpolitiken skall utformas. Även om synpunkterna

inte ger särskilt mycket, är de som jag ser det intressanta. Det är elva år sedan direktiven till den alkoholpolitiska utredningen skrevs. Jag skall utan vidare erkänna att om jag vid den tidpunkten 1965 hade haft något inflytande på utformningen av direktiven, skulle jag troligen ha skrivit ungefär likadant som finansministern gjorde den gången. Men direktiven till alkoholpolitiska utredningen hann, som jag vill minnas att jag sade för tre år sedan i denna talarstol, bli föråldrade redan under den rätt långa tid då utredningen arbetade.

Det är naturligt att vi i mitten av 1960-talet – tio år efter en stor alkoholpolitisk reform – visste mindre än vi vet i dag om reformen och att direktiven i huvudsak fick den utformningen att det gällde att gå vidare på samma väg, som i stort sett var en liberaliseringens väg. Vi hade fått ett bakslag åren närmast efter den stora reformen i mitten av 1950-talet. Vi hade nödtorftigt lyckats vända en väldigt hotande utveckling av alkoholkonsumtionen, i huvudsak med hjälp av prisvapnet.

Man trodde nog rätt allmänt – i varje fall trodde jag det – att vi var inne på rätt väg. Under de ytterligare tio år som gått har vi, anser jag, fått lära oss att vägen kanske inte var så väl vald. Följderna av vad vi gjorde 1954 och 1965 har ju efter hand kommit att framstå allt klarare, och jag har för egen del blivit övertygad om att vi kommer inte fram längre på den väg som vi då försökte. Tvärtom, den har visat sig i viktiga avseenden leda fel, och vi måste försöka en ny inriktning.

Jag läser gärna statsrådets svar så att han i det avseendet har samma uppfattning. Det starka betonandet av att alkoholbruket är ett socialt problem – och ett stort socialt problem – tyder på detta. Uppgiften att det skall angripas i ett stort sammanhang tyder på detsamma. Det finns också i varje fall antydningar om att allt detta med upplysning, information och mängder av positiva förebyggande åtgärder till trots, klarar vi oss inte utan åtgärder som har med tillgängligheten att göra.

När vi diskuterar alkoholpolitik i dessa dagar, får man märkligt nog väldigt ofta höra att vi politiker har en benägenhet att smita undan de verkliga problemen. Tar man t. ex. upp frågan om att begränsa mellanölets tillgänglighet, så kommer omedelbart svaret att det där är inte någon lösning. Det är knappast ens en nödlösning, utan det är att smita från problemen. Det finns ju alltid en orsak till att människor – det må vara barn eller vuxna – dricker för mycket, och det är dessa orsaker vi måste angripa.

Jag tror att den repliken träffar vid sidan av vad som nu länge har varit huvudinnehållet i vår alkoholpolitiska debatt. Jag menar att det förhåller sig alldeles tvärtom. De allra flesta av oss har betonat – och jag betonar det igen – det i och för sig avgörande och viktiga med de förebyggande åtgärderna – upplysningen, informationen och allt detta – så starkt att alltför många glömmer att det finns en sida till. Förebyggande åtgärder är bra och nödvändiga, men vi kan aldrig förebygga en skada som redan har inträffat. Det är den aspekten som jag menar – tvärt emot vad många säger – har en tendens att försvinna i vår debatt.

Ändå gäller det många människor. Vi vet inte riktigt hur många, men någonting mellan 300 000 och 500 000 svenskar är så pass illa ute att de egentligen skulle behöva vård eller i varje fall hjälp att komma ur sitt alkoholproblem. Dessa människor kan man bara i mycket begränsad utsträckning hjälpa med det vi kallar förebyggande åtgärder, därför att skadan redan är inträffad eller på väg att inträffa. Vi får, som jag ser det, inte driva alkoholpolitik på det sättet att vi i syfte och i förhoppning att möjligen i nästa generation få färre rekryter till de alkoholskadades stora armé offerar deras intresse som redan är skadade.

Jag menar att det var det man i stor utsträckning gjorde i mitten av 1950-talet. Jag menar också att de som var ansvariga för den reformen egentligen var helt medvetna om vad man gjorde. Jag var inte med om att fatta det beslutet – däremot var jag med om att rösta igenom mellanölet tio år senare – men när jag läser vad som då sades och skrevs får jag ett bestämt intryck av att det förhåller sig på det sättet. Vi skall åstadkomma ett naturligare umgänge med de farliga starka dryckerna, hette det. Vi skall avdramatisera dem genom att bl. a. göra dem lätt-tillgängligare. Vi skall avskaffa restriktioner, ransoneringar och sådant, och med den metoden skall vi i framtiden minska skadorna. Det skall inte bli så spännande och intressant att suppa, och då blir det färre som super, men man var medveten om att med de metoderna tog man risken att de som redan var alkoholiserade skulle komma att gå under.

Det är min mycket bestämda mening att det är den enda punkt på vilken förutsägelseerna från mitten av 1950-talet verkligen har slagit in. De positiva effekterna har alls icke blivit vad vi drömde om den gången, men de som var alkoholister 1955 har programenligt gått under. Det lär inte vara många av dem kvar i livet i dag.

Jag tror att man i ett mycket vällovligt syfte att nå vissa önskade effekter också fick en i och för sig oönskad effekt, inte helt överraskande, och jag är mycket rädd för att vi skall göra om detsamma i dag. Därför ser jag det som ett framsteg när socialministern nu ganska klart anger att vi vid sidan av alla dessa åtgärder – kalla dem gärna positiva, ja t. o. m. offensiva – inte kan avvara åtgärder även med så fula benämningar som restriktioner.

Jag kan förstå att vi inte nu kan få en proposition. Men jag beklagar dröjsmålet. Varför? Varför har många av oss i den här kammaren, däribland jag, skyndat fram – många tycker säkert att det är onödigt beskäftigt – med begäran om en delreform i väntan på en reform som skall komma om något år?

Ingen vet riktigt när den kan komma. Herr Aspling säger i sitt svar att man räknar med, eller hoppas, att beredningsgruppen skall avsluta sitt arbete under detta år. Det lär bli i slutet på året. Jag vet inte heller om det förslag som då kommer fram är så pass nytt i förhållande till det närmast föregående förslaget att det kan anses nödvändigt med åtminstone en begränsad remiss. Då blir det inte heller någon proposition till nästa vårriksdag, i varje fall inte tidigare.

Men är ett dröjsmål på ett eller annat år så farligt? Kunde då inte den besvärliga mellanölsfrågan ha fått anstå till dess? Självklart hade det varit bäst att få ta den frågan i sitt stora sammanhang. Det är inte bra att bryta ut en delfråga ur ett stort sammanhang. Men ändå har flera av oss gjort detta, så många att herr Wikström – kanske inte helt utan anledning – gissar att vi kan komma att få majoritet i kammaren för någon form av ingripande mot mellanölet.

Varför var det då så bråttom? Det är med hänsyn till de redan skadade. Herr Nilsson i Agnäs har redan lämnat en del material med sifferuppgifter beträffande skolungdomen. Jag skulle kunna fortsätta att lämna material. Men vi skall inte ägna oss åt för mycket sifferexercis i kväll.

Det för mig allvarligaste de senaste åren – och där menar jag verkligen bokstavligen de senaste åren – är att det har hänt något mycket dramatiskt. Alkoholmissbruket, praktiskt taget uteslutande ölmissbruket, har ökat mycket snabbt och gått djupt ned i åldrarna. Det är markant att alla alkoholpolitiska utredningar och all statistik på detta område, inte bara i Sverige utan mig veterligt runt om i världen, alltid mäter konsumtion och tråkiga följder därav i förhållande till befolkningen över 15 års ålder. När man började med denna statistik drömde man väl inte om att missbruket skulle gå längre ned i åldrarna. I statistiken talar man om att så och så många procent av befolkningen över 15 år använder alkohol – de som är under 15 år har aldrig varit med.

Jag är alltså helt övertygad om att vi de allra senaste åren har haft ett snabbt accelererande missbruk just i de grupperna, vilket är mycket allvarligt. Det gör att även en tidsutdräkt på bara något år för mig känns väldigt oroande.

Här har nämnts de undersökningar som skolöverstyrelsen gör med jämna mellanrum: hur står det till i våra skolor beträffande dessa frågor? Undersökningarna är helt säkert bra. Men jag har kanske större tilltro till de punktundersökningar som görs i en enda skola än till dessa översiktliga undersökningar som gäller hela riket. När man gör en undersökning i en enda skola tar man för det första med hela elevantalet och inte ett urval. För det andra har man mycket bättre möjligheter att på grund av personlig kännedom om de barn det gäller korrigera för metodfel i undersökningen. Jag är helt medveten om att man säkert kan få undersökningar som ger ett skrämmande resultat i fråga om öl- och spritkonsumtion, helt enkelt därför att ungarna skryter. Det kanske inte är sant att de dricker så mycket som de säger. Det kan slå åt andra hållet också. Det kan hända att vi får en oproportionerligt hög andel öl i förbrukningen jämfört med sprit, därför att de resonerar så här: Det är bättre att säga att det var öl jag drack, så vet de inte att jag har kommit över systemsprit också. – Men när man bokstavligen känner varje elev personligen är det lättare att korrigera för sådant. Det är därför jag har litet större tilltro till de undersökningarna, och det finns många sådana.

Det finns siffror som tyder på att i ett alldeles vanligt högstadium.

som inte alls behöver ligga i någon av de s. k. utsatta regionerna, de värsta storstadsområdena, drygt 10 % av eleverna mellan 12 och 16 år dricker 6–8 burkar öl åt gången minst en gång i veckan. Och, ser ni, ärade kammarledamöter, det är en väldigt hög konsumtion. Man behöver inte räkna exakt men det blir ungefär en halvbutelj renat. Det är rätt mycket för en vuxen människa, och för en 12–15-åring är det förfärligt mycket, i själva verket så mycket att många av ungdomarna ofta är skrämmande nära gränsen till akut alkoholförgiftning med en sådan konsumtion. Alla de läkare och forskare som jag har talat med – och jag har talat med snart sagt alla som finns i landet – är helt överens, i varje fall så långt att effekterna av alkoholbruk och alkoholmissbruk kommer snabbare och blir allvarigare ju yngre missbrukaren är. En process som kanske tar 10–15 år i medelåldern kan gå på 10–15 månader hos en 12-åring. Hjärnskadorna uppkommer mycket snabbare osv. Därför är även en ganska liten tidsutdräkt när det gäller denna grupp, som redan är inne i en sådan konsumtion, mycket allvarlig.

Jag kan inte avstå från att lämna en sifferuppgift till. Enligt officiella uppgifter har vid värnpliktsinskrivningarna de senaste åren 7 % av de 18-åriga ynglingarna frikallats från militärutbildning på en läkar diagnos där missbruk ingår som en väsentlig del av tillståndet. – Då har jag formulerat mig väldigt exakt. Hälften av dessa 7 % anges vara hemfallna åt rent oblandat alkoholbruk. De resterande är hemfallna åt dels andra droger, dels blandat missbruk av tabletter, öl och allt möjligt. Men t. o. m. om vi bara håller oss till hälften – de 3,5 % där det bara handlar om alkohol – innebär det ungefär 1 750 killar i varje årgång. Eftersom vi dess värre vet att skillnaden mellan pojkar och flickor i skolan nu är praktiskt taget utplånad kan man förmoda att vi, om vi bara hade värnpliktsmönstringar för flickor också, fick lika många till. – 3 000 å 4 000 i en årsklass som i 18-årsåldern är så gravt skadade att de anses odugliga för militärutbildning och egentligen skulle behöva vård. Det är väldigt mycket.

Vi vet att även om det går fort i unga år kan detta icke vara resultatet av ett alkoholbruk i 16–17–18-årsåldern. Så fort går det inte. De måste ha börjat när de var 12–13 år för att nå fram till detta. Det är det som för mig är det nya problemet. Det är det som ställer just ölfrågan i centrum. Jag och mina medmotionärer, som kommer att figurera här litet senare under riksdagen, har verkligen ingen övertro på möjligheterna att lösa Sveriges alkoholproblem med ett mellanölsförbud – alls inte! Jag tror inte ens att man i någon nämnvärd utsträckning kan klara det vi vanligen kallar ungdomsproblemet – om man med ungdom efter vanligt språkbruk menar folk i 16–18–20-årsålder. Vi vet att en majoritet av ungdomen i den åldern i dag använder vin, sprit och öl. Det är en rejäl majoritet! Självfallet dricker de inte mindre sprit och vin för att de inte får något öl – snarare tvärtom! Det är mer troligt. Å andra sidan tror jag inte att det i varje fall för de yngre i denna grupp är så lätt att skaffa brännvin att de utan vidare kan ersätta öl med lika stora

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om alkoholpoliti-  
ken*

mängder alkohol i form av brännvin. Riktigt så lätt är det inte för en yngling att köpa sprit i Sverige.

Men det må vara som det kan med det. När det gäller de yngsta, 12-15-åringarna vet vi – och detta är inte en tro – att deras alkoholkonsumtion praktiskt taget uteslutande består av öl. Blir de av med ölet – eller i varje fall om det blir svårare för dem att komma åt det – kan de icke dricka sprit i stället. 12-åringar är inte kompisar med 20-åringar, och de får inte hjälp av 20-åringar med inköp av brännvin på systemet. I stort sett kan man räkna med att dessa ungdomar om de blir utan öl därmed också i allt väsentligt är utan alkohol. Det är i första hand det som jag har sett som det problem vi måste försöka göra något åt omedelbart, utan att vänta.

Det framgår inte – det har jag påpekat här tidigare – vad statsrådet Aspling menar om just detta ölbekymmer. Jag är på mitt förstående humör i dag, och jag kan förstå det också. Initiativet har ju i den speciella frågan glidit från regeringen. Riksdagen har tagit hand om problemet, och den ordningen kommer att fortsätta. Det är kanske inte alldeles självklart att ett statsråd i det läget, innan han vet vart det bär hän i riksdagen, över huvud tar del i den debatten. Vi får tillbaka den om några veckor eller om någon månad. Men jag tror att det är viktigt att vi här nu får klargjort att anledningen till detta, som kan upplevas som en beskäftighet och en onödig brådska att skynda på något som ändå måste ske inom något år, ligger här och nästan endast här.

Bara en sak till, herr statsråd, om detta med de offensiva förebyggande åtgärderna. Vi skall ha dem. Det är förfärligt viktigt att vi får dem. Men jag tror också att det är viktigt att trots alla vackra ord – och jag skall gärna också instämma i dem – som statsrådet skriver om att vi måste engagera folkrörelserna, ungdomsrörelserna och allt sådant i det här arbetet måste huvudansvaret ligga kvar hos staten och statsmakterna. Vi kan inte lämna ifrån oss det. Att göra det skulle vara ungefär lika tokigt som om vi, när vi gick över till högertrafiken för några år sedan, hade lämnat litet pengar åt KAK och MHF och sagt att de organisationerna skall få klara den uppgiften. Vi gjorde som bekant inte så utan skapade ett stort ämbetsverk enbart för den uppgiften. Det är likadant här. Huvudansvaret måste ligga på statsmakterna. Sedan kan vi få kompletterande insatser från ungdomsrörelser och andra folkrörelser.

Jag hoppas på stora, rejäla och påkostade kampanjer. Det är ett av de områden där jag tror att vi i stort sett kan slösa fullständigt hänsynslöst med statens pengar. Egentligen spelar det ingen roll vad en sådan kampanj kostar så länge den får någon effekt. Även blygsamma effekter i form av minskade alkoholskador måste komma tillbaka som väsentligt större vinster för samhället – även i pengar – än vi någonsin kan göra av med på reklamkampanjer.

Men vi måste rikta dem till dem det gäller och inte glömma bort att det finns en jättegrypp för vilken dessa insatser är bortkastade. Det är alkoholisterna. Inte därför att de inte hör på, för det gör de visst

– alkoholister är mycket intresserade av alkohol och alkoholism – men därför att vi inte kan påverka deras situation nämnvärt med information och propaganda. De är nämligen eminent sakkunniga och informerade, så sakkunniga som de någonsin kan bli. Det är inte information som de behöver, utan för dem krävs helt andra åtgärder. Då handlar det om vård. Vi har också just motioner om detta ute på remiss. I dessa krävs helt andra vårdresurser och en helt annan systematik i vården än vad som finns i dag, men det handlar också om att stödja upp dessa vårdåtgärder med alkoholpolitiska insatser. Man kan tycka att det inte skulle spela någon roll om man dricker 2,8-pilsner i stället för 3,6-mellanöl. Full blir man ju ändå, och får man inte i sig lika mycket, är det ändå tillräckligt mycket för att man skall bli full. 15 à 20 burkar mellanöl om dagen – 8–10 liter alltså – är en normalkonsumtion för en alkoholist. Det är klart att han är full långt innan han har fått i sig den tjugonde burken, och skulle kvantiteten mätt i ren alkohol kanske stanna vid motsvarigheten till 12 eller 15 burkar därför att det han dricker är svagare pilsner i stället för mellanöl, blir han full i alla fall. Men på vårdsidan är detta icke oväsentligt, därför att resultatet av vårdinsatserna i hög grad beror på vilka kvantiteter han har fått i sig sedan sist. Några centiliter eller en eller annan liter mindre gör det nämligen väsentligt lättare att komma till rätta med det akuta problemet. Även därvidlag spelar ölet en roll.

Jag vet inte hur det är i genomsnitt, men det står i APU det också. Jag har faktiskt läst de där böckerna, och de var riktigt intressanta. Men jag vet att hemma i min lilla kommun, i Kungälv, är ungefär hälften av alla under vård gående alkoholister rena ölalkoholister, som inte dricker någonting annat än öl och säger sig icke tåla mer än vin, så nog kan deras status påverkas något med hjälp av reformer på ölsidan.

Men, herr talman – och jag skall sluta med det – man kan också av samma material lära sig någonting om det som jag började med att tala om. När jag fick kontakt med den öppna enkla alkoholistvården för tio år sedan i en liten vanlig svensk landsortskommun, var patienterna, man kan säga till 100 %, medelålders och äldre män; inga andra. I dag består de också av ett icke obetydligt antal kvinnor, trots att vi vet att det är mycket svårare att få fram dem till vården, varför antalet vård-sökande kvinnor i proportion till antalet vårdbehövande är mindre i den kategorin. Dessutom är det ett icke föraktligt antal ungdomar mellan 20 och 25 år – och några sådana fanns det inte alls för tio år sedan – som i dag har hunnit så långt att de själva är medvetna om att de måste ha medicinsk hjälp. Det visar, menar jag, vad som har hänt under de allra senaste åren.

Herr talman! Vi kommer alltså redan i vår att få ett tillfälle till – minst – att tala om det här; jag har väl talat länge nog nu.

Vad jag har velat säga är alltså att jag har accepterat som ett ofrånkomligt ont att vi får vänta på propositionen. Jag tackar för de antydningar, de grundlinjer, för en kommande alkoholpolitik som vi har fått.

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om alkoholpoliti-  
ken*

Vi understryker väldigt starkt att det i några avscenden, framför allt när det gäller barnen, är bråttom och att vi där inte kan vänta längre. Jag skulle gärna vilja att vi fick ett nytt språkbruk. Vi har nu i årtionden talat om "ungdomsfylleri" och "ungdomsalkoholism". Jag säger att vi nu skall tala om "barn- och ungdomsfylleri", för det är det som det handlar om. När jag talar om ungdom menar jag inte 12-14-åringar, utan då är det fråga om barn. Det är dem det i första hand gäller.

Herr JONSSON i Alingsås (fp):

Herr talman! Jag vill tacka socialministern för svaret på min fråga. Den gällde socialministerns inställning till åldersgränsen för inköp av rusdrycker i systembutik och vilka åtgärder socialministern ämnar vidta för att komma till rätta med det stora mellanölsmissbruket bland barn och ungdom.

Något besked från socialministern i dessa båda frågor kan jag emellertid inte utläsa av svaret. Det enda socialministern i den delen anför är att alkoholpolitiska utredningens förslag i dessa frågor har blivit föremål för stark kritik och föranlett motförslag. Men det tycks ha undgått socialministern att det finns en mycket stark opinion både här i riksdagen och bland folk i allmänhet. Även bland herr Asplings egna partikamrater här i kammaren har man nu tagit itu med de här problemen, eftersom regeringen inte är beredd att göra det. Mycket talar alltså för att det mellanöl som ännu existerar kommer att försvinna i enlighet med beslut som kan förväntas här i riksdagen under våren.

Jag har svårt att förstå regeringens passivitet i denna fråga. Många tolkar denna passivitet som ett uttryck för en ren ovilja att angripa mellanölsfrågan. Man kan också tolka den som ett ställningstagande för att mellanölet skall vara kvar i nuvarande utsträckning. Har de som tolkat regeringens inställning till mellanölsfrågan på detta sätt rätt eller fel? Jag tror att det vore bra om statsrådet ville förtydliga sig på den punkten.

Inte heller när det gäller frågan om åldersgräns vid försäljning i systembolagets butiker har socialministern avslöjat sin uppfattning. Det kanske betyder att regeringen inte har någon uppfattning i den frågan. Men det kan också betyda att regeringen inte vill tillkännage sin uppfattning. I så fall är det inte bara besynnerligt i största allmänhet, utan det är närmast anmärkningsvärt, eftersom socialministern nyss har tillkännagivit att han ser ungdomsfrågorna som de viktigaste i den alkoholpolitiska reform som regeringen nu förbereder. Socialministern sade nyss att han känner oro inför de problem som föreligger då det gäller ungdom och alkohol. Då borde han också känna till vad det skulle innebära att t. ex. sänka åldersgränsen från 20 till 18 år vid försäljning i systembolagets butiker. Om socialministern möjligen är tveksam om huruvida ungdomens alkoholkonsumtion skulle förbli oförändrad vid en sådan sänkning av inköpsåldern finns det ju nu så många undersökningar som pekar på att läget skulle bli klart försämrat att det också vore rimligt att också socialministern drog slutsatser av detta.

När det gäller socialministerns oro för problemet ungdom och alkohol skulle jag vilja upprepa frågan: Det kan väl inte vara så illa att det enbart är en läpparnas bekännelse? Om så inte är fallet är det angeläget att socialministern nu ger besked om regeringens planer när det gäller frågan om t. ex. åldersgränserna. Vi har i folkpartiet tagit den ställningen att vi menar att 20-årsgränsen måste bibehållas. Vi tror att solidariteten kräver det, och vårt ställningstagande har grundats på just de sociala skälen.

Socialministerns starka oro utmynnar i att vi måste se detta problem i dess sociala sammanhang. Det har man ju redan gjort i den alkoholpolitiska utredningen när man säger att detta är en social fråga, och det är ett riktigt fastslående. Men jag är, herr Aspling, litet ängslig för att denna tanke kan komma att raseras, om denna sociala syn inte får slå igenom i någon form av handlingskraft. Man har ju ändrat åsikt här genom att säga att detta inte är ett finanspolitiskt problem utan ett socialpolitiskt sådant.

Socialministern säger i sitt svar att alkoholfrågan är landets största sociala problem, och i en debatt som jag hade ganska nyligen med justitieminister Geijer medgav denne att alkoholen är den största orsaken till våldsbrotten. Varför lägger då inte regeringen fram ett förslag till riksdagen på detta viktiga sociala fält? Man kan näppeligen vara okunnig om problemen. Det finns ju ett förnämligt utredningsmaterial och många synpunkter från de hundratals remisserna. Det ser ut som om – jag tolkar det så – inre spänningar inom regeringen har gjort den handlingsförlamad när man skall hantera alkoholfrågorna. Den politiska djärvheten lyser med sin frånvaro i dessa frågor.

Jag tror, herr talman, att vi är framme vid den tidpunkt då det är dags att gå från utredningar, konferenser och mångordigt tal till handling. Om regeringen sviker på den punkten får riksdagen ta över.

Vi skall ha en genomtänkt alkoholpolitik, säger socialministern. En lekman ställer då givetvis följdfrågan: Hur länge är det rimligt att regeringen tänker? Vi har ändå 20 års praktisk erfarenhet av alkoholpolitiken, och många inslag i debatten har redovisat vad den har inneburit. Vi har haft tio års utredande, och det har gått 15 månader sedan remissomgångarna började. I snart ett år har regeringen haft möjlighet att fundera på vad som har sagts både i debatten och i remisserna.

”En genomtänkt alkoholpolitik” – ja visst. Den partimotion som väcktes vid riksdagens början från folkpartiets sida har ett mycket långtgående program som tacklar alkoholproblemen genom att kräva restriktioner beträffande alkoholens lättillgänglighet, insatser för en bättre social miljö och konstruktiva satsningar på ungdomens fritid. Flera partier och enskilda ledamöter i denna kammare tycks nu vara beredda att följa upp en sådan handlingslinje.

Herr talman! Jag hoppas att det blir möjligt att åstadkomma detta – för ungdomens och våra medmänniskors skull.

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om alkoholpolitiken*

Herr WENNERFORS (m):

Herr talman! Jag vill först understryka att interpellationssvaret har en grundsyn på det alkoholpolitiska problemet som jag delar. Socialministern slår fast att "alkoholmissbruket är ett av de största sociala problemen i vårt samhälle". Det är bra att detta blir sagt och att det är socialministern som uttalar det.

Socialministern säger att den framtida alkoholpolitiken skall ha "socialpolitisk utgångspunkt och förankring". Det är bra.

Den framtida alkoholpolitiken "bör vila på en delvis annan grund än utredningen har föreslagit". Det är bra, ja, det är "jättebra", som min äldsta dotter skulle ha uttryckt saken. Det innebär ju att socialministern sympatiserar med den reservation som Arne Hillbo och jag fogade till utredningen. Socialministern kunde ha uttryckt saken som arbetsmarknadsministern gjorde när § 32-betänkandet publicerades förra året: "Jag betraktar reservationen som majoritet." I varje fall kunde man ha sagt att det kanske hade varit bra om utredningens majoritet hade låtit vår reservation styra formuleringarna och förslagen litet mer.

I svaret säger socialministern också att den framtida alkoholpolitiken bör domineras av positiva, förebyggande åtgärder och ökade informationsinsatser. Det är bra, det är utmärkt.

Jag skall inte upprepa allt som är bra i interpellationssvaret. Jag betraktar det som ett mycket tungt inlägg i debatten. Måtte det lugna vissa ivriga och obetänksamma riksdagsmän!

Det var rosorna. Nu kommer det andra som jag måste överlämna, och jag beklagar det.

Alkoholpolitiska utredningen blev klar i december 1974. Remissyttrandena fanns på kanslihuset i juli månad förra året. Vi frågar: Vad hände egentligen i höstas? Såvitt vi förstår hände ingenting. Hur kunde man i kanslihuset – och jag förmodar att det är till finansministern jag skall rikta denna fråga – vara så passiv? Finansministern borde väl ha begripit att det i riksdagen fanns en stark opinion för att någonting måste hända efter alla dessa utredningsår. Jag tror att det vore värdefullt om regeringens företrädare här ville svara på den frågan.

Vad hände i januari i år? Jo, vi fick en propositionslista, där det stod att det skulle komma en proposition i den här frågan. Men tydligen hade man inte satt sig in i saken ordentligt i finansdepartementet. Enligt ryktet lär man ha burit över hela materialet till socialdepartementet, och så fick plötsligt socialministern ansvaret för detta. Och jag förstår att socialministern snabbt insåg svårigheterna med att lägga fram en proposition bara några månader därefter.

Jag har alltså förståelse för socialministerns handläggning och för att det har blivit en beredningsgrupp. Utredningen var oenig. Remissinstanserna var oeniga. Vad gör man? Det här är ett stort och mycket komplicerat samhällsproblem.

Men beträffande passiviteten i höstas kan man rikta en politisk anmärkning mot regeringen och dess chef, statsministern. Herr Palme har

i ett annat sammanhang använt uttrycket monumentalt klantigt. Det här är också monumentalt klantigt.

Eller har det skett med avsikt, med tanke på valet? Är det en taktisk bedömning som ligger bakom? I så fall straffar det sig verkligen – det har vi ett exempel på här – att vara taktisk eller att t. o. m. vara över-taktisk, vilket är ett uttryck som kan användas i detta sammanhang. Jag tycker att herr Palme skall göra som han sade att han skulle göra för några år sedan. Han borde ha lyssnat mera på rörelsen. Han borde ha lyssnat mera på vad som sägs här i riksdagen och tagit hänsyn till vad som pågår här. Han är ju ytterst ansvarig för dessa ting.

Nu har resultatet blivit att en mängd riksdagsmän rusat i väg och motionerat om att man skall slopa mellanölet resp. sänka alkoholhalten och att riksdagen skulle fatta beslut om det i maj månad – utan att bry sig om de alkoholpolitiska riktlinjerna i stort, utan att bry sig om de övriga dryckerna och vad de spelar för roll i sammanhanget och utan allt annat som man måste väga in i hela detta problem.

Det här är lika tokigt som om vi i riksdagen skulle få i uppdrag att skapa ett nytt trafiksäkerhetsprogram och begränsa behandlingen till *ett* slags fordon, t. ex. motorcyklar. Då skulle vi sannerligen inte lösa hela trafiksäkerhetsproblemet.

Här är det samma sak. Men man kommer återigen att tänka på statsministerord. Jag tänker på när statsministern försvarade Hans "Hoffa" Ericson: Det är bättre att göra ett skal även om det är fel, än att inte göra någonting alls.

Helt säkert har de riksdagsmän som motionerat och de som är så aktiva ett gott syfte – självfallet. Men inte är det väl för själva aktivitetens skull som vi måste rusa i väg här?

Det är bättre att göra någonting, även om det kanske är fel. Skall det vara ett talesätt utanför riksdagshuset?

Jag kan förstå, vill jag vidare påpeka, att många av mina kollegor i kammaren blir otåliga på alkoholpolitiska utredningens sätt att arbeta. Det gick långsamt, det tog mycket lång tid, och riksdagen reagerade, som vi minns. Men tror ni att regeringen reagerade inför detta? Nej, såvitt jag minns fick vi inte – och jag har kollationerat min uppfattning med huvudsekreteraren i utredningen – någon gång under de nio långa åren någon propå från regeringen att vi borde snabba på utredningsarbetet. Jag tycker det är anmärkningsvärt att en utredning får sitta så länge – nio hela år – med ett så stort problem.

Vilka är då motiven för att vi skall fatta ett beslut om mellanölet, trots att regeringen har bestämt sig för att tillsätta en särskild beredningsgrupp och trots att vi senare skall få en större proposition, då vi skall lösa frågan i dess helhet? Ja, jag måste tyvärr gå in på motiven litet grann, för det har uttalats saker här som jag tycker är rent felaktiga och missvisande. Dessutom råkade jag för ett par dagar sedan lyssna på programmet Öppen kanal, där några av de riksdagsmän som nu har motionerat medverkade. Där sades en del som jag verkligen beklagar

att det inte blev emotsagt i programmet, och nu vill jag passa på tillfället att bemöta det. Så t. ex. sade Nils Carlshamre att problemet har spritt sig allt längre ner i åldrarna – och visst har det allmänt sett gjort det. Men när man ser till det tycker jag också att man skall ta hänsyn till att Sifundersökningarna, även den senaste som har publicerats i dagarna, visar att det under senare år har skett en kraftig minskning av andelen mellanölskonsumenter. Och, Nils Carlshamre, det gäller 12–15-åringarna. År 1971 var det 57 % och 1975 var det 43 %. Samtidigt skall man ta i beaktande att andelen spritkonsumenter i samma åldersgrupp ökade under den tiden från 22 till 25 %. Samma utveckling kunde observeras bland flickorna.

Vad beträffar frekvensen, alltså antalet konsumtionstillfällen per år, minskade den under åren 1971–1975 från 26 till 20 konsumtionstillfällen per år när det gäller mellanöl. När det gäller sprit och vin ökade den något.

Utän att bli emotsagd sade Nils Carlshamre också i detta radioprogram, som alltså gick ut över hela landet, att 10 à 12 % av 12–15-åringarna dricker så mycket öl att de löper risk att bli allvarligt skadade. De undersökningar som Sifo har gjort visar inte detta. Om Nils Carlshamre hela tiden hänvisar till sin hemkommun och har speciella problem där, så kan jag ha förståelse för det. Men här i riksdagen skall vi ju inte bara ta hänsyn till hur det är i Kungälv, utan vi måste se till hur det är i hela landet. Jag känner inte till hur det är i Kungälv; jag har bara hört talas om det. Och vi måste ta hänsyn till de undersökningar som har gjorts, även undersökningarna i alkoholpolitiska utredningen.

Sedan frågade programmakarna efter orsakerna till dessa problem, och några av de medverkande pekade verkligen på de sociala problemen. En av dem som såg mest allvarligt på detta var Thure Jadestig. Han är inte inne i kammaren nu, men jag vill gärna ha sagt det, även om jag inte delar hans uppfattning när det gäller en del andra uttalanden som han gjorde. Men Nils Carlshamre sade – det har han inte sagt i kväll – att det bara är fråga om ett okynnesdrickande. Det är det som är problemet. Och orsaken är lättillgängligheten. Men nu finns det undersökningar som säger motsatsen. Skolöverstyrelsen har gjort en sådan undersökning. Denna fråga ingår nämligen i de undersökningar som skolöverstyrelsen har gjort, och där har man då också undersökt hur det är med de ungdomar som trivs dåligt i skolan jämfört med sådana som trivs bra eller hyggligt. Och den undersökningen visar att det finns ett intimt samband mellan dålig trivsel i skolan och hög alkoholkonsumtion. Forskaren Erland Jonsson, som är ansvarig för de undersökningarna, säger att det är ca 10 % av ungdomarna som visar upp denna bild. Vi vet detta också genom andra undersökningar, som Gustav Jonsson gjort och som makarna Inghe gjort. Tyvärr finns det inte så många undersökningar om detta som man skulle ha önskat sig. Det var en sak som vi också konstaterade i alkoholpolitiska utredningen. Tyvärr vet vi inte så mycket om bakgrundsfaktorerna, och det vore värdefullt att få ytter-

ligare undersökningar om detta. Men jag tror att om vi skulle tala med lärare, ungdomsledare, folk på socialbyråer, så skulle de kunna berätta för oss att det i varje åldersgrupp finns en grupp som har besvärligheter hemma, som kommer från splittrade hem, som vantrivs i skolan, som inte lyckas, som sällan får beröm, som inte tillhör gemenskapen, som inte är med i de normala gängen, som inte kommer till den vanliga ungdomsverksamheten, för den är ofta till för dem som redan har fritidssysselsättningar. De utgör en utslagen grupp bland barn och ungdom. Vad visar de upp för bild när det gäller alkoholkonsumtionen? Jo, just att de alltmer börjar missbruka.

Det är inte heller så att de bara missbrukar mellanöl. De missbrukar även sprit och vin – det visar också flera undersökningar. 60 % av dem som druckit sig påverkade har använt sig av systembolagsdrycker, 15 % av enbart öl och 23 % av olika kombinationer av alkoholdrycker.

Jag kommer så till ett påstående som herr Wikström och några andra framförde under debatten: Man kan inte dricka sig berusad på vanlig pilsner, därför att man får dricka bra mycket mer av det för att bli berusad. Framför allt gäller detta de minsta. – Ja, man brukar räkna med att så är fallet. Skälet skulle i så fall vara att man måste dricka så stora mängder av ett alkoholsvagare öl än mellanöl för att bli berusad att man dessförinnan skulle må illa. Det har gjorts ett experiment av Goldberg, Holstedt och Rydberg som har redovisats i tidskriften Alkohol och narkotika, nr 1, 1974. Det visar att det är möjligt att bli rattonycter redan på lättöl och t. o. m. rattfull på pilsner. Det var ett litet antal personer som undersöktes, men undersökningsresultatet är ändå intressant.

Vid lättölsförsöken uppnådde 8 av de 10 försökspersonerna 0,5 ‰ och däröver. Detta inträffade inom en och en halv timme och tre timmar efter konsumtionens början. De hade då druckit mellan 6 och 12 flaskor lättöl. Detta begränsade experiment visar att försökspersonerna kunde konsumera lättöl och pilsner i sådana mängder att de nådde relativt höga blodalkoholhalter. Lättöl och pilsner kan alltså under vissa omständigheter konsumeras så att berusning uppnås. Om berusning definieras i juridiska termer uppnådde flertalet försökspersoner gränsen för rattonycterhet vid lättölskonsumtionen, och samtliga nådde den vid pilsnerkonsumtionen.

Om vårt samhälle och dess förändring sades det vid den diskussionen – och det har även sagts här i dag – att den sociala miljön i Sverige inte kan ha blivit så mycket torftigare och eländigare sedan 1965. Låt mig då visa på den nya skolan och dess sätt att fungera i många avseenden, förortsområdenas uppväxt, ungdomsarbetslösheten, föreningsväsendets minskande grepp om människorna, den kraftiga urbaniseringen, den ökade kommersialiseringen av fritiden, den ökande klyftan mellan generationerna. Allt detta har faktiskt accelererats under de senaste tio åren.

Herr Wikström ställde en fråga till socialministern om totalkonsumtionen. Jag förstår att det är angeläget för herr Wikström att vi skall

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om alkoholpoliti-  
ken*

sänka total konsumtionen. Jag är överens med herr Wikström om att det är viktigt; jag har i alla de debatter i denna fråga som jag har deltagit i i riksdagen framhållit att det är ett mål för oss. Men jag tycker samtidigt att man skall ta hänsyn till vad en jämförelse med andra länder visar. Vår total konsumtion är trots allt inte så stor i det här landet. Vi låg för några år sedan på 22:a eller 23:e plats i den ligan, nu har vi faktiskt åkt ned till 26:e plats. 25 länder har en större total konsumtion. Jag vill därmed inte säga att vi inte skall arbeta för att minska total konsumtionen, men vi bör också se det positiva i utvecklingen.

Sedan måste jag säga några ord till herr Nilsson i Agnäs. Jag delar den oro som han gav uttryck för på ett engagerat sätt och instämmer i många av de punkter som framfördes ur folknykterhetens program utom den om reklamen. Men det var en underlig vetenskapsman som han hade lyssnat till för några dagar sedan, som talade om att man blir så våldsam och tokig av mellanöl. Det känner jag inte riktigt igen.

Vad skall vi då göra? Jag måste få påminna dessa riksdagsmän som har motionerat om vad remissinstanserna har sagt. Jag skall bara återge en del av det – jag tycker att det är viktigt att göra det, även om det tar litet tid.

Vad sade LO, denna tunga remissinstans? Jo, den sade: "Organisationen ställer sig avvisande till att alkoholhalten i mellanöl sänks från 3,6 till 3,0 procent. LO anser inte att folkölet leder till sociala förbättringar."

Handelsanställdas förbund sade nej till folkölsförslaget – det var en onödig dramatisering av alkoholen, sade man.

Livsmedelsarbetareförbundet avstyrker APU:s folkölsförslag och yrkar att mellanölet blir kvar.

Verdandi: "Ingen kan på allvar hävda att man uppnår alkoholpolitiska effekter med ett folköl."

Socialstyrelsen – det är väl i alla fall ett organ som vi bör lyssna till – delar inte APU:s uppfattning att det är möjligt att med en så relativt liten sänkning av alkoholhalten nå några större alkoholpolitiska framsteg.

Skolöverstyrelsen säger nej till folkölet i nuläget.

Rikspolisstyrelsen säger: "De som berusar sig på mellanöl kan lätt kompensera den lägre alkoholhalten med ökad konsumtion."

En stor majoritet av länsstyrelserna vill behålla mellanölet. En del av dem föreslår diskförsäljning.

Kommunförbundet tror inte att missbruksproblemet löses genom sådana här åtgärder.

11 av 23 nykterhetsnämnder vill att mellanölet behålls.

"APU framlägger inte några bärande skäl för att folkölet får någon positiv alkoholpolitisk effekt", säger Kooperativa förbundet.

Läkarnas riksförbund säger: "Folkölsförslaget är närmast löjeväckande."

Går man sedan till vad de olika instanserna säger om alkoholpolitiken i stort och vad vi bör göra kan jag övertyga er om, ifall ni inte har

tagit del av remissyttrandena, att det ligger avsevärt närmare det interpellationssvar som socialministern har lämnat här än de uppfattningar som vi har fått del av både genom detta program och en del yttranden i debatten hittills.

Jag kanske skall tillägga att vad vi behöver göra – utöver det som redan har framförts och som jag kan instämma i när det gäller de positiva, konstruktiva åtgärderna – är att medan vi väntar på ett helhetsförslag gemensamt, vi riksdagsmän, statsråd, föräldrar, lärare, socialbyråfolk, ungdomsledare, kyrkan, gripa oss an med att verkligen ta hand om våra barn på ett helt annat sätt och skapa en meningsfull tillvaro där hemma, i skolan och på fritiden. Om den här debatten har medverkat till att vara något slags väckarklocka i det avseendet har den varit värdefull.

Herr WIKSTRÖM (fp) kort genmäle:

Herr talman! I mitt inlägg ställde jag några frågor till socialministern. Nu har herr Wennerfors svarat på de frågorna. Jag skulle naturligtvis aldrig ha kommit på idén att ställa de frågorna till herr Wennerfors – hans svar känner jag i förväg. Det är faktiskt av socialministerns svar som jag är intresserad.

Herr NORRBY (c):

Herr talman! Jag har fått frågan varför inte centerpartiet motionerat i alkoholfrågan till 1976 års riksmöte. Jag har då hänvisat till finansminister Strängs svar till herr Johansson i Skärstad att det till vårriksdagen kommer en proposition i alkoholfrågan. I förteckningen över vilka propositioner som skall avlämnas under vårriksdagen fanns ju, såsom här tidigare konstaterats, den propositionen också upptagen. Vi litade alltså på regeringen. Besvikelsen blev därför stor när vi fick beskedet att inget förslag skulle komma till årets riksmöte utan först under nästa år.

Men trots detta kommer vi nu ändå att få ta ställning i frågan, eftersom detta besked utlöst en aktivitet som resulterat i att förutom centerns partimotion samtliga partier har inlämnat motioner med mer eller mindre långt gående krav till åtgärder i denna viktiga fråga. Vi får alltså tillfälle att debattera alkoholpolitiken när utskottets betänkande föreligger, men jag vill nu ändå ta detta tillfälle i akt och framföra några synpunkter med anledning av de framställda interpellationerna.

De flesta – jag gör här givetvis ett undantag för herr Wennerfors – är överens om att den främsta anledningen till den nuvarande situationen på området är att mellanölet infördes år 1965 och att mellanölet genom en intensiv reklamkampanj från tillverkarnas sida gjordes till ungdomens berusningsmedel. Strukturomvandlingen i samhället, centraliseringsprocessen, de många otillfredsställande bostads- och uppväxtmiljöerna liksom en rad andra negativa faktorer i samhällsutvecklingen har tillsammans med det lättillgängliga berusningsmedlet mellanöl bidragit till att vi i dag har ett omfattande alkoholproblem bland unga människor.

Man kan notera att den alkoholpolitiska utredningen tillsattes samma

år som mellanölet infördes. Sedan dess har alkoholkonsumtionen och alkoholproblemen i samhället ökat kraftigt, i synnerhet bland ungdomen. I nio år har utredningen arbetat med att framlägga förslag till utformning av samhällets framtida alkoholpolitik. Utredningens slutbetänkande avlämnades 1974, och remisstiden gick ut i juni 1975. I avvaktan på utredningens förslag och därefter på remissinstansernas synpunkter har reformarbetet på det alkoholpolitiska området varit obetydligt.

I januari 1976 aviserades alltså att en proposition om alkoholpolitiken skulle föreläggas riksdagen i mars månad samma år. Det är ytterst anmärkningsvärt och beklagligt att regeringen nu beslutat att inte lägga fram någon proposition om alkoholpolitiken. Jag vill slå fast: Alkoholen är vårt allvarligaste sociala problem. Vi kan därför inte acceptera att konkreta förslag till åtgärder för att minska alkoholskadorna i samhället ytterligare fördröjs.

Med hänsyn till alkoholproblemets omfattning hade det givetvis varit önskvärt att man kunnat ta ett samlat grepp på alkoholfrågan och presenterat förslag om alkoholforskningen, om stöd till de organisationer som gör ett värdefullt arbete för minskad alkoholkonsumtion, om prisfrågorna, om insatser på vårdsidan och den sociala sidan, m. m. För att komma till rätta med alkoholproblemet är det nödvändigt att man jämte olika former av restriktioner och information om alkoholens skadeverkningar vidtar andra åtgärder av förebyggande karaktär. Alkoholfrågan måste sättas in i sitt sociala och samhällspolitiska sammanhang och åtgärder på en rad områden samordnas och fås att verka i en sådan riktning att alkoholkonsumtion och alkoholskador kan nedbringas.

Om man på sikt skall kunna förebygga ett utbredd bruk och missbruk av alkohol och andra stimulantia måste man anpassa samhällsplaneringen till individens förutsättningar och behov. Barn och ungdom måste få växa upp i miljöer där de kan finna stimulerande och meningsfull sysselsättning och där kontakterna med föräldrar och andra vuxna kan utvecklas till en förtroendefull gemenskap. För att förebygga att alkoholmissbruk grundläggs i unga år är åtgärder för bättre skolmiljöer och för en aktiv och meningsfull fritid för ungdomen av största betydelse. Det är också mot denna bakgrund, herr talman, viktigt att komma till rätta med ungdomsarbetslösheten. Skapandet av boendemiljöer som ger förutsättningar för gemenskap och solidaritet och där människor genom samverkan och personligt ansvarstagande kan skapa en trygg tillvaro är en viktig del i arbetet på att förebygga sociala störningar och missbruksproblem. Arbetslivets utformning har stor betydelse för människors möjlighet att finna sig till rätta i tillvaron. Tendenser till utslagning, och därav många gånger följande benägenhet att fly undan en hård verklighet med hjälp av alkohol och andra stimulantia, måste undanröjas.

En förändring av människors sociala situation, kombinerad med aktiva och på ett tidigt stadium insatta hjälp- och stödåtgärder för den som redan drabbats av sociala störningar och missbruksproblem, är nödvändiga grundstenar i en politik, vars syfte är att nedbringa alkoholkon-

sumtionen och alkoholskadorna.

Förutom insatser för att förbättra människors sociala situation är det också angeläget, främst för att motverka att unga människor tidigt utvecklar alkoholvanor och alkoholberoende, att omfattande och vederhäftig information ges om alkoholens skadeverkningar. Nykterhetsrörelsen har tillsammans med andra folkrörelser, liksom CAN lagt ned ett värdefullt arbete för att informera om alkoholens skadeverkningar och för att skapa alkoholfria miljöer. Ytterligare insatser på informationssidan är i dagens läge nödvändiga, exempelvis inom skolan, i föreningslivet och på arbetsplatserna, så att informationen når ut till alla grupper. Den bästa effekten torde uppnås om informationen i alkoholfria frågor samordnas med information om narkotika, tobak, kost, motion m. m. och därigenom blir ett led i den allmänna hälsouppllysningen och sjukdomsförebyggande verksamheten.

Mellanölet har genom sin lättillgänglighet och genom massiva marknadsföringsåtgärder blivit en utbredd missbruksdryck bland ungdomen. Därigenom har det bidragit till att vålla stor skada. Det utbredda mellanölsbruket, som efter hand gått allt längre ned i åldrarna, har bidragit till att förstärka de problem som många ungdomar har i dagens ofta bristfälliga och barnovänliga boende- och uppväxtmiljöer. Det har också lett till att antalet alkoholskadade i samhället ökat och för framtiden kommer att ligga på en avsevärt högre nivå än tidigare. Mellanölet har, förutom de skador det i sig vållat, också för många blivit en inkörsport för övergång till starkare alkoholdrycker. Under många år har man från samhällets sida varit medveten om de problem som sammanhänger med och orsakas av mellanölet. De åtgärder som hittills vidtagits för att göra mellanölet mindre lättillgängligt har inte varit särskilt effektiva.

Mot denna bakgrund har centerpartiet i motionen 2210 till årets riksdag fört fram konkreta krav som vi finner det nödvändigt att riksdagen redan nu fattar beslut om, nämligen att slopa mellanölet och att förbjuda alkoholkreklamen. Eftersom lättölet numera får anses vara en måltidsdryck, vars kvalitet av de flesta uppfattas som fullt jämförbar med mellanölet, måste det vara en obetydlig uppoffring från de vuxna som använder mellanöl som måltidsdryck att avstå från detta. Det finns således inga påtagliga nackdelar med att slopa mellanölet. Även om så vore fallet, måste vi ta detta steg för att inte nya ungdomsgenerationer genom en tidig alkoholdebut och ett därigenom framväxande alkoholberoende skall förstöra sin framtid. Vi säger i motionen att ett slopande av mellanölet bör ske genom att den särskilda skatteklassen för mellanöl tas bort och att allt öl, starkare än 2,8 viktprocent alkohol, klassas som starköl.

För att minska alkoholkonsumtionen behövs åtgärder som syftar till att avglorifiera alkoholbruket och skapa alternativa alkoholfria miljöer. Många faktorer bidrar till att förmedla uppfattningen att alkohol är ett positivt inslag i människors liv. I vissa fall, exempelvis i massmedia och i reklam, framställs alkoholen t. o. m. som en förutsättning för trivsel, lycka, framgång osv. Som ett led i arbetet på att avglorifiera alkoholbruket

och därigenom minska totalkonsumtionen av alkohol anser vi att ett förbud mot reklam för alkoholhaltiga drycker bör införas.

Herr talman! Jag tillhör ju inte interpellanterna i denna fråga, och därför skall jag inte närmare gå in på det svar som socialministern lämnat till frågeställarna. Men när man tar del av socialministerns svar finner man t. ex. att vi skall inrikta åtgärderna på att förebygga *alkoholmissbruk* bland ungdom. Personligen blir jag inte vidare imponerad av regeringens ambitioner. Jag vill fråga statsrådet Aspling: Borde inte arbetet när det gäller åtgärder för att förändra alkoholkonsumtionsmönstret inriktas på att förebygga *alkoholbruket* hos vår ungdom?

Herr NILSSON i Agnäs (m):

Herr talman! När jag lyssnade på herr Wennerfors tyckte jag mig stå inför en gåta. Jag känner honom som en duktig och klok person. Jag vet också att han själv kanske inte alls använder alkohol. Men när han står här och talar om att det finns riksdagsmän som rusar i väg efter tio års utredning och när han gör jämförelser med trafiken, då måste jag fråga: Är det möjligt att en människa kan tänka så och vara fullt nykter? Men det tror jag att herr Wennerfors är. Han måste ha blivit förhäxad av någon teori som han läst in under ett tidigt skede och sedan fastnat i. Han har läst oerhört mycket mer än jag om de här frågorna – det är jag övertygad om, för han har suttit med i utredningen. Det är ingen tvekan om att herr Wennerfors är expert och jag är bara en vanlig, orolig svensk, sedan ungdomen övertygad nykterhetsman. Jag kan inte förstå hur man kan använda sådana ord och en sådan ton som herr Wennerfors gör. Det är nästan som om det inte fanns någon alkoholfärd. Han sade visserligen inte det direkt, men själva andan i hans inlägg var sådan. Man får en känsla av att han nästan är ledsen för att Sverige inte leder ligan när det gäller alkoholkonsumtion. När herr Carlshamre talade – jag såg honom i TV – gav han intryck av vederhäftighet. Det kan jag inte säga om herr Wennerfors.

Jag önskar att herr Wennerfors fick möta föräldrar, vilkas barn drabbats, och nykterhetsvårdare ute i landet. Är de bara fanatiker och vilseledda människor? Jag vågar inte ta ansvaret och säga att vi skall ha alla med innan vi gör någonting – jag vill stoppa ungdomsfordonen som kör i fördärvet. Jag anser att det finns anledning att ta en delreform och gripa in nu.

Sedan menar jag att herr Wennerfors har rätt när han säger att vi skall hjälpas åt att ta hand om våra barn. Det är upprörande att läsa den färskna utredning som säger att bland våra barn är det 10–20 % som dricker mellanöl och sprit tillsammans med sina föräldrar och 40 % som dricker vin. Det är en fruktansvärd dom över svenska föräldrar. Herr Wennerfors har rätt – vi måste göra någonting.

Jag hade nästan väntat att herr Wennerfors skulle anmäla sig som medlem i riksdagens nykterhetsgrupp. Det skulle väga oerhört tungt. Han kanske hade uppfattningar att framföra hos oss som tog lika bra

som det han säger i kammaren.

Till herr statsrådet vill jag upprepa min fråga: Vad gör vi när det gäller skolorna och barnen? Jag vill gärna tro att statsrådet är oroad, men kan vi få någonting snabbt? Den här rapporten är ganska färsk, och det finns ännu nyare uppgifter som säger att det föreligger en klart markerad tendens bland dagens tonåringar att berusa sig med alkohol i någon form.

Det får inte fortsätta. Det är inte bara otrevligt och besvärligt och synd om de föräldrar som upplever att barnen drabbas av detta. En gång kommer många att anklaga oss för att vi ställde samhället sådant att detta fick försiggå så fritt som det gjorde. Det är fruktansvärt allvarligt att en gång möta anklagelserna från dem som kommer att begripa att de med en annan politik och en annan samhällsanda hade sluppit gå under. Nu går de under.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Det har gått åtskilliga timmar sedan vi började denna debatt. Många inlägg har gjorts. Det är inte möjligt för mig att ta upp och i olika avseenden kommentera de skilda inläggen. Men jag kanske, herr talman, rent inledningsvis kan få ge några svar beträffande en del av de frågor som har ställts.

Jag skulle till herr Jonsson i Alingsås vilja säga följande. Om han denna kväll är ute efter att få i gång någon sorts allmänt gräl om dessa ytterst seriösa frågor, kommer jag inte att inlåta mig på det. Det får stå för hans räkning. Vi har alla anledning att eftersträva inte bara så långt som möjligt saklighet utan även en viss måttfullhet. Ingen sitter inne med några enkla och patenterade lösningar när det gäller dessa frågor.

Herr Jonsson frågade om åldersgränsen. Vi vet att åldersgränsen för inköp av rusdrycker i systembutik f. n. är 20 år. Alkoholpolitiska utredningen föreslår ingen ändring därav. Två ledamöter i utredningen reserverar sig dock och anser att gränsen bör dras vid 18 års ålder, dvs. vara lika med myndighetsåldern. Flera remissinstanser tillstyrker reservationen. Något förslag har inte förelagts riksdagen att nu sänka åldersgränsen. Någon ändring är alltså inte aktuell. Det ingår i beredningsgruppens uppdrag att skaffa underlag för regeringens bedömning även i denna helt naturligt viktiga fråga.

Till herr Wennerfors vill jag säga att vi har haft några månader på oss från i höstas för att gå igenom 200 remissvar över ett betänkande, som utredningen – däribland herr Wennerfors själv – har hållit på med i tio år. Då vi var klara med denna omfattande genomgång, gjorde vi en saklig bedömning, som jag också utförligt har redogjort för i mitt svar. När herr Wennerfors på detta något egendomligt polemiska sätt försöker dra in statsministern och andra i detta sammanhang, vill jag framhålla att det var den sakliga bedömningen och ingenting annat som gjorde att vi har tagit den ställning vi har gjort och vilken jag ingående har redovisat här i dag.

Herr Wikströms inlägg var självfallet från många synpunkter intressant

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om alkoholpolitiken*

och skulle kunna ge mig anledning till många kommentarer. Han ställde emellertid några frågor, och dem skall jag också söka svara på.

Det är inte helt riktigt, herr Wikström, att jag inte nämner mellanölet i interpellationssvaret. Jag gör det visserligen mycket kortfattat, men det finns insatt i sitt mycket viktiga sammanhang. Jag säger nämligen i mitt svar: "Flera av de förslag från utredningen som i den allmänna debatten väckt stort intresse har också blivit föremål för stark kritik och föranlett motförslag. Det gäller bl. a. utredningens förslag om mellanölet och åldersgränsen vid inköp i systembutik som också tas upp i de frågor som nu riktats till mig."

Herr Wikström tog upp ett par intressanta frågor i slutet av sitt anförande. Han frågade om vi hade någon ambition att åstadkomma en minskning av den totala alkoholkonsumtionen. Låt mig svara att vi i vårt land så länge alkoholpolitik diskuterats har ansett att det är en uppgift för samhället att försöka begränsa totalkonsumtionen. Det sker främst genom prissättningen och genom att försäljningen av starkare drycker hänvisas till systembolagets butiker. Det alkoholpolitiska program som kommer att läggas fram på grundval av beredningsgruppens arbete kommer i detta avseende att ha samma inriktning.

Det har också nämnts att beredningsgruppens direktiv talar om att angripa alkoholmissbruket men inte säger någonting om alkoholbruket – herr Norrby var inne på detta och ställde också mera direkt en fråga till mig. Egentligen har jag redan svarat på detta. Det finns självfallet ett klart samband mellan bruk och missbruk. Jag anser det därför angeläget att genom olika åtgärder begränsa totalkonsumtionen och därmed hålla nere såväl bruk som missbruk. Åtgärder för att begränsa bruket är dock inte tillräckliga för att begränsa missbruket. Jag tror att det är viktigt att man har detta klart för sig. Det är mitt svar till herr Norrby.

I fråga om mellanölet, som herr Wikström har tagit upp och som ju har varit ett tema i inläggen här, skulle jag vilja säga följande. Mellanölsmissbruket är fortfarande ett allvarligt problem, och det är allvarligt därför att det går långt ner i åldrarna. Det skall inte döljas. Jag skall inte gå in på den statistik och de data som föreligger – många av de siffrorna har redovisats här. Själv är jag oroad över alkoholmissbruket, i synnerhet i de lägre åldrarna, och jag förstår dem som vill ta till krafttag mot mellanölet. Att jag ändå inte känner mig beredd att nu ta ställning till mellanölet beror på att man inte f. n. kan överblicka effekten av de åtgärder som kan anses lämpliga att sätta in.

En åtgärd som diskuterats är att bara tillåta mellanölsförsäljning i systembutiker – det har ju funnits med i debatten här i dag. Jag skall inte, herr talman, föregripa riksdagens behandling av motioner i denna fråga. Jag vill bara hoppas att man här inte blundar för risken att mellanöl i systembutikerna kan dra ungdomar dit och leda till en ökad langning av starkare drycker än öl. Mellanölsmissbruket är farligt, men starkspritmissbruket är ännu farligare.

Det jag nu nämnt är bara ett exempel på hur sammansatta dessa pro-

blem är. Det är därför enligt min mening angeläget att vi får en ytterligare belysning av dessa frågor. Vi bör i en för framtiden så viktig fråga ha ett bättre underlag för ställningstagande än det vi f. n. har.

Herr Carlshamre var inne på en rad olika både väsentliga och intressanta frågor. Jag kanske får tillfälle att återkomma till några. Han var inne på vårdfrågan. Den är självklart, jag vill gärna stryka under det, en stor och viktig fråga. Den utbyggnad vi har eftersträvat är väsentlig. Nya vårdformer är också inslag i detta vårt arbete. Här är det inget tvivel om att vi måste gå vidare, både för att förbättra metoder och vårdinsatser och för att de människor som behöver vården också får den under så långt som möjligt adekvata och riktiga former.

Jag har, herr talman, i beredningsgruppens direktiv understrukt att alkoholmissbruket är ett av våra största sociala problem. Jag noterar att alla talarna har ställt sig bakom detta. Det är därför angeläget att åtgärderna mot alkoholmissbruket utformas i första hand från socialpolitiska utgångspunkter. Jag noterar med tillfredsställelse att också många av interpellanterna har understrukt samma sak.

Den omfattande remissbehandlingen har understrukt att alkoholpolitiken måste få en kraftigare socialpolitisk förankring än vad APU-förslaget innebär. Ett framtida alkoholpolitiskt program bör enligt min mening även omfatta socialpolitiska insatser för att så långt som möjligt komma till rätta med de bakomliggande orsakerna till alkoholmissbruk. Jag ser det som utomordentligt viktigt att de organ som i framtiden får ansvaret för utformningen av alkoholpolitiken får möjligheter till vidgade insatser över hela fältet. Ett program som endast omfattar åtgärder direkt inriktade på alkoholkonsumtionen och inte beaktar de sociala sammanhangen får, som jag ser det, ett begränsat värde eftersom det inte angriper de mera djupt liggande orsakerna till alkoholmissbruket.

Att också restriktioner är viktiga har jag redan framhållit och understrukt. Men de sociala aspekterna måste få en större genomslagskraft när vi nu har att planera alkoholpolitiken. Jag vill understryka detta eftersom orsakerna till huvuddelen av alkoholmissbruket utan tvivel kan sökas i sociala problem, ofta med mycket sammansatt natur. Ett alkoholpolitiskt program som inte gör det till en huvuduppgift att angripa dessa problem får därför inte den genomslagskraft som vi eftersträvar.

Naturligtvis är detta svåra och komplicerade frågor, det skall inte döljas. Några patentlösningar finns inte. Det gäller ytterst att skapa sådana levnadsbetingelser för människor att orsakerna till alkoholmissbruk så långt som möjligt kan undanröjas.

Vi möter naturligtvis då en mängd uppgifter, framför allt på det sociala fältet: förbättrad boendemiljö, förhållandena inom skola och arbetsliv, ett ökat utbud av kultur- och fritidsaktiviteter med nya gemenskapsformer, aktiva åtgärder för att bekämpa ungdomsarbetslösheten, aktiva insatser för att så tidigt som möjligt få ungdomarna engagerade i för-  
eningslivet.

Alkoholmissbruk utvecklas främst bland tonåringar utan bestämd mål-

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om alkoholpoliti-  
ken*

inriktning i skola eller arbetsliv. Vi vet det. Denna grupp är i flera avseenden eftersatt. Gruppen är varken anonym eller större än att ett väsentligt effektivare stöd borde kunna utvecklas för dessa ungdomar.

Interpellanterna har uttryckt sin otålighet över att ett alkoholpolitiskt program dröjer. Vi har, herr talman, alla anledning att känna otålighet inför det faktum att det inte torde finnas några enstaka alkoholpolitiska åtgärder som ger ett snabbt och effektivt resultat. Ett alkoholpolitiskt arbete, det är ett tålmodigt arbete på lång sikt, där positionerna ständigt måste flyttas framåt.

Jag har velat betona det här eftersom alkoholmissbruket är – det vet vi – ett sammansatt problem, ofta, som jag har framhållit, med djupt liggande orsaker. Problemet – jag tänker då främst på ungdomarna – kan inte lösas med punktinsatser och genom att vi rycker loss delfrågor för beslut. Ett alkoholpolitiskt program måste innehålla ett brett register av åtgärder. Många av dessa har så nära anknytning till varandra att ett beslut i en fråga omedelbart får konsekvenser på ett närliggande annat område. Detta gäller kanske främst sådana åtgärder som avser restriktioner av olika slag. Däremot kan man med fördel öka informationsinsatserna, som vi nu föreslår i särskilda propositioner. Och jag anser det angeläget att omedelbart kunna öka dessa insatser som en väsentlig förberedelse för en alkoholpolitisk reform.

Jag har, herr talman, tidigare redogjort för skälen till att regeringen inte ansett det möjligt att nu lägga fram ett alkoholpolitiskt program. Jag skall inte upprepa de skälen. Regeringen har ansett det olämpligt att nu ta ställning till delfrågor inom alkoholpolitiken, t. ex. den om mellanölet. Emellertid kommer denna fråga upp i riksdagen senare till följd av väckta motioner, och jag vill inte i dagens debatt föregripa riksdagens behandling av denna fråga. Herr Carlshamre har säkerligen rätt när han säger att dessa ting kommer man tillbaka till.

Får jag så, herr talman, säga någonting mer direkt om ungdomen. Ungdomens alkoholmissbruk är en allvarlig fråga. Vi har understrukt det i direktiven till beredningsgruppen, och jag har i interpellationssvaret här i dag betonat att de alkoholpolitiska åtgärderna i första hand måste inriktas på att förebygga alkoholmissbruk bland ungdomar och att hos ungdomarna själva skapa en ökad medvetenhet om alkoholens risker. Jag vill ingalunda undanskymma att mellanölet här spelar sin ofta mycket negativa roll.

Nu är inte Sverige ensamt om dessa problem. På många håll är de större än hos oss. De senaste årtiondena förefaller problemen ha ökat i raskare takt i många andra länder. Nu vill jag omedelbart tillägga att vi självfallet inte kan fly våra egna problem genom att peka på att de kan vara större i andra länder. Missbruket bland vissa ungdomsgrupper i vårt land är ett allvarligt problem, men jag tror att man gör det hela alltför enkelt om man huvudsakligen koncentrerar dessa problem till mellanölet. Redan innan mellanölet infördes – låt oss inte glömma det – hade vi ett allvarligt alkoholmissbruk bland ungdomar.

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om alkoholpolitiken*

Vi vet att orsakerna till missbruket ofta är sammansatta och i stor utsträckning har en social bakgrund. Relationsproblem och sociala problem i hemmen, bristande anpassning i skola och arbetsliv är viktiga orsaker. Många alkoholmissbrukande ungdomar har saknat och saknar föreningsanknytning eller andra positiva kontakter under fritiden.

För att förbättra situationen måste vi få till stånd ett brett upplagt, samlat alkoholpolitiskt program med en socialpolitisk utgångspunkt och förankring. Information och undervisning är viktiga inslag för att i olika avseenden åstadkomma en attitydförändring. Även restriktioner är naturligtvis här viktiga instrument, och de måste finnas för att försvåra i synnerhet för ungdomen att komma över alkohol.

Jag har i mitt svar understrukit angelägenheten av en bättre kontroll. Behovet av en sådan kontroll illustreras bl. a. av uppgifterna om ett utbrett alkoholbruk och även missbruk hos ungdomar, som inte själva har rätt att köpa vare sig sprit eller mellanöl. Liksom alkoholpolitiska utredningen bedömer jag situationen så, att det inom alkoholpolitiken visserligen gjorts stora och värdefulla upplysnings- och informationsinsatser men att de inte så sällan har varit splittrade och därigenom inte alltid verkningfulla.

Jag vill gärna understryka värdet av de insatser som gjorts av nykterhetsorganisationerna och andra folkrörelser och myndigheter. De har ofta förfogat över knappa ekonomiska och personella resurser. Det är därför angeläget att vi får till stånd en mera samlad och mera målinriktad upplysningsverksamhet. Helt naturligt har folkrörelserna här en stor och jag skulle vilja säga växande betydelse.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att statens ungdomsråd sedan 1972 årligen fördelar 2,5 miljoner till alkohol- och narkotikaupplysning. Genom ungdomsrådets medverkan har dessa medel använts till en brett upplagd information. Nya och i vissa avseenden okonventionella metoder har också prövats med framgång. Genom det förslag som regeringen nu lagt fram förstärks resurserna för den alkoholpolitiska upplysningen liksom det statliga stödet till nykterhetsorganisationerna.

För framtiden bör folkrörelserna få ännu större uppgifter på det här viktiga området. Även skolan och olika kommunala organ bör aktivt kunna medverka i den verksamhet vi nu måste förstärka. Upplysningsarbetet måste bl. a. syfta till att få till stånd en förändrad attityd till missbruket.

Herr Carlshamre var inne på informationsfrågorna. Jag har nämnt angelägenheten av en förstärkning av denna verksamhet, och jag utgår från att det skall bli möjligt att åstadkomma en bredare och en effektivare upplysningsverksamhet på det här angelägna området. Ungdomar och föräldrar måste också bli viktiga målgrupper för informationen på det alkoholpolitiska området. Lärare, fritidsledare och socialarbetare har i sin nära kontakt med barn och ungdom och deras föräldrar speciella möjligheter att göra positiva informationsinsatser samtidigt som de helt naturligt är viktiga målgrupper för informationerna.

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om alkoholpoli-  
tiken*

Låt mig också avslutningsvis understryka värdet av insatser från den fackliga rörelsen, idrottsrörelsen och många andra stora och viktiga folkliga organisationer, som i sin dagliga kontakt med ungdomen redan har gjort värdefulla och bestående insatser. Vi bör nu kunna gå vidare och förstärka upplysnings-, informations-, kontakt- och relationsinsatserna. Allt detta är väsentligt när det gäller ungdomen.

Herr talman! Jag stannar vid detta. Jag har haft ett behov av att framföra det nu sagda därför att vi denna kväll diskuterar en utomordentligt stor och väsentlig fråga, där vår gemensamma strävan måste vara att finna de riktiga lösningarna i olika avscenden.

Herr CARLSHAMRE (m):

Herr talman! Jag skall försöka att inte provocera någon till att dra i gång debatten på nytt. Jag skall inte söka gräl med min gamle vän Alf Wennerfors heller – han och jag lever uppenbarligen i så skilda världar att det är svårt att från så olika utgångspunkter få till stånd en riktigt meningsfull diskussion. Min värld är, dess värre, i alltför stor utsträckning befolkad med alkoholister och med barn som far illa, och dem har jag svårt att komma förbi.

Det är egentligen bara en sak som jag ville säga. När Alf Wennerfors citerade bl. a. mig från en radiodebatt häromdagen råkade det bli åtminstone ett fel. Jag skulle ha sagt om de där barnen som bara dricker öl, att de "bara okynnesdricker". Det lilla ordet "bara" är herr Wennerfors bidrag till citatet; det sade inte jag. Jag sade att det i stor utsträckning – eller hur jag uttryckte mig – kan vara så.

Jag vill, innan jag slutar, för min del en gång till göra klart att jag håller med om allt detta som sades om de sociala orsakerna till alkoholmissbruk och annat elände. Det är inget tvivel om att det förhåller sig så. Är det någon som tror att man skulle kunna hålla på – som jag ju faktiskt gör – varje dag året runt med att i stort sett syssla med sociala frågor utan att lära sig att det förhåller sig så att människor blir alkoholberoende av allsköns orsaker, som vi till dels känner till och till dels borde kunna undanröja?

Men eftersom det numera faktiskt är så få som också påminner om den andra sidan av saken, har jag tyckt det vara angeläget att betona även den. Jag tror att vi löper en väldig risk för att i vår kommande större reform förlora i ena änden vad vi vinner i den andra, om vi inte är beredda att inse att alkoholen liksom andra narkotika *i viss utsträckning*, herr Wennerfors – inte "bara" – och i vissa fall måste betraktas som egna problem som står på egna ben och kan vara orsaker till och inte bara symptom på sociala missförhållanden. Det är alltså så.

Jag har använt ordet "okynnesdrickande", men man kan ju också kalla det "slumpdrickande" eller någonting annat. Det är en för mig fullständigt främmande värld, om man tror att varenda 12-14-åring som börjar dricka öl – eller sprit eller vin, om han kan få det – gör detta därför att det har gått dåligt i skolan eller därför att han vantrivs eller

därför att mamma var sur i morse eller någonting sådant. Vi vet väl ändå alla att det i oerhört många fall helt enkelt är så, att han råkar komma med i det gänget en kväll utan att ha några som helst problem tidigare – eller den dagen, i varje fall. Liksom han en annan gång kan komma med i ett gäng som går ut och pallar äpplen kan han ju komma med i ett gäng som dricker öl.

Visserligen är det mycket som vi inte vet här, men något vet vi ändå, och vi vet att en del människor – både barn och vuxna – är en värre utsatt riskgrupp än andra. Somliga får lust på det här snabbare än andra när de väl har börjat, en del blir beroende av det snabbare än andra, osv. Och sedan vet vi också att, oavsett orsaken till att de börjat dricka och sedan dricker för mycket, kommer som ett brev på posten de där omständigheterna som vi trodde var orsaken. De kommer efteråt; för det är klart att dricker jag öl när jag skall gå i skolan och dricker jag mycket öl och blir trött, så vantrivs jag i skolan, och då skolkar jag. Så kommer man in på orsak och verkan, men den motsatta vägen. Det är faktiskt likadant med de vuxna.

Om jag har en vän som är alkoholist kan jag naturligtvis alltid säga att hans elände började med alkoholen. Han hade det bra tidigare, och han tyckte själv att han hade det bra på alla möjliga sätt: bra familjeliv, hygglig ekonomi, trivsel med livet och alltihop. Men av någon anledning – han kan t. ex. råka tillhöra någon av de yrkesgrupper som har mycket representation, eller det kan vara någon annan, liknande orsak – och utan att själv ha en aning om att han löpte en risk började han använda för mycket alkohol. Sedan har det gått snett med jobbet och snett med familjen. Det finns sådana fall också. Min erfarenhet av de fall jag känner till är att det kan röra sig om fifty-fifty. Sedan kan man säga att om vi bara hade finare mätinstrument och bättre metoder att mäta sådana saker, skulle vi kanske även i dessa fall kunna få fram de där underliggande orsakerna. Vi kanske en dag rent av får fram den fysiologiska orsak till alkoholismen som en del letar efter. Det kan hända. Men om vi rör oss med den vetenskap vi har i dag är det meningslöst att bara förutsätta att eftersom man inte kan bli alkoholist utan att ha sociala problem måste det finnas ett socialt problem, även om jag inte kan se det.

Då är det för mig mera praktiskt att ta tag i problemen så långt bak jag kan komma, och det är alltså i många fall alkoholen. Det är detta som med ett praktiskt betraktelsesätt är begynnelsen när det gäller problemen för de här berörda människorna, inte i alla fall, kanske inte ens i de flesta – jag hoppas att jag inte blir felciterad ytterligare en gång – men i många fall, och om vi bortser från det löper vi alltså den risk som jag menar att vi tog i alltför stor utsträckning i mitten på 1950-talet för att förlora i ena änden vad vi vinner i den andra. Vi tar då sikte enbart på förebyggande, offensiva, informativa och liknande åtgärder, och vi glömmer dem som redan är ett långt stycke på väg när det gäller

dessa problem. Någon skall tala också för alkoholister, och om ingen annan gör det så skall jag fortsätta att göra det.

Herr WENNERFORS (m):

Herr talman! Jag vill först säga till herr Nilsson i Agnäs att jag är väldigt ledsen att mitt sätt att tala och att agera i talarstolen gör ett delvis så negativt intryck. Herr Nilsson i Agnäs säger t. o. m. att han fått en känsla av att jag egentligen skulle vilja – jag hoppas att jag inte citerar fel nu – att Sverige låg först i den nämnda totalkonsumtionslistan. När det kan gå så långt är jag ledsen att jag agerar och talar som jag tydligen gör då jag står där framme i talarstolen, och därför skall jag stanna här nere i bänken och fortsätta. Det är tyvärr inte så lätt att föra en debatt där det tydligen är så mycket känsla med i diskussionen. Jag kan också förstå att det är så av många skäl, men vi kan väl ändå låta bli den typ av argumentering som nu förekommit.

Jag skall inte förlänga denna debatt utan vill bara göra ett par tillrättalägganden till herr Carlshamre. Han är ledsen för att jag citerat honom fel. Jag har en avskrift här av vad som sades i programmet Öppen kanal. Där säger herr Carlshamre: "I det fallet tror jag att det till mycket stor del måste karakteriseras som okynnesdrickande. Det är inte några märkliga problem bakom. Det finns ingenting, som tyder på att det är, utan det är ett okynnesdrickande och lättillgängligheten tillhoppa. För den gruppen finns det inget alternativ. De dricker inte blandat, de dricker öl."

Litet längre fram i programmet frågar programledaren: "Jag undrar varför är du så övertygad om att de här 12–14-åringarna verkligen dricker av okynne? Är det inte snarare så att de här ungdomarna, som har problem i 12–14-årsåldern, och berusar sig att de har väldigt svåra problem kanske t. o. m. psykiska problem, sociala problem, att de har en hopplös situation runtomkring sig? Det är därför de flyr." På det svarar herr Carlshamre: "Det är bara det att det finns faktiskt ingenting som tyder på det i de undersökningar som är gjorda, i varje fall inte påvisbart. Det är ungdomar, barn av alla sorter, av alla sorts anpassningsgrader och sådant. Det förefaller vara väldigt mycket tillfälligheter om man börjar eller inte."

Jag använde uttrycket "bara", och det var kanske olyckligt. Men nu har jag citerat exakt vad som sades, och sedan får andra döma över den uppfattning som herr Carlshamre i detta avseende för till togs.

Jag ber också att få tacka herr Aspling för förklaringen när det gäller hur ni hade det i höstas. Jag förstår att det var besvärligt och svårt att komma igenom det. Men det kan inte hjälpas, herr Aspling, att man ställer sig frågan: Varför förde ni då in uppgiften om att det skulle bli en proposition i propositionslistan? Varför tillsatte ni inte arbetsgruppen i november, december eller januari?

Herr JONSSON i Alingsås (fp):

Herr talman! Socialministern började sitt inlägg med att fråga om jag var ute för att mucka ett allmänt gräl om de här seriösa frågorna. I den mån jag försökte kan vi konstatera att jag inte lyckades. Tonen var mycket vänlig, även om jag fortfarande saknar någon som helst redovisning för en aktivitet som vore lämplig i det här läget.

Om man ibland höjer rösten, kan det ju bero på att man ändå upplever engagemang i dessa frågor som berör ungdomen och dem som har fått sociala problem just därför att de brukar och missbrukar alkohol.

Det är väl inte okänt för någon att den verkligheten är mycket dystert. Aldrig någonsin förr under detta århundrade har det druckits så mycket alkohol som nu. De senaste åren har vi haft en ökning på 6 % om året av den totala alkoholkonsumtionen. Skulle kurvan stå sig, har vi en fördubbling på mindre än 15 år. Det finns forskare som hävdar med bestämdhet att en fördubbling av alkoholkonsumtionen leder till en fyra- eller femdubbling av missbruket.

Det sades tidigare i debatten här i kväll att vi har 200 000 å 300 000 personer som går en svår balansgång mellan samhällsfunktion och social undergång. Det är 3 000, 4 000 eller kanske 5 000 människor som går en alltför tidig död till mötes.

Jag tycker att vi kunde göra en jämförelse. När det gäller andra typer av gifter kan det röra sig om ett fåtal människor, och det är rimligt att vi kraftfullt griper in; det har herr Aspling gjort i en rad frågor. Men när det gäller just bruksgifterna är det som om man inte ens ville eller kunde ta i detta.

Frågan har ju också en trafiksäkerhetssida. Ungefär var tredje förolyckad i trafiken är spritpåverkad, trots att "bara" 2 av 1 000 kör onyktert. Men trafiksäkerhetsverket säger att 2 av 1 000 innebär att det är 8 000 om dygnet som kör onyktert. Om vi skulle be att polisen stoppar alla som kör onyktert – och jag tror att vi är överens om att det borde ske – skulle det bli ett ingripande var tolfte sekund. Då tror jag att man får litet av den dimension som det ändå gäller.

Jag skulle vilja fråga: Är inte socialministern så oroad att han också upplever att vi här ändå måste försöka komma framåt?

Herr Aspling sade att dessa frågor måste behandlas med både saklighet och måttfullhet; det finns inga enkla och patenterade lösningar. Jag har ingen invändning mot det uttalandet på något sätt.

I den konkreta frågan om 20-årsgränsen när det gäller att handla i systembutikerna sade socialministern att han ville ha mer material för att regeringen skulle kunna göra en bedömning. Man säger sig onekligen: Tänk om herr Aspling 1965, när beslutet togs om mellanölets införande, hade sagt att vi måste se mycket noga på vad detta kan innebära. En kåsör i en storstadstidning skriver:

"Jag glömmer aldrig den infantila tidningskampanj som drevs för att trumfa genom mellanölet i riksdagen. Framför allt ledarskribenter och kåsörer i stockholmspressen lovsjöng det himmelrike vi skulle få om

*Om alkoholpoliti-  
ken*

vi kunde få köpa vår lilla sällskapsöl i närmaste butik. Det efterblivna, puritanska Sverige skulle få kontinentala vanor. Frihetens timme stundade! Nu skulle minsann inte nykteristmaffian i riksdagen få förtrycka Folket längre!"

Här har ledamöter stått upp och sagt att man har ändrat inställning sedan dess, och jag upplever att ingenting hindrar att också socialministern säger att vi måste ändra på detta beslut. Och här går att göra en hel del, även om man inte sitter inne med den fulla och hela sanningen. Man kan t. ex. verka för att vi får fler alkoholfria miljöer för ungdomen. I dag är det på många orter mycket svårt för ungdom att komma till en offentlig miljö där det är drogfritt.

Vi måste naturligtvis också försöka få stopp på bryggarnas mycket hårda exploatering av ungdomsgenerationen. Den exploateringen skedde framför allt i början av mellanölsperioden. Som här har sagts attackerade den ju också barngenerationen.

Jag tror att man får angripa tillgängligheten, och i det sammanhanget aktualiseras också prispolitiken när det gäller andra alkoholvaror. Man kan även satsa mycket aktivare på upplysning och information utan att invänta ytterligare utredning. Detta tycker jag är i harmoni med en social – eller låt oss säga mänsklig – syn på dessa problem.

Mellanöl är farligt, säger socialministern, starksprit är ännu farligare. Inte heller därvidlag har jag någon invändning. Men i denna situation tycker man sig höra de tiotusentals och hundratusentals människor som vädjar till oss att göra något åt det här. Vad vi behöver är en aktiv alkoholpolitik. *I dag har vi en alkoholpolitik med förhinder.*

Herr WIKSTRÖM (fp):

Herr talman! Det är faktiskt inte mitt fel att debatten blev så lång – jag talade i tio minuter i mitt första inlägg. Jag skall vara mycket kortfattad nu.

Jag är tacksam för det socialministern sade i sitt andra inlägg och för den öppna och måttfulla tonen. Får jag säga att jag för min del har aldrig ett ögonblick misstänkt herr socialministern för att stå på samma linje som herr Hillbo och herr Wennerfors i alkoholpolitiska utredningen. Jag vill säga det – jag vill inte rikta en sådan anklagelse mot herr Aspling.

Det är uppenbart att det finns många som har ändrat uppfattning på senare år, och jag har väldigt starkt intryck av ett inlägg som det herr Carlshamre gjorde. Det intryck jag får är att också socialministern i viss mån har ändrat uppfattning genom åren, och det är ju på det här området ingenting som man skall skämmas för eller beklaga.

Den avgörande frågan är naturligtvis synen på vilken effekt restriktionerna har, och för mig är det en gåta hur man kan tro att en social utvecklingsoptimism längre skulle hålla på det här området. Om det är någonting jag har att anmärka på i socialministerns andra inlägg, så är det denna ton av att om vi nu bara klarar de här sociala problemen, då kommer det väl ändå att bli bättre så småningom.

Vi vet att vårt land verkligen ligger långt framme när det gäller social välfärd, och jag är angelägen om att säga det, eftersom jag har en stark respekt för socialministerns ambitioner och insatser i det avseendet. Det är ju inte någon kritik mot det socialministern eller departementet eller socialstyrelsen står för när man konstaterar att trots denna välfärd har problemen ökat, och det är därför jag tror att man måste använda sig av restriktioner.

Jag har respekt för socialministerns hållning när han säger att han inte delar vår uppfattning, då vi menar att det nu är dags att avskaffa mellanölet. Jag tycker det är rejält när man talar om att man ännu inte är klar över att det skulle vara en riktig åtgärd. Här måste vi ha respekt för varandras hållning.

Nu skall alltså riksdagen ta över den här frågan, och jag vill gärna säga, eftersom debatten ju rymt mycket av både polemik och kritik, att det är viktigt att vi försöker komma till ett så samlat ställningstagande som möjligt. Jag har för min del god tillförsikt om det, bl. a. därför att ärendet väl lottas på skatteutskottet, som vid sina överväganden kommer att ledas av herr Wärnberg.

Herr NORRBY (c):

Herr talman! Jag har inget större behov av att förlänga debatten.

Vad jag ville ha fram som min uppfattning – och jag vill påstå även centerns uppfattning – i dessa frågor framförde jag i mitt första inlägg, och jag uttalar nu bara ett tack för det svar som jag fick av statsrådet Aspling på den fråga jag ställde. Jag vill uttala min tillfredsställelse över att statsrådet så klart slog fast sambandet mellan bruk och missbruk av alkohol. Jag hoppas också att beredningen i sitt arbete har detta helt klart för sig, när den tar ställning i frågorna.

Sedan bara en mycket kort kommentar och ett påstående, att det förslag som centern har framlagt i sin motion angående slopande av mellanölet tror vi kommer att genomföras. Vi föreslår att mellanölet skall klassas som starköl och att det inte skall få förekomma något öl med större alkoholhalt än 2,8 % i aflärerna. Därigenom tror vi att mellanölet försvinner även inne på systembutikerna, och då uppstår inte problemet längre.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Kvällen är sen och åtskilliga interpellationssvar återstår på föredragningslistan. Därför skall jag fatta mig utomordentligt kort.

Jag vill bara säga till herr Carlshamre och herr Wikström att när vi diskuterar de sociala frågorna och även restriktioner, så är det klart att det gäller ett både-och icke ett antingen-eller.

Jag skall sätta punkt där.

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om åtgärder för att  
förbättra återväx-  
ten av skog*

Herr jordbruksministern LUNDKVIST erhöll ordet för att besvara herr Fågelsbos (c) den 24 februari anmälda fråga, 1975/76:248, och anförde:

Herr talman! Herr Fågelsbo har frågat vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att förhindra ett fortsatt dåligt återväxtresultat inom skogsbruket.

Skogsstyrelsens senaste återväxttaxeringar visar att mer än hälften av den areal som skogsodlades åren 1972 och 1973 och ca 75 % av den areal som slutavverkades under två år på 1960-talet och som inte har skogsodlats saknar nöjaktig återväxt. Skogsägarna har alltså under dessa år inte uppfyllt de krav som skogsvårdslagen ställer. För att säkra en hög skogsproduktion i framtiden är det nödvändigt att dessa krav uppfylls. Skogsägarnas egna organisationer och skogsvårdsstyrelserna bör bidra till detta genom utökad information och rådgivning. Regeringen har innevarande budgetår ställt mer än 2 milj. kr. till skogsvårdsstyrelsens förfogande för dessa ändamål.

Vissa av de skogsplanteringar som gjordes förra året har enligt de uppgifter jag har fått tyvärr skadats i betydande utsträckning genom angrepp av snytbagge. Det är nödvändigt att minska denna typ av skador, t. ex. genom en omsorgsfull markberedning och plantering. För att underlätta en utökad markberedning, som alltså är en angelägen förebyggande åtgärd, har regeringen anvisat särskilda medel. Skogshögskolan gör vidare en bred forskningsinsats i frågor som rör snytbaggen och olika metoder för att bekämpa den och begränsa dess skadeverkningar. Skogshögskolan följer även det arbete som bedrivs på detta område i våra grannländer.

Jag kan slutligen nämna att jag har för avsikt att inom kort föreslå riksdagen att särskilda statsmedel ställs till förfogande för kompletterande plantering av sådana områden som har skadats av snytbagge.

Herr FÅGELSBO (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka jordbruksministern för att jag har fått min fråga besvarad.

Jag framställde min fråga med anledning av de rapporter som kommit in om de stora skadeverkningarna på planteringarna under 1975. Via skogsvårdsstyrelserna har det framkommit att 60 à 70 % av planteringarna i Mellansverige och Sydsverige har gått till spillo och att 7 à 8 % ytterligare är skadade genom angrepp av snytbaggen. Även de skadade plantorna kommer troligen att gå till spillo.

Från skogsägarhåll frågar man nu vad man kan göra. Jag hade tillfälle att närvara vid Skogsvårdsstyrelsernas förbunds kongress i höstas, där också skogsstyrelsen var representerad av sin generaldirektör, och där diskuterade man denna fråga. Vi har ju här i riksdagen beslutat om det DDT-förbud som nu råder, och skogsodlarna har den uppfattningen att om man inte har DDT, så kommer man till korta i kampen mot snytbaggen. Nu vet jag att DDT är ett värdekladdat ord, och jag vill inte

att vi skall få någon värdekladdad debatt om DDT i dag. Vi har väl nu ingenting annat att göra än att markbereda och vänta med planteringarna i två eller tre år. Då kan man möjligen komma till rätta med snytbaggen, har det sagts.

Det är gott och väl att jordbruksministern i sitt svar lovar att medel skall ställas till förfogande för ökad information, men jag tror ändå att det blir svårt att nyplantera under innevarande år. Planteringen kostar ju också stora pengar. Man räknar med att det i dag kostar mellan 1 300 och 1 500 kr. per hektar att plantera skog. Jag skulle faktiskt vilja fråga jordbruksministern: Har man då någonting annat att ta till än DDT? Hur allvarliga bedömer man att skadeverkningarna av DDT är? Världshälsoorganisationen har sagt att inga medicinska risker har kunnat påvisas med de kvantiteter som används i skogsbruket, vare sig i vårt land eller i något annat land.

Herr jordbruksministern LUNDKVIST:

Herr talman! Det är produktkontrollnämnden som fattar beslut i dessa frågor. Den har fattat beslutet att DDT inte längre får användas i skogsbruket. Det beslutet har fattats långt tidigare. Vi har haft ett DDT-förbud ända sedan 1970, men i skogsbruket har man haft dispens och fått använda DDT i samband med skyddsbehandling av plantor. Men i februari 1975 vägrade produktkontrollnämnden skogsbruket fortsatt dispens.

Regeringen mottog besvär över detta beslut, men regeringen avvisade besvären. Vi motiverade vårt beslut med de risker för människor och miljö som användningen av DDT innebär. Regeringen hänvisade också till Östersjökonventionen om den marina miljön. Vi har där tillsammans med de andra länderna uttalat att vi skulle försöka motverka risken för att DDT på något sätt kom ut i naturen. Likaså var Skogsarbetarförbundets inställning på denna punkt mycket bestämd.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att jag i mitt svar redovisat att det uppenbarligen inte bara är DDT-förbudet som förorsakat den situation vi har i skogen i dag. Den återväxttaxering som har gjorts visar att tidigare underlåtenhetssynder av skogsägarna varit med om att skapa den här situationen. Undersökningarna visar dessutom att man med en god markberedning kan nå utomordentliga resultat utan att använda DDT. Här har jag hänvisat till de åtgärder som vi i detta sammanhang vidtar för att förbättra möjligheterna att bedriva denna markberedning. Jag förutsätter att skogsägarna kommer att göra sitt bästa för att den vägen motverka de risker för en sämre återväxt som annars finns.

Herr FÅGELSBO (c):

Herr talman! Jag skall inte mycket förlänga den här debatten. Statsrådet riktade väl i viss mån en anklagelse mot skogsägarna för att inte ha gjort tillräckligt tidigare. Jag skall inte ta upp en debatt om det här i kväll.

Jag har med tacksamhet noterat att jordbruksministern kommer att

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om miljövårdsåtgärder i anslutning till Stålverk 80*

föreslå riksdagen att särskilda statsmedel skall ställas till förfogande för kompletterande plantering av områden som skadats av snytbaggen. Men om man skall utföra den planteringen i år är jag rädd att det inte kommer att lyckas.

Jag skall inte ta upp någon vidare debatt om DDT. Vi får väl hoppas att forskningen på ett eller annat sätt skall komma till rätta med snytbaggen. Men f. n. ser det verkligen mörkt ut, herr jordbruksminister!

Överläggningen var härmed slutad.

### § 3 Om miljövårdsåtgärder i anslutning till Stålverk 80

Herr jordbruksministern LUNDKVIST erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels herr *Lövenborgs* (vpk) den 20 februari anmälda interpellation, 1975/76:122, dels herr *Lothigijs* (m) den 24 februari anmälda interpellation, 1975/76:126. och anförde:

Herr Lövenborg har frågat mig vilka åtgärder jag anser måste vidtagas för att trygga bästa möjliga miljövård i samband med uppbyggandet av Stålverk 80 och om jag är beredd att i detta syfte förorda att erforderliga medel garanteras NJA.

Vidare har herr Lothigijs frågat mig om jag är beredd att lämna kammarerna en fullständig redovisning av de miljöproblem som uppstår med anledning av byggandet av Stålverk 80–85. Herr Lothigijs har även frågat mig vilka åtgärder jag är beredd att föreslå för att stålverket skall uppfylla de minimifordringar beträffande utsläpp i luften och i vattnet som uppställts av naturvårdsverket och koncessionsnämnden och om jag anser att de åtgärder som hittills vidtagits fyller de krav som allmänheten och miljövårdsmyndigheterna har rätt att ställa på en industribyggnad av denna storlek.

Interpellationerna besvaras här i ett sammanhang.

Vid prövning enligt byggnadslagen av stålverkets lokalisering har regeringen i beslut i maj 1975 föreskrivit långtgående villkor för verksamheten i syfte att begränsa miljöstörningarna. Bolaget har sålunda bl. a. ålagts att i sådan grad som från störningssynpunkt är erforderlig tillämpa den bästa teknik som har kommit till praktisk användning i nya stålverk. I samband med prövningen enligt miljöskyddslagen av Stålverk 80 skall omprövning vidare ske av gällande villkor för utsläpp från bolagets övriga anläggningar i Luleåområdet. Som ytterligare villkor har uppställts att överskottsgas och överskottsvärme skall tillvaratas.

Genom de nu angivna allmänna villkoren har regeringen slagit fast att den fortsatta planeringen av stålverket skall ske på ett sådant sätt att miljökraven tillgodoses. Det ankommer på koncessionsnämnden för miljöskydd att utforma de närmare villkor som skall gälla för verksamheten. Koncessionsnämnden är därvid bunden av de allmänna villkor som regeringen har ställt upp.

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om miljövårdsåtgärder i anslutning till Stålverk 80*

Bolaget har i februari 1976 inkommit till koncessionsnämnden med ansökan om prövning enligt miljöskyddslagen av Stålverk 80. Bolaget har samtidigt ansökt om omprövning av gällande villkor för bolagets nuvarande verksamhet i Luleå. Med hänsyn till de nyligen ändrade planerna för stålverket avser bolaget enligt vad jag erfarit att till sommaren 1976 inge en reviderad ansökan.

Arbetsmiljöfrågorna i samband med anläggandet av Stålverk 80 bevakas av arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen i Luleå i kontakt med bolaget och fackliga företrädare. Under våren 1976 avser representanter för arbetarskyddsstyrelsen att göra en samlad genomgång av arbetsmiljöfrågorna.

Eftersom miljöfrågorna i anslutning till byggandet av Stålverk 80 nu kommer att prövas av vederbörande myndigheter är jag inte beredd att här diskutera de miljövårdsproblem som uppkommer vid stålverket och de närmare åtgärder som behöver vidtagas för att motverka dessa.

Med anledning av herr Lövenborgs fråga om anvisande av medel för miljövårdsåtgärder vid Stålverk 80 vill jag framhålla att kostnaderna för dessa åtgärder måste ses som en del av de totala anläggningskostnaderna. De medel som kommer att ställas till förfogande för byggandet av stålverket kommer därför självfallet att täcka också kostnaderna för erforderliga miljövårdsåtgärder.

Herr LÖVENBORG (vpk):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min interpellation. Den framställdes den 19 februari, innan de senaste turerna för Stålverk 80 hade presenterats. Nu flyter det mesta i den här frågan, och därför är det synnerligen svårt att diskutera konkreta ting i samband med projektet.

Vi kommer för vår del att slåss för Stålverk 80 i dess ursprungliga skick – vi anser stålverket avgörande för Norrbottens framtid och en utgångspunkt för en bred industrialisering. Vi hälsade projektet med glädje, och den planerade reträtten fyller oss med besvikelse. Katalogen över svikna löften till Norrbotten får inte bli längre än den redan är. Men den debatten hör kanske inte hemma i detta sammanhang.

Min interpellation ställdes mot bakgrund av att projektledningen för Stålverk 80 ville slippa rena svavlet och som konsekvens därav släppa ut mellan 50 och 60 ton svaveldioxid i den luft som människorna i kommunen skall andas. När det gäller NJA diskuteras ofta spridningseffekten. Om utsläppen i luften vet man att spridningseffekten är betydande redan av nuvarande luftföroreningar.

Jag ansåg alltså att uppgifterna om att man av kostnadsskäl skulle avstå från nödvändiga reningsanläggningar var så alarmerande att det redan på ett tidigt stadium måste dras i gång en klagörande debatt med raka besked från ansvarigt håll.

Det gamla järnverket var en svår föroreningskälla för både luft och vatten. Stora delar av Luleå plågades av stoftnedfall. Fastigheterna blev

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om miljövårdsåtgärder i anslutning till Stålverk 80*

svarta, lacken på bilarna förstördes och vilka hälsorisker som var förknippade med utsläppen vet väl ingen riktigt.

På senare år har man något kunnat begränsa föroreningarna från NJA. Det var också mot den bakgrunden man med viss förskräckelse kunde läsa om de nya miljörisker som skulle vara förknippade med projektet Stålverk 80. Enligt projektledningen skulle man kunna tänka sig att släppa ut 63,5 ton svaveldioxid över Luleå. Men det kan inte luleåborna tänka sig, och protesterna från NJA:s arbetare såväl som från kommunens invånare lät inte vänta på sig. Svaveldioxiden går att rena, men det skulle kosta ca 100 miljoner att genomföra den ordningen, har det sagts.

I interpellationssvaret redogör nu jordbruksministern för de allmänna villkoren och framhåller att regeringen har slagit fast att det skall ske på sådant sätt att miljökraven tillgodoses och att koncessionsnämnden är bunden av de allmänna villkor regeringen har ställt upp.

I det läge som hela frågan om Stålverk 80 nu befinner sig är det inte möjligt att diskutera miljöfrågorna i hela deras vidd. Statsrådet kan naturligtvis inte ge besked om effekterna av ett projekt som kanske inte förverkligas eller som bara blir en skugga av tidigare planer.

Jag vill sluta med att uttala förhoppningen att Stålverk 80 byggs i enlighet med de ursprungliga planerna och att hela projektet också formas till ett mönster när det gäller det yttre och inre miljöskyddet. Förmodligen får vi nya tillfällen att diskutera dessa frågor.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag ber också att få tacka jordbruksministern för svaret.

Varje gång jag tar upp frågan om miljövården i samband med NJA och Stålverk 80 har jag en förtvivlad otur. Svaren blir så ofullständiga och generella att det synes meningslöst att diskutera dem. Felet härför är inte mitt. Orsaken är att varje gång som jag tar upp denna miljövårdsfråga så inträffar samtidigt förändringar inom NJA och i fråga om planeringen av Stålverk 80, varför man inte kan få något ordentligt grepp om det hela. Turerna är så många att även en miljövårdsminister måste känna sig förvirrad. Hur är då sitsen för alla de människor i ämbetsverk och forskningsgrupper som skall ge ett svar när det gäller miljövårds-situationen och som nästan varje kvartal och ibland med kortare tids-mellanrum får nya premisser att arbeta efter?

Det är f. n. nästan omöjligt att få ett grepp om den samlade kvantitet föroreningar som kommer att släppas ut där uppe. Jag kan alltså inte i detalj gå in på föroreningsmängderna trots att jag har samlat ett ganska stort material. Vi vet knappast vad det gäller, och det vet inte statsrådet heller.

Min första fråga i interpellationen var: "Är statsrådet beredd att lämna kammaren en fullständig redovisning av de miljöproblem som uppstår med anledning av byggandet av Stålverk 80-85?" Planerna har alltså nu förändrats, och statsrådet är inte beredd att nu diskutera de miljövårdsproblem som uppkommer vid stålverket och de närmare åtgärder

som behöver vidtas för att motverka dessa. Det förstår jag. Under dessa förutsättningar blir min fråga nu: Är statsrådet när nya planer har fastställts beredd att då ge kammaren en grundlig redovisning av de åtgärder som vidtagits?

Det sägs i interpellationssvaret att en grupp under kommande år skall ge besked i denna fråga. Det skall tydligen ske även under 1976, och då kanske vi i kammaren kan få en noggrann redovisning av detta.

Vi skall komma ihåg några förhållanden, herr statsråd, som gör att vi måste vara särskilt uppmärksamma på vad som händer i denna del av Norrland.

För det första är detta den största satsning som någonsin gjorts på ett enda företag på en begränsad ort. Det är därför rasande lätt, när man i hast och med väldiga kast i planeringen bygger en verksamhet av denna art, att man inte i tillräcklig grad ser på miljön, glömmer miljöproblem eller bortser från vissa problem med anledning av kostnaderna. Visar sig lönsamheten dålig gör man kanske inskränkningar på miljöinvesteringar eller drift av desamma. Det behöver inte vara så, men det kan faktiskt bli så.

För det andra: Om man bygger ett stort statligt verk, har man verkligen chansen att utveckla den ambition som man anser bör finnas också vid andra företag i vårt land när man bygger nytt. Klickar det på den här punkten, då mister man ett förtroende och respekten för upprätthållandet av de normer som kanske är regeringens ambition.

Hitintills, för det tredje, har inte NJA Och kokswerket – det sade också herr Lövenborg – uppfyllt de elementära fordringar som naturvårdsverket och andra ställt på företaget. De nuvarande utsläppen är på tok för stora, och det inger icke ett tillräckligt förtroende. Stålverkets ledning har begärt att få slippa vissa investeringar på miljösidan – vilket herr Lövenborg tog upp – med anledning av det nya stora verket, för man ansåg dessa investeringar vara för dyra. Jag anser, på grundval av statsrådets svar, att det är angeläget att lösa dessa problem, även om hänsyn givetvis måste tas till kostnaderna. Min önskan är att inte överdriva de här frågeställningarna, men vad som är nödvändigt är att natur och människor utan skador kan bära resultatet av de utsläpp som sker. Det får inte vara så att regeringen använder sin fullmakt i miljöfrågor för att gå betydligt längre än vad koncessionsnämnd och naturvårdsverk anser riktigt att göra.

Vi skall också komma ihåg, och det är viktigt, att på de breddgrader där Luleå ligger är möjligheterna till destruktion av avfall väsentligt mindre än i andra delar av vårt land. Det är en stor skillnad. De föroreningar som t. ex. kommer från industriområdena i Europa är allvarligare för Norrlands del än för andra delar av vårt land, som har möjligheter att bryta ner dem. Därför är Norrland känsligare för miljöskador när nya industrier byggs. Om man skulle bygga ett riktigt stort verk av nedsmutsande karaktär, var i världen skulle man helst lägga det? Jo, det vill expertisen göra någonstans i Brasiliens urskogar. Där finns ett bättre

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om miljövårdsät-  
gärder i anslutning  
till Stålverk 80*

klimatiskt underlag, växtlighet och sådant som skapar möjlighet att ta hand om avfall på ett naturligt sätt.

Min tredje fråga i interpellationen: "Anser statsrådet att de åtgärder som hittills vidtagits fyller de krav som allmänheten och miljövårdsmyndigheterna har rätt att ställa på en industriutbyggnad av denna storlek?" besvaras så här av statsrådet: "I samband med prövningen enligt miljöskyddslagen av Stålverk 80 skall omprövning vidare ske av gällande villkor för utsläpp från bolagets övriga anläggningar i Luleåområdet."

Det är knappast tillfredsställande att inte godta en för det redan befintliga verket betydligt bättre sanering. Jag tolkar svaret så att vad statsrådet avser är en betydligt bättre sanering än den som finns f. n.

Jag har begärt i en tidigare interpellation att man under byggtiden skulle tillsätta en liten miljögrupp på några personer av forskarkaraktär och samtidigt praktiska människor som bevakar, rapporterar och framför förslag under tiden som denna jätteinvestering sker där uppe. Det tycker jag vore det minsta man kunde begära. Då kunde man på olika områden följa allt vad som händer. Men regeringen har hittills sagt nej. Staten skulle enligt mitt förmenande kunna komma undan mycket obehag i framtiden, om man hade en vägledande liten grupp. Jag vet att statsrådet kommer att säga att vi har det i tillräcklig grad - vi har koncessionsnämnden, naturvårdsverket och folk inom kommunerna som har till uppgift att följa det hela. En del av dessa människor är mer eller mindre knutna till verksamheten där uppe. Jag tycker emellertid att mitt förslag är riktigt och att regeringen därigenom skulle skydda sig själv. Det är inte bara fråga om byggandet av stålverket, utan det är fråga om samhällsuppbyggandet över huvud taget och skador som uppträder när man efter dessa grunder snabbt utvidgar ett samhälle så kolossalt.

När den första glädjen över industrisatsningen i Luleå gått över - för min del tycker jag att det är riktigt att en viss satsning görs för människorna i den regionen - kommer man att fundera på vad den innebär utöver sysselsättningen och den ekonomiska aktiviteten, och då kommer miljöfrågan in i bilden som en tredje faktor. Det är då som kritiken kommer, om man inte uppfyller alla de kriterier som erfordras för naturen och den mänskliga levnaden där uppe.

Jag ber att ytterligare få tacka statsrådet för svaret.

Herr jordbruksministern LUNDKVIST:

Herr talman! Jag vet inte riktigt hur jag skall tolka herr Lothigius anförande. Visserligen sade han mot slutet att han tyckte att det var riktigt att det skedde en satsning för sysselsättningen där uppe, men hela tiden andades hans inställning till stålverket något av att det vore bättre om det inte blev lokaliserat till Norrbotten. Han talade om Brasilien och om vad som över huvud taget kan komma att hända framöver när den första förtjusningen över sysselsättningstillfällena har lagt sig.

Frågan om sysselsättningen har funnits som utgångspunkt vid diskussionen kring stålverket - det är i och för sig inte den frågan jag

skall ta upp men jag kan nämna den som bakgrund till hanteringen av projektet ur miljösynpunkt. När vi beslutade oss för utbyggnaden av stålverket i Luleå beslutade vi också att göra en ordentlig förprovning om utbyggnaden även ur miljöskyddssynpunkt gick för sig. Flertalet myndigheter som har ansvaret för vår miljö har tillstyrkt utbyggnaden av Stålverk 80. När beslutet togs att man skulle bygga ut där uppe lade regeringen fast de allmänna principer som bör gälla för myndigheternas arbete i fråga om att detaljbestämma de restriktioner och det skydd i övrigt för miljön som bör omgärda stålverket.

Jag frågar: Kan man gå längre? Man har sagt att här skall tillämpas bästa kända teknik på de anordningar som över huvud taget har med miljöskydd att skaffa och att i samband med att man prövar villkoren för Stålverk 80 skall man ompröva miljöskyddsbestämmelserna för alla anläggningar som bolaget i övrigt har där uppe i Luleåområdet – detta för att få klart för sig de totala utsläpp i luft och vatten som det kan bli fråga om. Man har ytterligare givit anvisningar om att överskottsgas och överskottsvärme skall tillvaratas.

Detta är alltså allmänna principer, som regeringen har uttalat sig för. Då är det underligt att herr Lothigius ifrågasätter över huvud taget regeringens ambitioner i detta sammanhang. Det är inte regeringens sak att gå in och i detalj bestämma hur detta skydd skall utformas. Prövningen åligger koncessionsnämnden enligt den ordning som vi själva i riksdagen har varit överens om att bestämma. Den ordningen måste följas, annars kommer man i andra sammanhang att klaga på att regeringen lägger sig i myndigheternas arbete och i uppgifter som regeringen inte har rätt att lägga sig i.

Jag tycker nog att herr Lothigius anförande hela tiden andades en misstänksamhet, som det inte finns någon grund för. Vi har ambitionen att detta stålverk skall utföras på ett från miljösynpunkt riktigt sätt. De myndigheter som nu har att konkret ta ställning till vilka restriktioner och krav som skall ställas har att arbeta utifrån den ambitionen.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag tycker att herr statsrådet i sitt interpellationssvar rent allmänt har givit en positiv bild av hur ni önskar ha det. Min uppgift såsom riksdagsman är att kritiskt betrakta detta och fråga: Håller det? Vad finns det för underlag i den tidigare diskussionen? Vad har man förut gjort? Vilka eftersläpningar finns? Mot bakgrund härav har jag alltså dragit vissa paralleller och sagt att jag hoppas att de saker rättas till som är av sådan karaktär att de inte är tillfredsställande. Det vet statsrådet. Vi känner till vilken kritik som har framförts där uppe, bl. a. av länsläkaren, och hur människor boende i närheten på Hertsön och på flera andra områden har blivit utsatta för miljöförstöring.

Jag har med stort intresse läst stålverkets berättelse om hur man skall kunna klara dessa frågor och beskrivning av miljön där uppe. Jag har jämfört den beskrivningen med naturvårdsverkets beskrivning och hur

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om taxiflygföretagens ekonomiska förhållanden*

verket har sett på situationen. Det märkliga är att de beskrivningarna är helt olika. Naturvårdsverkets siffror och uppgifter skiljer sig helt från dem som ledningen för stålverket har lämnat. Mot bakgrund av vad som här har sagts förmodar jag att man tillämpar de regler som naturvårdsverket för fram.

I ett tidigare skede, när denna fråga togs upp, sade naturvårdsverket att det endast under de och de förutsättningarna kunde tillstyrka ett byggande. Då får regeringen ta på sitt ansvar om regeringen av andra skäl, som regeringen har makt och myndighet att utnyttja, bygger stålverket utan att helt ta ställning till alla de problem som uppstår. Där blir det givetvis en differens – det är en kostnadsfråga och en sysselsättningsfråga – och jag har stor förståelse för att sådant kan inträffa, men skillnaden bör vara så liten som möjligt.

Det är en positiv kritisk inställning jag har till det hela. Sedan är det en annan sak att vi från vårt håll har kritiserat stålverket och att det kanske börjar ordna sig efter de linjer i fråga om ekonomin som vi tror mera på.

Det är också intressant för oss att få meddela våra synpunkter på den allmänna miljön. I det sammanhanget finns en del saker som jag skulle vilja påpeka – bl. a. diskuteras ju systemet för intagning av vatten osv. Gaser och annat kan tas till vara på ett utomordentligt förnämligt sätt, däremot är det mera tveksamt om man kan få ett slutet vattensystem att fungera. Jag hoppas emellertid att man skall lyckas åstadkomma ett sådant system. Med de väldiga vattenmassor det rör sig om skulle annars karaktären förändras på hela det område där utsläppen sker.

Jag förmodar att vi litet längre fram får tillfälle att se om de önskemål herr statsrådet har fört fram verkligen har kunnat genomföras.

Överläggningen var härmed slutad.

#### § 4 Om taxiflygföretagens ekonomiska förhållanden

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Danells* (m) den 17 februari anmälda interpellation, 1975/76:116, och anförde:

Herr talman! Herr Danell har i en interpellation frågat mig om jag avser vidta åtgärder för att motverka dagens ekonomiska krisläge bland taxiflygbolagen.

Den del av den civila luftfarten som benämns taxiflyg har under de senaste åren expanderat kraftigt. År 1974 fanns totalt 44 bruksflygföretag med tillstånd att bedriva bl. a. taxiflyg. Dessa företag disponerade sammanlagt 183 flygplan. Utvecklingen inom taxiflygbranschen har resulterat i att antalet flygplansrörelser har ökat från 49 000 år 1967 till 114 000 år 1974. Antalet ankommande och avresande passagerare ökade från 100 000 år 1973 till 160 000 år 1974.

---

*Om taxiflygföretagens ekonomiska förhållanden*

Herr Danell har i sin interpellation pekat på en rad omständigheter som har orsakat det ekonomiska läge som enligt hans mening dessa företag i dag befinner sig i. Till detta är att säga att arbetsgivaravgifter inte är något säreget för taxiflygföretagen och att energiprishöjningarna har drabbat flyget och kommunikationssektorn över huvud. Säkerhetsbestämmelserna bör självfallet utfärdas med utgångspunkt i att de resenärer som anlitar taxiflyget skall kunna vara förvissade om att tillräckliga säkerhetsåtgärder är vidtagna. Ekonomiska överväganden får därför inte leda till att säkerheten eftersätts. Vad gäller luftfartsavgifterna kan nämnas att – som ett led i strävandena att åstadkomma ett s. k. rundare Sverige – avgifterna för inrikestrafiken satts betydligt lägre än avgifterna för utrikestrafiken. Dessutom finns möjlighet att lösa årskort för mindre flygplan vilket innebär att avgiften beräknad per passagerare blir väsentligt lägre än om avgift skall erläggas vid varje flygning.

Frågan om uppbyggnaden av Crownair – numera Crownair Flygtjänst AB Swedair – har varit föremål för riksdagsbehandling vid två tillfällen under de senaste åren. Riksdagen har därvid beslutat att anvisa de medel som behövs för uppbyggnad av bolaget. Härigenom har en organisation skapats för att tillgodose de krav som kan förutses för försvaret i en beredskaps- eller krigssituation. Det har vid överväganden angående Crownairs uppbyggnad ansetts naturligt att statliga myndigheter utanför krigsmakten i fred anlitar bolaget för de flygtransporter som bolaget har kapacitet för utan att verksamheten därför primärt skall vara inriktad på taxiflyg.

Inom kommunikationsdepartementet följer vi givetvis utvecklingen inom taxiflygbranschen liksom även flygsektorn i övrigt med uppmärksamhet. Någon anledning att f. n. företa några särskilda åtgärder föreligger enligt min mening inte.

Under detta anförande övertog herr andre vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr DANELL (m):

Herr talman! I min interpellation till kommunikationsministern om taxiflygets stora svårigheter med även från företagsynpunkt höga avgifter, monopolföretag i branschen m. m. har jag inte gått in på de principiella frågorna om hur det svenska inrikesflyget bör se ut i framtiden. Förhållandet mellan det reguljära flyget och taxiflyget och frågan om ett klarare regelkomplex för detta är sådant som jag tagit upp i motionen 1533, och jag finner därför ingen anledning att i detta läge beröra den för inrikesflyget mer allmänna debatten.

Att jag nu i stället frågat kommunikationsministern om man från regeringens sida avser att vidtaga åtgärder för att motverka dagens ekonomiska krisläge bland taxiflygbolagen har sina alldeles speciella skäl. Genom åtskilliga kontakter med både välinformerade myndighetspersoner och taxiflygföretagare under det senaste halvåret har det stått allt-

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om taxiflygföretagens ekonomiska förhållanden*

mer klart för mig vilket kärvt läge branschen har hamnat i. När sedan ryktena om att några av våra största taxiflygföretag överväger försäljning, troligtvis till det statliga Crownairbolaget, tyckte jag att det fanns skäl för att aktualisera frågan hos kommunikationsministern.

I min interpellation anger jag några skäl varför just taxiflygföretagen befinner sig i ett sådant krisläge i förhållande till andra branscher. För det första nämner jag de under senare år snabbt accelererande pålagorna på företagen i allmänhet och flygföretagen i synnerhet. För det andra är det de våldsamma höjningarna av bränslepriserna, och för det tredje nämner jag luftfartsverkets hårdnande krav och monopolsituationen för det statliga flygbolaget Crownair.

Innan jag ger mig in på att försöka beskriva själva taxiflygbranschens utseende kan det dock vara värt att ge en allmän kommentar om vikten av att vi har ett inrikesflyg som även omfattar ett taxiflyg. Att svenskt inrikesflyg domineras av SAS och Linjeflyg är väl känt. För Sveriges och Skandinavien's kontakter utåt är det också nödvändigt att se till att vi ger viss trygghet för SAS-koncernen. Vi skulle knappast vinna på att lönsamma linjer erbjuder fullständig konkurrens mellan SAS/Linjeflyg och flera mindre bolag om man samtidigt riskerar att det stora bolaget då tvingas dra in de mindre lönsamma linjerna med svåra regionalpolitiska följder. Men helt givet är att nuvarande ordning inte är konsumentanpassad då man givit SAS-koncernen förstahandsrätt till alla upptänkliga linjer i landet. Att ett taxiflygföretag kan få tillstånd att flyga linjetrafik mellan några platser är således helt beroende på SAS och luftfartsverkets eventuella välvilja att acceptera ett undantag från huvudregeln att SAS utför all reguljär linjefart.

Nu är det bara ett fåtal företag som utför reguljär trafik med flygplan under 5 700 kg – en magisk gräns i sammanhanget. Resten av taxiflyget kör på beställningstrafik. Hur pass stor taxiflygbranschen är kan vara svårt att bestämma beroende på vad som i realiteten inräknas i det s. k. taxiflyget. Men enligt det nybildade Taxiflygföretagens riksförbund arbetar ca 25 företag med 75 plan och 250 anställda med personbefordran under kategorin "luftfart i förvärvssyfte, bruksflyg under instrumentförhållanden".

Företagens storlek skiftar både vad gäller antalet plan, planens tekniska standard och antalet anställda. De mindre företagen har en pilot som oftast också en ägare, en tekniker och ett plan. De större företagen har 10-talet fast anställda piloter med uppbyggd teknisk organisation samt 5–7 plan, ibland jetplan. Branschen omsätter uppskattningsvis 75 milj. kr. om året med plan som har ett totalt marknadsvärde om ca 100 milj. kr.

Herr talman! Jag har gjort den här beskrivningen av branschen för att försöka ge en bild av den nyckelbransch som sedan länge har funnit sina former och på ett övertygande sätt skakat av sig gamla förlegade uppfattningar om att denna del av flygbranschen skulle vara mindre seriös. Helt klart är att taxiflyget i huvudsak har näringslivet som kund

---

*Om taxifygföretagens ekonomiska förhållanden*

och att det därmed fyller en oerhört viktig funktion.

Därmed avser jag att med utgångspunkt i några av statsrådets mycket allmänna kommentarer, såvitt jag förstår helt främmande för taxifyglets realiteter, ge min syn på problemen.

Statsrådet säger i sitt svar att varken arbetsgivaravgifter eller höjda bensinpriser skulle ha drabbat taxifygföretagen speciellt hårt. Det visar dess värre på en dålig kännedom om verkligheten. Generellt sett är det givet att snabba höjningar av redan betungande avgifter och priser drabbar mindre företag hårdare än större företag, som i det här fallet dessutom har en uttalad garanti att överleva. Dessutom är det på det viset att flygföretagen har en markerad höglöneprofil bland sina anställda beroende på de speciella krav som ställs på personalen. Bara lönekostnaderna för ett normalt plan med två piloter är över 200 000 kr. per år. Naturligtvis slår då arbetsgivaravgifterna hårdare bland flygföretag än bland andra småföretag. Svårigheterna för taxifygföretagsamhet framgår också dels av tidigare nämnda uppgifter om försäljning av ansedda företag i branschen, dels av att flera större industriföretag avvecklar sina egna flygavdelningar nu för att i stället köpa tjänster i framtiden.

Statsrådets uppfattning om att luftfartsverkets krav och avgifter tydligen inte skall behöva föranleda någon speciell oro är märklig. Naturligtvis inser jag liksom de verksamma taxifygarna att säkerhetsbestämmelserna som kommit under senare år är betydelsefulla och inte får ifrågasättas på grund av ekonomiska överväganden. Det framgår av det faktum att flera företag, redan innan de tvingande bestämmelserna kom om exempelvis dubbla piloter, hade uppfyllt dessa säkerhetskrav. Men det går heller inte att blunda för det faktum att dessa företag, som bara har omkring 10 anställda, får en väldig ekonomisk belastning då de helt plötsligt skall anställa en tredjedel så mycket folk till som alltså är mycket högt betalda.

I sammanhanget kan man göra en jämförelse med våra lokförare, som länge krävt dubbla förare på mängder av linjer i landet just av säkerhetsskäl men som förvägrats detta av kostnadsskäl – trots att det då för SJ gällt en liten relativ ökning av lönekostnaderna. Det går således aldrig att komma ifrån att de speciella krav som självfallet skall ställas på flygföretagen när det gäller säkerheten gör att kostnadsskruven på taxifygföretagen är enastående i jämförelse med många andra företag.

Beträffande luftfartsavgifterna är det rent fel att såsom i interpellationssvaret påskina att det i dag är någon mildare behandling av företaget med mindre plan. Det faktiska läget är följande:

De olika avgifterna är tillstånds-, besiktning-, landnings-, parkerings-, hangar- och undervägsavgifter. Såsom statsrådet säger finns det årskort för landnings-, parkerings-, hangar- och undervägsavgifterna. Årskorten har olika gränser för de olika avgiftsklasserna, som när det gäller exempelvis landningsavgifterna får helt orimliga marginaleffekter. Således kostar ett sådant årskort för ett plan upp till 3 000 kg 7 500 kr., medan årskortet för ett plan som är 50 kg tyngre kostar 18 000 kr. Av någon

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om taxiflygföretagens ekonomiska förhållanden*

anledning har man också här övergett den i andra sammanhang använda gränsen 5 700 kg. Besiktningssavgifterna är utformade så att man tillämpar en mängdrabatt, vilket man inte med bästa vilja i världen kan påstå är till fördel för ägare av mindre plan. Upp till 6 000 kg är denna avgift 100 kr. per 100 kg, medan plan över 6 000 men under 50 000 kg kostar kr. 39:50 per 100 kg över de 6 000. Mängdrabatten ökar sedan ännu mer för de verkligt stora planen över 50 000 kg. Tillståndsavgifterna är beroende av antalet plan och ger också en viss skevhet, eftersom ett plan kostar 5 800 kr. per år, efter 9 200 det första året, medan exempelvis Linjeflyg betalar 40 000 kr. för sina 18 plan.

Om man utöver de nu nämnda statliga avgifterna också tar med moms och arbetsgivaravgifter samt kommunala passagerar- och landningsavgifter finner man att ett plan på exempelvis 4 080 kg bara i avgifter till det allmänna kostar omkring 350 kr. per timme med 500 timmars trafik. Generellt kan man säga att av priset för resa med ett normalplan under 5 700 kg går 20 % bara i avgifter till stat och kommun. Resten skall betala bränsle, löner, administration och i bästa fall en vinst.

Mot bakgrund av den här något svåråtkomliga bilden av avgifter m. m., men framför allt med hänsyn till den sneda fördelningen av avgifter till småföretagens nackdel, är det min bestämda uppfattning att det är nödvändigt att försöka finna ett enhetligt system, där man tar hänsyn till de olika delarna av flygbranschen och till deras resp. betalningsförmåga.

Jag vill också understryka att förståelsen för avgifterna naturligtvis inte blir bättre när det allmänna sköter sina åligganden så pass dåligt som varit fallet hittills. Således har det varit först på sistone som taxiflyget fått en chans att få delta i projektering av Arlanda. Den tidigare utformningen av Arlanda och den skandalartade nedläggningen av Bromma har genomförts resp. beslutats utan något samarbete med alla dem som befinner sig utanför SAS och Linjeflyg – som knappt heller fått vara med. Regeringens tvekan att anamma klarare regler om linjefart för taxiflygbolag i form av s. k. linjetaxi har inte heller förenklat tillvaron i branschen.

Till sist några ord om Crownairs – Svensk Flygtjänst AB, Swedair, som det numera heter – monopolställning efter det att regeringen uppmanat statliga verk och myndigheter att vända sig till det statliga flygföretaget. Det enda som skulle kunna sägas för detta monopols försvar är att när Crownair en gång bildades så fanns det ingen marknad för det bolaget. Det erkänner alla i dag. När man så beslöt sig för, trots allt, att satsa på Crownair så gjorde man transaktioner av uppseendeväckande slag samt gav det ett monopol. Utan de åtgärderna hade förmodligen aldrig Crownair fått en chans. Men att nu fortsätta med monopolen kan ju rimligtvis inte ha några andra skäl än stelbenta ideologiska. Företaget dominerar marknaden och har köpt till sig andra företag så att man inom sin verksamhet arbetar med operation, reparation och försäljning av plan. Eftersom jag nu hört signaler från bl. a. försvarets ci-

vilförvaltning om att Crownair anses vara för dyrt och att man borde ta in offerter från andra företag, så hade jag hoppats att det var en tendens som statsrådet skulle gilla. Av svaret i dag tycks det inte vara fallet. I ett läge då den offentliga sektorn ökar och utflyttningen av statliga verk dess värre är en realitet stiger givetvis efterfrågan på flygtjänster. I det läget är det rena övergreppet gentemot den privata verksamheten att bibehålla ett statligt monopol.

Ja, herr talman, det blev mycket det här. Anledningen därtill är utformningen av interpellationssvaret. Även om jag tackar för detsamma, så måste jag konstatera att departementets försök att i den här frågan se på verkligheten sådan den nu är inte tycks ha varit alltför seriösa. Av den anledningen vill jag avsluta med tre frågor till statsrådet:

1. Anser inte statsrådet att Crownair nu är tillräckligt starkt för att klara sin verksamhet utan en monopolställning?

2. Kan statsrådet tänka sig en översyn av befintliga avgifter till luftfartsverket för att bättre ta hänsyn till betalningsförmågan?

3. Avser statsrådet att framgent låta allmän- och taxiflyget få delta i projektering och byggande av eventuella kommande flygplatser?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill börja med att säga att vi självfallet är överens om att vi i det här landet skall ha ett taxiflyg. Det har såvitt jag vet aldrig ifrågasatts av vare sig regeringen eller någon annan att det finns ett stort värde i taxiflyg. Sedan kan man naturligtvis ha olika uppfattningar om hur utformningen av ett taxiflyg skall vara.

Jag kunde av herr Danells replik konstatera att herr Danell åtminstone på en punkt inte har läst mitt interpellationssvar. Herr Danell gjorde gällande att jag i interpellationssvaret skulle ha sagt att arbetsgivaravgift och bränsleprishöjningar inte drabbar taxiflygföretagen särskilt hårt. Så föll herr Danells ord. Var står det i mitt svar?

I mitt interpellationssvar har jag konstaterat, sedan herr Danell i sin interpellation har pekat på en rad omständigheter, bl. a. arbetsgivaravgifter och energiprishöjningar, att arbetsgivaravgifter inte är något särceget för taxiflygföretagen och att energiprishöjningarna har drabbat hela kommunikationssektorn. Det är inte samma sak, herr Danell, som att säga att inte dessa två företeelser skulle ha drabbat taxiflygföretagen särskilt hårt. Avsikten med mitt svar när det gällde dessa två ting var att säga att de drabbar alla lika hårt.

Beträffande Brommafrågan skall jag bara konstatera att herr Danell ville göra gällande, att vi i detta sammanhang inte skulle ta någon notis om taxiflygföretagen och kanske inte ens om allmänflyget som helhet. Låt mig peka på att vi i samband med aktualiserandet av förflyttningen av Linjeflyg från Bromma till Arlanda omedelbart tillsatte en utredning för att se på lokaliseringen av allmänflyget. Man kan åtminstone inte hävda, som herr Danell gör, att vi helt skulle ha nonchalerat allmänflygets problem i den situation som uppstår när Linjeflyg skall flyttas från Bromma.

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om taxiflygföretagens ekonomiska förhållanden*

Sedan har vi också haft ingående och seriösa diskussioner med representanter för allmänflyget vid varje tillfälle då de i skriftlig eller muntlig form har begärt att få diskutera sina problem. Det har aldrig vid något tillfälle ifrågasatts att de inte skulle få framföra sina synpunkter till mig eller till någon annan ansvarig. Jag vill alltså på det bestämdaste tillbakavisa herr Danells beskyllningar för att vi i något enda sammanhang skulle ha nonchalerat allmänflygets problem i den mån några sådana krav har förts fram för den näringen.

Sedan till Crownair. Som jag nämnde i mitt svar har frågan om uppbyggnaden av Crownair varit föremål för riksdagsbehandling vid två tillfällen under de senaste åren, bl. a. i samband med förvärvet av Svensk Flygtjänst AB – ett företag med större delen av sin verksamhet inriktad på försvaret.

Crownair har, som jag sade i mitt svar, numera god kapacitet för att tillgodose de krav som kan förutses för försvaret i en beredskaps- eller krigssituation och goda möjligheter att ge den från beredskapssynpunkt nödvändiga flygplansflottan en meningsfull användning också i fred. Därför har det, såsom jag också nämnde i mitt svar, mot den bakgrunden ansetts naturligt att statliga myndigheter även utanför krigsmakten i fred anlitar bolaget för de flygtransporter som bolaget har kapacitet för utan att verksamheten därför primärt skall vara inriktad på taxiflyg.

Herr Danell undrade då – det var en av hans frågor till mig – om man inte kan anse att man nu har kommit i en situation där Crownair inte skall behöva ha, som han säger, monopol. Ja, uppbyggnaden av Crownair har ju som jag sade lett till att bolaget fått resurser att i fred erbjuda flygservice åt statliga myndigheter, åt kommuner, linjeflygbolag och privata företag. Vilka flygtjänster har då Crownair producerat? Hur ser siffrorna ut?

Under år 1975 producerade bolaget med egna flygplan 2 500 flygtimmar av renodlad taxiflygkaraktär för statliga myndigheter, vilket utslaget på samtliga taxiflygföretag i landet blir mindre än 100 flygtimmar i medeltal per företag. En sådan omfattning av flygningarna för statliga myndigheter kan såvitt jag begriper inte rimligen märkbart påverka övriga flygbolags lönsamhet; det är en omöjlighet. – Detta om monopolet för Crownair.

Det är alldeles omöjligt att, som herr Danell i sin andra fråga menar, gå in och göra någon specialdestination när det gäller luftfartsverkets avgifter för denna form av flygverksamhet. Detta anser jag mig inte ens behöva diskutera vidare i den här omgången.

Man kan naturligtvis också i likhet med vad herr Danell gjort i sin interpellations peka på risken för arbetslöshet inom taxiflygbranschen. Detta är en fråga som jag inte närmare berört i mitt ursprungliga svar.

Herr Danell påstår att det råder en krissituation inom taxiflygbranschen. Jag vill gärna, utöver vad jag sade i mitt svar, nu rent allmänt säga att utvecklingen inom taxiflygbranschen – som är ganska utpräglad, eftersom det är ett ganska stort antal företag som arbetar i den branschen – varit snabb; det är vi överens om. Detta har givetvis varit påfrestande

för företagen själva inom branschen, och man kan ju ställa frågan, om anpassningen av strukturen på taxiflygbranschen i dag är riktig. Jag vill inte ge vare sig ett jakande eller ett nekande svar på den frågan, men frågan växer upp utifrån herr Danells påstående, att det är stor risk för arbetslöshet i branschen. Jag menar att så länge efterfrågan på företagens tjänster ändå ökar bör dessa påfrestningar kunna mötas med olika former av rationaliseringar inom branschen, om detta trots den kraftiga expansionen skulle visa sig nödvändigt. Sådana åtgärder borde kunna vidtas utan att arbetslöshet skulle behöva uppstå.

Herr DANELL (m):

Herr talman! Jag vill först konstatera att det var positivt med det uttalande statsrådet gjorde när det gällde vikten av att ha kvar ett taxiflyg jämte det övriga inrikesflyget. Något sådant uttalande fanns inte med i interpellationssvaret, men bättre sent än aldrig.

Vad beträffar frågan om taxiflygföretagen skulle vara speciellt illa utsatta när det gäller avgifterna och bensinpriserna, säger herr statsrådet till slut, efter ett litet resonemang om vad jag eventuellt skulle ha sagt, att dessa avgifter drabbar "alla lika hårt". Med mina siffror bevisade jag att just detta inte är fallet, eftersom de stora företagen har rabatter på sina bränslepriser – deras dotterföretag har f. ö. också det –, men de små företagen har inte dessa möjligheter. Små företag drabbas alltid hårdare än stora när det gäller procentuella avgifter, det är ju också en sanning. Därför är det fel att säga att taxiflygföretagen jämfört med större väletablerade flygföretag drabbas lika hårt av dessa avgifter och bensinpriser.

Beträffande Arlandautflyttningen och möjligheten att delta i den rockad som har skett i flygplatsfrågan i Stockholmsregionen är det bara att konstatera att det är en oerhörd skillnad på att få framföra sina synpunkter och att få delta från början i diskussionen om hur en flygplatsutformning skall ske. Jag vet mer än väl att kommunikationsdepartementet har sina dörrar öppna för företagare inom flygbranschen och inom andra branscher som ligger inom departementets område för att de skall få diskutera problem och framföra synpunkter – det förhållandet finns det många exempel på. Men det är stor skillnad på detta och att få delta i diskussionen från början.

Vi vet alla som sitter här och som har något intresserat oss för Arlandaproblematiken att Arlandafältet inte på något sätt är utformat för att kunna klara inrikesflyget i dess helhet och ännu mindre taxiflyget. Man vet ju exempelvis väl att Linjeflyg kom in i Arlandafrågan utomordentligt sent när det var fråga om var man skulle placeras ute på Arlanda, för att då inte tala om taxiflygets möjligheter att påverka sin placering.

Kommunikationsministern menar vidare när det gäller Crownairfrågan att man nu har goda möjligheter att möta försvarets beredskapskrav. Jag tror inte att vi har delade uppfattningar här, men jag vill komplettera

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om taxiflygföretagens ekonomiska förhållanden*

den bilden med att våra beredskapskrav inte tillmötesgår enbart av Crownair, utan vi är oerhört beroende av alla de privata flygbolag som finns. Att Crownairs flotta aldrig kommer att bli så stor att den kan klara av de krav som finns är helt uppenbart. Det är alltså motiverat av beredskapsskäl att ha kvar den bransch jag nu talar om. Men om nu Crownair är starkt nog att så gott som ensamt klara av beredskapskravet – och det är uppenbart så att man är stark i Crownair – och om det dessutom är så som herr statsrådet säger att man endast med 2 500 flygtimmar – jag tycker det verkar litet – med egna plan gör tjänster åt statliga verk och myndigheter, då frågar jag mig: Varför i all världen skall vi då behålla monopolen? Om det nu från Crownairs synpunkt – och jag förmodar att statsrådet fått uppgifterna från Crownair – är så liten vits med att ha kvar ett monopol, varför skall man då i hela fridens namn ha det på det sättet? För de andra bolagen är 2 500 flygtimmar ganska mycket. Det är i alla fall fem plans helårsverksamhet. Hos Crownair kan man säkert le åt det och tycka att det är litet. Det innebär ett medelstort svenskt taxiflygföretag.

På frågan om avgifterna som jag ställde till herr statsrådet – om man nu från departementets sida är beredd att ompröva de avgifter som finns och försöka ta mer hänsyn till betalningsförmågan – säger statsrådet att det är helt omöjligt, fritt översatt. Om vi då ändrar på frågan och säger: Skulle inte statsrådet vilja gå så långt att man i alla fall tog bort mängdrabatterna som finns i avgiftssystemet? Det förekommer i dag mängdrabatter på tillståndsavgifter, besiktningssavgifter och allt detta som jag räknade upp tidigare. Varför kan man inte ta bort det? Varför måste man gynna Linjeflyg och SAS och de stora drakarna, och varför måste man slå så hårt på de små? Det vore väl bra från rättvisesynpunkt att försöka bli av med detta.

När det gäller frågan om det nu är kris eller ej i den här branschen så tycker jag att det verkar vara kris när man plötsligt ser att det är ett antal företag som utbjuder sig till försäljning. De säger uppenbart att de inte klarar av detta. Det är ju ingen nyhet för kommunikationsdepartementet att ett antal flygföretag utbjuds till försäljning och att det statliga bolaget Crownair är den enda möjliga köparen. Om det blir något köp av vet vi inte. Men bara detta läge gör att man borde uppmärksamma problemet. Det är därför som jag beklagar att statsrådet inte på en enda punkt i något enda avseende kan visa något intresse för att ta den här branschens problem under övervägande och se om man kan rätta till någonting av de avigheter som trots allt finns i det här systemet.

Avslutningsvis säger statsrådet att det kanske är fel struktur. Då börjar vi politiker som står utanför regeringsskretsen att dra öronen åt oss. När ett statsråd talar om att det är fel struktur i en bransch och att man bör överväga rationaliseringar, då vet vi vad det är för någonting. Då är det utslagna företag, då är det koncentrationer och uppköp till statliga företag. Jag tror att frågan skulle vinna på att statsrådet utvecklade detta

en aning, så att i alla fall de som eventuellt är intresserade i branschen och de kunder som finns i branschen får ett besked om vad kommunikationsministern i det längre perspektivet egentligen menar med den kommentaren.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Med den kommentaren menar jag att det är många branscher här i landet som f. n. har ett intresse av att få tala med regeringen om sin struktur – många branscher som är mycket större än den bransch herr Danell och jag diskuterar här i kväll. Jag trodde inte att jag skulle behöva informera herr Danell om att det finns strukturfrågor som rör varven, teko-industrin, stålindustrin och en rad andra näringar i detta land och som man har all anledning att i dag se på gemensamt.

Vad skulle det vara för märkvärdigt i att man skulle få föra fram åtminstone en tanke om att det kanske är en överetablering i den här branschen? Jag säger en tanke. Så okritiskt skall man väl ändå inte behöva se på branschen, herr Danell, att man inte gemensamt kan vara överens om att detta också kunde vara värt någon uppmärksamhet. Det är ju inte guld allt som glimmar, herr Danell, inte ens inom taxiflygbranschen.

Herr DANELL (m):

Herr talman! Vi skall kanske inte terrorisera kammaren alltför mycket med denna fråga. Jag har velat ta upp den därför att den faktiskt gäller en nyckelbransch, såsom jag uttryckte det i mitt första anförande, för en stor del av näringslivet som kräver snabba kontakter – och även för samhället, som vi nu ser, eftersom efterfrågan på taxiflygtjänster ökar oerhört beroende på bl. a. utflyttningen av de statliga verken men också andra omständigheter.

Det är alltså tre frågor som jag har ställt, och i vanlig ordning har jag inte fått svar på någon av dem. Man är ju inte så bortskämd med att få svar, men jag har inte ens fått en fingervisning, och det tycker jag är litet tråkigt. Jag har inte fått någon som helst fingervisning om att det monopol som Crownair har, och som tydligen ur Crownairs och kommunikationsdepartementets synvinkel är ganska ointressant, till någon del kan anses behöva mjukas upp.

Jag har inte heller fått reda på annat än att man inte till någon del avser att ta bort de mängdrabatter som finns i avgiftssystemet för luftfartsverket och som naturligtvis utgör en extra hård press på allt mindre flygföretagsamhet.

Inte heller har jag fått något besked om huruvida man i den fortsatta planeringen av flygplatser – var det nu kan vara någonstans – tänker ta större hänsyn och i ett tidigare skede ta in de intressenter som jag talat om.

Till slut, herr talman, är det ju faktiskt på det viset att vårt taxiflyg många gånger har varit den första anledningen till att vi sedermera har fått en reguljär trafik mellan olika punkter. Då kan vi, precis som jag

sade i mitt anförande, dess värre konstatera att inte heller i den frågan vet man hur man vill ha det på kommunikationsdepartementet. Statsrådet har över huvud taget inte berört frågan hur man skall kunna finna ordentliga regler för att ge tillstånd – exempelvis linjetaxitillstånd – och skapa ordentliga spelregler. När jag talar i den frågan vet jag att det är en fråga som i dag är av stort intresse för det reguljära flyget, för Linjeflyg och för SAS. Frågan är vidare av intresse för luftfartsmyndigheterna inte bara i Sverige utan också i våra grannländer, eftersom det är en fråga som man skall lösa gemensamt. Man har också lagt fram ett gemensamt förslag. Även för taxiflygföretag är frågan av intresse.

Mot denna bakgrund hade det varit intressant att få en kommentar här. Men jag får väl, herr talman, återkomma för att på andra sätt försöka väcka intresse för frågan, vilken som sagt enligt min mening gäller en bransch som kan betecknas såsom en nyckelbransch i ett väl fungerande näringsliv och samhällslivet i övrigt.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 5 Om planerad upprustning av Göta kanal

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Janssons* (s) den 19 februari anmälda interpellation, 1975/76:119, och anförde:

Herr talman! Herr Jansson har – mot bakgrund av mina uttalanden om Göta kanal i årets budgetproposition – frågat mig dels vilka skäl som har föranlett regeringen att stanna för upprustningsalternativet, dels när man kan räkna med att proposition kommer att föreläggas riksdagen i frågan.

Jag avser inte att i detta sammanhang redogöra för de olika utredningar som under senare år gjorts rörande frågan om utbyggnad av Göta kanals Västgötaled. Den senaste utredningen – som leddes av f. d. landshövdingen Jarl Hjalmarson – tillkom sedan riksdagen år 1973 önskat en förnyad, ingående prövning av alternativet med en utbyggnad av Västgötaleden. Utredningen avlämnade sitt betänkande (DsK 1975:3) under år 1975.

Utredningen har diskuterat olika alternativ för den framtida lasttrafiken på Göta kanals Västgötaled. Dessa alternativ har avsett dels en led med nuvarande dimensioner, dels en led med 4,2 meters djupgående, dels slutligen en led som medger samma djupgående som Trollhätte kanal, dvs. 5,3 meter. Huvudalternativet vid övervägandena har varit 4,2-meteralternativet, som innebär att för leden specialbyggda fartyg med 10 meters bredd och 70 meters längd samt med en lastförmåga av ca 1 500 ton skulle kunna trafikera kanalen. Merkostnaden för en sådan utbyggnad jämfört med enbart en upprustning av Västgötaleden har beräknats till ca 135 milj. kr. i 1974 års prisläge. Därvid har standardkraven

hållits nere. Vid en högre standard ökar investeringskostnaderna väsentligt. En utbyggnad till Trollhätte kanals dimensioner beräknas kosta ca 355 milj. kr.

I anslutning till det angivna huvudalternativet om 4,2 meters djupgående har utredningen redovisat ingående bedömningar avseende möjliga godskvantiteter och transportkostnadsbesparingar.

Det har bedömts att år 1980 det för sjötransport lämpade godset, här rörande från nu befintliga företag, inom området endast skulle uppgå till ca 200 000 ton. Hälften härav – dvs. ca 100 000 ton – utgör slig från Åmmeberg. För detta godsslag finner utredningen inga fördelar stå att vinna genom en överföring av utlastningen från Vänerhamnen till en hamn i norra Vättern. Skälet är att efter den utbyggnad som skett av Trollhätte kanal det går att utnyttja mer än dubbelt så stora fartyg vid skeppning över Vänerhamn än vad som är möjligt på en utbyggd Västgötaled med 4,2 meters djupgående.

Utredningen finner inte heller att några fördelar står att vinna med att utnyttja den utbyggda kanalen för sådana oljeprodukter som efter skeppning förutsätter depåhantering, innan distribution sker till de slutliga avnämarna. I fråga om huvudorten för oljedistribution inom Vätterområdet, vilken är Jönköping, är det klart att järnvägstransport är ett betydligt billigare alternativ. I sammanhanget kan konstateras att Jönköpings kommun vid kontakt med utredningen ställt sig avvisande till tanken på en oljehamn inom kommunen.

Av de ca 100 000 ton som med hänsyn till det anförda skulle återstå för transport på kanalen avser endast ca 25 000 ton oljeprodukter, vilken kvantitet hänför sig till ett industriföretag med hamnläge. I övrigt är det fråga om torrlastgods. Det gäller alltså här mycket begränsade godskvantiteter med laststorlekar som inte skulle kräva den angivna kanalkapaciteten.

Den fördel som den ifrågavarande utbyggnaden skulle ge, uttryckt i ekonomiska termer, beräknar utredningen för år 1980 till ca 1,5 milj. kr. och för år 2000 till ca 2,5 milj. kr. Mot detta skall ställas en årlig kapitalkostnad av drygt 10 milj. kr.

Dessa närmast företagsekonomiska bedömningar kompletterar utredningen med en genomgång av olika samhällsekonomiska effekter som utbyggnaden skulle kunna tänkas föra med sig. Det gäller inverkan på sysselsättning, lokalisering, vägtransporter, drivmedelsförbrukning, trafiksäkerhet, miljö, försvarsberedskap och turism. Bl. a. med hänsyn till de obetydliga godskvantiteter som är att räkna med konstateras, att de effekter som uppstår i angivna hänseenden är så begränsade att de inte förändrar resultatet av den redovisade beräkningen.

Utredningens slutsats blir att utbyggnaden inte går att motivera. I stället föreslås en upprustning av hela kanalen, dvs. såväl Västgöta- som Östgötaleden. Kostnaden härför har beräknats till ca 33 milj. kr. i 1974 års prisläge.

Utredningens betänkande har varit föremål för en omfattande remiss-

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

behandling. Ett antal remissinstanser har därvid anslutit sig till utredningens uppfattning att en utbyggnad inte bör komma till stånd. Det gäller till att börja med sådana instanser som SJ, statens vägverk, sjöfartsverket, statskontoret, riksrevisionsverket, statens naturvårdsverk. Svenska hamnförbundet och Svenska turisttrafikförbundet. Av de fyra berörda länsstyrelserna intar länsstyrelsen i Jönköpings län snarast en negativ attityd, och länsstyrelsen i Skaraborgs län anser sig i varje fall inte kunna förorda en omedelbar utbyggnad. Bland remissinstanser som intar en positiv hållning till att en utbyggnad nu kommer till stånd återfinns, förutom länsstyrelserna i Östergötlands och Örebro län, ett par landstingskommuner samt olika kommuner m. fl. i den berörda regionen, Vätterdelegationen, Föreningen för inre vattenvägar samt de två organisationer som företräder det mindre tonnage.

Det skulle föra för långt att gå in på alla enskildheter i de olika remissyttrandena. Allmänt kan de argument som anförts för en utbyggnad sammanfattas på följande sätt:

Man måste vara progressiv och framsynt, när man bedömer ett sådant här projekt.

Utbyggnaden har ett stort regionalpolitiskt intresse.

Kanalfarten erbjuder ett miljö- och energivänligt transportsätt.

Om utbyggnaden utförs som beredskapsarbete, minskar den samhälls-ekonomiska uppoffringen.

I anslutning härtill vill jag konstatera följande.

En utbyggnad av Göta kanals Västgötaled till 4,2 meters djupgående representerar en kostnad i 1974 års prisläge om ca 135 milj. kr. Denna utbyggnad skulle motiveras av en godsmängd, som utgör endast ett fåtal procent av de kvantiteter som går över Trollhätte kanal. Kostnaden för den numera genomförda utbyggnaden av Trollhätte kanal till 5,3 meters djupgående uppgår till ungefär hälften av den beräknade investeringskostnaden för Göta kanals Västgötaled.

Det kan vidare konstateras, att det är fråga om en utbyggnad, som skall göra Västgötaleden tillgänglig för fartyg av en storlek, som i andra inre farleder liksom i kustfart bedöms alltför små för en ekonomisk och rationell sjöfart. En sådan investering kan jag förvisso inte se som uttryck för framsynthet i ett läge, då god transportekonomi till stor del ligger i ökning av fartygsstorlekarna med åtföljande anpassning av hamnarnas kapacitet.

Med begränsade godsmängder och med ett tonnage som ger dålig transportekonomi är det uppenbart att det regionalpolitiska värdet måste bli obetydligt, om ens något.

I fråga om miljö- och energieffekter gäller att dessa med hänsyn till de begränsade godsmängderna måste bli mycket marginella. Naturvårdsverket konstaterar i sammanhanget att de marginella miljövinster som en utbyggnad skulle ge inte motiverar en sådan med tanke på det betydande kapital som måste investeras.

Vad beträffar resonemanget om att projektets utförande som bered-

---

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

skapsarbete skulle minska den samhällsekonomiska uppoffringen har jag svårt att ansluta mig till det. Det förhållandet att en investering eventuellt lämpar sig som beredskapsarbete får rimligen inte innebära att man gör avkall på att projektet skall vara samhällsekonomiskt försvarbart. Enbart inom transportsektorn är det möjligt att ta fram ett stort antal projekt med påtagliga samhälleliga nyttoeffekter som lämpar sig att utföras som beredskapsarbete. En strävan måste givetvis vara att i första hand utnyttja denna möjlighet för att tidigarelägga projekt som har en sådan angelägenhetsgrad att de redan återfinns i verksamhetsplaneringen inom olika delar av transportsektorn.

Sammanfattningsvis vill jag framhålla att regeringen vid sina överväganden av Göta kanalfrågan inte funnit några bärande skäl för en utbyggnad av kanalens Västgötaled.

Samtidigt hyser regeringen uppfattningen att Göta kanal utgör ett kulturhistoriskt minnesmärke av stort värde. Kanalen har också ett betydande intresse som turistled och för fritidsbåttrafiken. Med hänsyn härtill är regeringen beredd att förorda en upprustning av hela kanalen – dvs. såväl Västgöta- som Östgötaleden – som tar till vara dessa olika värden och möjligheter.

Som ett led i beredningen av Göta kanalfrågan ingår överläggningar med intressenterna i Göta Kanalbolag om betingelserna för den fortsatta driften av kanalen. Dessa överläggningar får bygga på den angivna förutsättningen att en upprustning av kanalen kommer till stånd och att bolaget även fortsättningsvis svarar för driften av kanalen.

Med denna förutsättning räknar jag med att en proposition skall kunna föreläggas riksdagen i höst.

Herr JANSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för ett mycket utförligt svar på min interpellation angående Göta kanal.

I svaret redovisas på ett ingående sätt regeringens syn på den aktuella frågan och skälen till att regeringen inte är beredd att satsa på en utbyggnad av kanalen. Låt mig här deklarerera att jag i allt väsentligt delar kommunikationsministerns uppfattning att en utbyggnad av kanalen till 4,2 m. djupgående till en beräknad kostnad av 135 milj. kr. med 1974 års prisläge f. n. inte är realistisk.

Det görs från olika håll gällande att vi i Sverige skulle försumma de inre vattenvägarna. På kontinenten däremot, säger man, görs det stora satsningar på dessa. Det skulle vara intressant att få en kommentar av kommunikationsministern till dessa resonemang, som man understundom möter.

Som vi framhållit i en motion till årets riksmöte måste man tyvärr konstatera att allt det utredande av kanalens framtid som under årens lopp ägt rum endast lett till för kanalen negativa konsekvenser. Samtliga de utredningar som genomförts har kommit till resultatet att det är varken samhällsekonomiskt eller företagsekonomiskt lönsamt att bygga ut ka-

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

nalen.

Det ständiga utredandet och ovissheten om kanalens framtid har medfört att godstransporterna sökt sig andra vägar, också med påföljd att de skeppare som har befraktat kanalen med olika typer av gods i stor utsträckning tvingats lägga ned driften och sälja av sitt tonnage.

Vidare kan man konstatera att kanalens underhåll blivit allvarligt eftersatt under denna långa tid av utredande. Det förefaller som om Kanalbolaget varit ointresserat av att hålla kanalen i stånd och göra erforderliga underhållsarbeten just med tanke på en eventuell kommande utbyggnad.

Inom parentes sagt kan man fråga sig: Om det nu är så att Göta Kanalbolag själv trott på en utbyggnad av kanalen, varför har man då inte långt tidigare genomfört en sådan? Såvitt jag kan se hade väl inget kunnat hindra bolaget att självt låna upp det kapital som behövdes för att genomföra en utbyggnad, om man hade ansett att det varit en vettig investering.

Som kommunikationsministern framhåller i sitt svar har utvecklingen nu gått så långt att de godsmängder som från det aktuella området kring Vättern kan förväntas bli transporterade på en utbyggd kanal endast uppgår till ca 100 000 ton. Vissa remissinstanser, bl. a. en del länsstyrelser, har ifrågasatt utredningens beräkningar av de godskvantiteter som kan komma i fråga för en utbyggd Västgötaled. Jag skulle även på den punkten vilja ha en kommentar av kommunikationsministern.

Alla synes emellertid vara överens om att det är angeläget att bevara Göta kanal för framtiden, främst då som ett värdefullt byggnadsminnesmärke och som turistled. Kommunikationsministern säger ju också i svaret klart ut att regeringen hyser den uppfattningen att Göta kanal utgör ett kulturhistoriskt minnesmärke av stort värde och att kanalen också har ett betydande intresse som turistled och för trafik med fritidsbåtar. Med hänsyn till detta är man alltså beredd att förorda en upprustning av hela kanalen, såväl Östgöta- som Västgötaleden.

Anledningen till att jag nu har ställt denna interpellation och till att vi vid årets riksmöte har motionerat om Göta kanals upprustning är att det nu är ytterst angeläget att den aviserade upprustningen snarast kommer till stånd och att klarhet därmed skapas om kanalens framtid. Nu måste det enligt min mening vara slut på utredandet. Det är utomordentligt viktigt från flera synpunkter. Det har betydelse för både Kanalbolaget och dess anställda men inte minst för de skeppare som fortfarande befraktar kanalen med sina fartyg.

Personligen vill jag emellertid framhålla att en upprustning av kanalen för 33 milj. kr. som utredningen föreslagit inte bör avse enbart turist- och nöjesbåtstrafiken. Enligt min mening bör man i samband med en upprustning skapa garantier för den fortsatta fraktfart som alljämt kan bedömas möjlig på kanalen med bibehållande av nuvarande slussdimensioner. Skall detta bli möjligt måste man emellertid se till att kanalen efter en upprustning hålls öppen för trafik i minst samma utsträckning som tidigare. Hålls den bara öppen under ett par korta sommarmånader

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

för turist- och nöjesbåtstrafik, spolieras alla möjligheter till att även fortsättningsvis driva fraktfart på kanalen.

Göta Kanalbolag har nyligen i en framställning hemställt att få begränsa öppethållandet av Västgötaleden på samma sätt som gäller för Östgötaleden. Kanalen skulle alltså var öppen enbart under sommarmånaderna. Det skäl som bolaget anför är de starkt minskade godsmängderna. Både sligtransporterna från Åmmeberg och inskeppningen av kalkmjöl till Hammars glasbruk anges falla bort. Jag vill i detta sammanhang fråga kommunikationsministern vilka åtgärder han anser vara befogade med hänsyn till denna bolagets framställning.

Nu finns det ett antal skeppare som seglar med fraktbåtar, som är specialbyggda för Göta kanal. Jag har personligen tillsammans med några partivänner träffat dessa skeppare och hört vilka problem de har. Det var oerhört intressant att ta del av de synpunkter de hade på Göta kanal och dess framtid. De var först och främst mycket kritiska mot Kanalbolagets sätt att sköta kanalen. Det hade bl. a. råkat ut för skador på sina båtar på grund av att stenar rasat ned i kanalfåran. De hade också råkat ut för att man hade stängt kanalen alltför tidigt på hösten och med alltför kort varsel för fraktfartens utöware.

Det finns alltså, herr talman, tydligen många samverkande orsaker till att fraktfarten på Göta kanal har minskat. Det verkar tyvärr som om man från Kanalbolagets sida var måttligt intresserad av att upprätthålla en fraktfart på kanalen.

De här skepparna är numera av samma uppfattning som jag, nämligen att en utbyggnad av kanalen inte är ett realistiskt alternativ. "Båten har redan gått" i det avseendet, om jag får uttrycka mig så. Det anser även dessa skeppare. De anser också att man bör ta hänsyn även till den svåra situation som de befinner sig i. De äger dessa båtar, de har satsat på dem och de har satt sig i skuld för att hålla båtarna i skick. Skall de nu tvingas sälja detta tonnage, kommer detta att ske med stora förluster för många av dem. Ja, en del båtar är helt enkelt inte säljbara i nuvarande läge.

Skepparna är trots allt optimister. De tror nämligen att om kanalen blir föremål för en upprustning snarast möjligt, om de s. k. kanalklarationer – avgifterna för fraktfarten – slopas och om man får någon form av frakstöd för transporter på Göta kanal och den kommer att hållas öppen i samma utsträckning som tidigare, så bör det vara möjligt att även fortsättningsvis bedriva en viss fraktfart på Göta kanal. Ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt kan det enligt min mening vara värt att söka ta till vara dessa transportmöjligheter inom ramen för en upprustad kanal.

Jag skulle gärna vilja fråga kommunikationsministern om man från regeringens sida är beredd att överväga dessa synpunkter och göra det möjligt att upprätthålla ett visst transportarbete i avseende på gods på Göta kanal även för framtiden och inte bara satsa de aktuella miljonerna på turist- och nöjesbåtstrafik.

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

Nu förklarar kommunikationsministern i svaret att man med vissa angivna förutsättningar räknar med att i höst kunna förelägga riksdagen en proposition om upprustning av Göta kanal. Jag hälsar detta besked med tillfredsställelse, då det är utomordentligt angeläget att denna fråga får en snar lösning.

Jag tackar, herr talman, än en gång för svaret.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Herr Jansson ställde ett antal frågor till mig med anledning av interpellationssvaret. Jag skall så kortfattat som möjligt försöka besvara dem.

Herr Jansson sade att det från olika håll görs gällande att vi i Sverige skulle försumma de inre vattenvägarna, medan man däremot på kontinenten gjorde stora satsningar på dessa.

Vi får hålla i minnet de olika förutsättningarna för inlandssjöfart i Sverige och i olika länder på kontinenten. Sverige är ju ett långsmalt land. Man kan säga att våra inre vattenvägar huvudsakligen går längs kusten. Hur vi bättre skall kunna utnyttja dessa är nu föremål för överväganden inom trafikpolitiska utredningen. I en bedömning kommer då in förutom rent transportekonomiska aspekter hänsynen till miljö, trafiksäkerhet, energiförsörjning och mycket annat.

Även de inre vattenvägarna och deras roll i transportförsörjningen har som jag ser det beaktats väl. De stora utbyggnader som för över femtio år sedan skedde av både Trollhätte kanal och Södertälje kanal har under de senaste åren förts vidare. Efter betydande fördjupningsarbeten blir båda kanalerna tillgängliga för större företag med de bl. a. regionalpolitiska effekter som de lägre fraktkostnaderna bör ge. Det gäller här inte som på kontinenten i första hand en utbyggnad för rena inlandsfartyg utan för fartyg som kan ta direkt del i det utrikes varuutbytet.

Göta kanal lämnades utanför de stora kanalutbyggnaderna på 1910- och 1920-talen. Transportekonomiskt läge och för sjöfart väl ägnade gods-kvantiteter skiljer sig avsevärt från de båda andra kanallederna. Väneren och Mälaren har omfattande, starkt industrialiserade omland som sträcker sig i riktning från kusten. Läget i förhållande till ost- och västkust och för västra Vätternområdet också Väneren ger däremot Vättern ett mycket tunt uppland. Fördelar vid direkt sjötransport går – och då under förutsättning av mycket låga kanalavgifter – att nå bara för industri- och utvinningsföretag i hamnläge. Fördelarna är vidare begränsade till massgods, och då massgods som inte omsätts i så betydande kvantiteter att det är lönt att betala en viss anslutningstransport till Väner- eller kusthamn för att utnyttja stora fartyg.

Till de från sjöfartssynpunkt negativa förhållandena hör också att avstånden kanalvägen till orter vid södra Vättern blir betydligt längre än motsvarande landavstånd. Den jämfört med Väneren dubbla höjden över havet med de tidsödande slussningar som följer fördröjer ytterligare kanaltransporterna. Härtill kommer att issvårigheter medför att kanalen

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

– om man inte vidtar omfattande åtgärder – normalt också, som vi hört nyss, måste hållas stängd under stor del av vintern.

Jag är helt överens med herr Jansson om att vi skall ta till vara sjöfartens fördelar med hänsyn både till transportekonomi och fördelarna från miljö- och energisynpunkt etc. Det krävs emellertid vissa förutsättningar vad gäller såväl godskvantiteter som transportgeografiskt läge. Gjorda utredningar visar att Vätternområdet saknar dessa förutsättningar. Jag tror att vi nu bör vara mogna att acceptera dessa fakta.

Herr Jansson resonerade också utifrån anmälningarna om att utredningens beräkningar av de godskvantiteter som kan komma i fråga för en utbyggd Västgötaled skulle ha ifrågasatts. Utgångspunkt för utredningens beräkningar var en företagsenkät utförd av näringslivscommitteerna i de fyra berörda länen; alltså Östergötlands, Jönköpings, Skaraborgs och Örebro län. Det var bakgrunden. Utredningen har varit i kontakt med samtliga i enkäten upptagna företag för att få belyst godssets karaktär och lämplighet för sjötransport på en utbyggd Västgötaled. Godsmängder, avstånd till Vätterhamn m. m., liksom företagens brist på intresse för kanaltransport förde i åtskilliga fall med sig att kanalalternativet inte visade sig aktuellt. Av befintliga företag fann utredningen att bara tre med en sammanlagd godskvantitet, räknad för år 1980, om knappt 100 000 ton hade något att vinna på en kanalutbyggnad. De klena transportekonomiska förutsättningarna måste, som jag ser det, samtidigt innebära att kanalens värde för nylokalisering av företag och därmed den regionalpolitiska effekten kommer att bli mycket ringa.

Så frågan om öppethållandet av kanalen, som herr Jansson också tog upp. Det är riktigt att Göta Kanalbolaget nyligen i en framställning begärt att få begränsa öppethållandet av Västgötaleden på samma sätt som gäller för Östgötaleden. Kanalleden skulle alltså vara öppen enbart under sommarmånaderna. De skäl som bolaget anför är en starkt minskad godsmängd. Både sligtransporterna från Åmmeberg och inskeppningen av kalkmjöl till Hammars glasbruk anser man kommer att falla bort. Bolaget Vieille Montagne kommer som framgår av Kanalbolagets framställning, vilken också redovisas av förre landshövdingen Hjalmarson i hans betänkande, att i samband med utökningen av malmbrytning flytta sitt anrikningsverk från hamnen i Åmmeberg till gruvan. Industrispåret fram till hamnen kommer att läggas ned. Omläggningen nödvändiggör under alla förhållanden en lastbilstransport och bolaget finner det därvid fördelaktigt, säger man, att utsträcka lastbilstransporten till Otterbäcken där omlastning till fartyg också tidigare skett. Därtill har Hammars glasbruk övergått till att hämta kalkmjöl från Södermanland i stället för att importera, vilket gör att kanaltransport inte längre är aktuell för dessa godsslag.

Följden av detta blir att den totala godskvantiteten på Västgötaleden, som redan mellan 1974 och 1975 sjönk från 77 000 till 45 000 ton, enligt bolagets beräkning inte blir större än 10 000 ton. Merkostnaden för att bibehålla tidigare ungefär åtta månaders seglationssäsong – det är det

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

framställningen nu gäller – beräknar bolaget till ca 465 000 kr., att ställa mot intäkt av godstrafik på 25 000 kr.

Med hänvisning till det menar Kanalbolaget nu att här har skett en sådan ändring att man vill begränsa öppethållandet för Västgötaleden till tiden mellan mitten av maj och mitten av september. Inskränkningen förutsätter bolaget med hänsyn till förväntad trafik kunna ske tidigast den 15 september i år eller eventuellt först under 1977 års seglations-säsongs.

Svaret på frågan blir att framställningen f. n. är under beredning vid departementet. Jag menar emellertid att man redan nu kan säga att bolaget i vart fall kommer att hålla kanalen öppen under 1977 års seglations-säsongs. Vad gäller tiden därefter sammanhänger öppethållandet givetvis med de bedömningar som görs av mängden transporterat gods.

Låt mig bara också, herr talman, göra en liten sifferjämförelse när det gäller investeringsbelopp. Vi talar här om ett investeringsbelopp av 135 milj. kr. i 1974 års priser. Det är merkostnaden för att bygga ut Västgötaleden jämfört med enbart en upprustning. Det beloppet svarar, herr talman, i det närmaste mot de i flerårsplanerna för vägbyggandet beräknade totala investeringarna i riksvägar och länsvägar i Östergötlands, Jönköpings, Skaraborgs och Örebro län under de närmaste tre åren. Räknar man bara med länsvägarna är investeringsbeloppet nära tre gånger så stort som de närmaste fem årens vägbyggande i de fyra berörda länen enligt planerna. Man skall inte göra sådana jämförelser i onödan, men jag tycker att i en situation där vi alla har ett stort intresse av att diskutera pengar till vårt vägnät kan det inte bara av kuriositetsintresse utan även av ett rent allmänt prioriteringsintresse vara värt att nämna de siffrorna.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Det vore väldigt mycket att säga med anledning av vad kommunikationsministern här har anfört beträffande Göta kanal men jag skall inte säga det i kväll. Anledningen till detta är att det i riksdagen har väckts fem motioner av representanter från fyra olika partier som har yrkat att kanalen skall byggas ut för större fartyg. Jag räknar då inte med herr Janssons motion som han tycks vilja ha diskuterad i sak redan i kväll. De motionerna kommer vi att behandla i trafikutskottet mycket ingående och sedan kommer ett betänkande att läggas fram för kammaren. Jag tycker att det då kan vara den lämpligaste tidpunkten att närmare diskutera dessa frågor.

Fru ANDRÉ (c):

Herr talman! Varför har inte Göta kanals Västgötadel blivit utbyggd för länge sedan? Det är en fråga som man verkligen har anledning att ställa sig. Ända sedan början av 1960-talet har kanalfrågan utretts. De beräknade kostnaderna för en utbyggnad har stigit år från år. Under utredningstidens gång har kanalen alltmer förfallit och frakttonnaget minskat. Osäkerheten om kanalens framtid har medfört att ingen vågat satsa

---

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

på kanalfrakter. Genom regeringens förhållningstaktik har man nu kommit fram till att Göta kanal lämpar sig bäst som ett kulturhistoriskt minnesmärke. Fritidsbåtar kan få trafikera kanalen. Har detta varit avsikten hela tiden?

Dagens interpellationssvar ger klart besked om regeringens ställningstagande. Man är helt beredd att acceptera den senaste utredningens pessimistiska och statiska synsätt. Man stöder sig på de centrala ämbetsverkens negativa remissvar och försöker förringa de lokala och regionala remissinstansernas positiva inställning.

På flera andra håll i världen har man en annan syn på inlandssjöfarten. Både i Europa och USA är stora utbyggnader på gång för att utöka vattenlederna och anpassa sjöfarten till den moderna tekniken. Fördelarna är uppenbara – transportmedlet är miljövänligt, energisnålt och lokaliseringstilldragande. Framför allt är driftkostnaderna fördelaktiga, och där är det inte bara energiförbrukningen som är låg. Enligt en amerikansk undersökning är också personalkostnaderna lägre för inlandssjöfarten än för järnvägs- och landsvägstransporter.

Här i Sverige tycks de styrande ha fastnat i problemet järnväg kontra landsväg. Några större vyer beträffande kanaltrafik tycks man uppenbarligen inte ha.

Jag vill ur kommunikationsministerns interpellationssvar ge exempel på vad jag menar med ett statiskt synsätt.

1. Då det gäller fartyg räknar man endast med de nu förekommande, inte specialbyggda fartyg eller pråmtransporter.
2. Man utgår från de godsmängder som finns nu, då kanalen har förfallit och ingen vågat satsa på kanalfrakter.
3. Denna begränsade godsmängd tas sedan till intäkt för att det regionalpolitiska värdet måste bli obetydligt.
4. Med hänsyn till de sålunda beräknade godsmängderna drar man slutsatsen att miljö- och energieffekterna blir mycket marginella.

På detta sätt har regeringen kommit fram till att kanalen duger endast för fritidsbåtar. Någon närmare analys av orsak och verkan nu och i framtiden kostar man inte på sig.

Om man hade gjort det, skulle man ha kunnat komma fram till att med en utbyggnad av Göta kanals Västgötadel kan en ny teknik komma till användning. Godsmängderna skulle kunna öka, eftersom det ur transportekonomisk synpunkt skulle bli intressant för näringslivet. Detta skulle leda till en positiv utveckling ur lokaliserings- och sysselsättningsynpunkt. Vi skulle kunna avlasta landsvägarna; ett fartyg lastar ungefär lika mycket som 50 långtradar. Detta skulle medföra energibesparing och miljövinster. Regeringens svar här i dag ger besked om att man inte är intresserad av dessa effekter. Det är avslöjande.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill till vad herr Sven Gustafson i Göteborg sade bara göra den kommentaren att jag är väl medveten om att dessa frågor

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

skall behandlas av trafikutskottet och sedermera även av kammaren. Det var ingen direkt nyhet. Jag förutsätter att det arbetet fortsätter normalt.

Till fru Andrés inlägg anser jag dock att det måste fogas några kommentarer. Visserligen är vi i en mycket sen timme, herr talman, men några av de värsta felaktigheterna i fru Andrés inlägg bör ju ändå rättas till, åtminstone så att vi framgent kan läsa oss till det, om vi är intresserade.

Det har inte gjorts några försök till samhällsekonomisk bedömning av den här frågan, sade fru André. Jo, det har det visst. Bl. a. har Föreningen för inre vattenvägar försökt göra en sådan kalkyl. Man redovisar en samhällsekonomisk kalkyl och gör med hänvisning till den gällande att en utbyggnad av Västgötaleden kan vara berättigad. Föreningen för inre vattenvägar har avgivit ett mycket omfattande yttrande. De kalkyler som yttrandet innehåller har naturligtvis också noga granskats av mig och mitt departement, och det kan bilda en bra utgångspunkt för en diskussion om samhälls ekonomin.

Föreningen har sökt utföra en kalkyl med beloppsmässiga preciseringar av både företagsekonomiska och samhällsekonomiska poster. De olika nyttoverkningarna under utbyggnadens fyrtioåriga avskrivningstid diskonteras till sina nuvärden, och resultatet blir, säger föreningen, att mot en till 120 milj. kr. upptagen investering står ett kapitaliserat samhälls ekonomiskt intäktsbelopp på 122,4 milj. kr.

Departementets granskning ger klart vid handen att många av de antaganden som föreningen gör inte är realistiska. Först kan det vara värt att konstatera att föreningen – jag utgår ifrån att det är den kalkylen som fru André har hämtat en del av sina argument ifrån – godtar utredningens kalkyl i fråga om torrlastgodset. Någon direktrafik till Väst Europas inland med s. k. Europaskepp, som tagits upp av en del andra remissinstanser, räknar föreningen alltså inte med trots sin intresseriktning.

Skillnaden i den företagsekonomiska kalkylen gäller mineraloljorna. Föreningen håller visserligen med om – till skillnad från ett par andra remissinstanser – att järnvägen ger den billigaste transporten Göteborg–Jönköping, men i andra relationer skulle kanalfarten ge kostnadsfördelar. Då utgår man emellertid från orealistiskt låga tankfrakter och även låga hamnavgifter. En oljehamn i Jönköping, om nu förutsättningar funnits för en sådan med den lilla omsättning som en helt nyanlagd hamn skulle få, kan knappast nöja sig med lägre avgifter än en stor oljehamn som Karlstad, för att nu ta ett exempel.

Man får vidare godta vid en jämförelse av oljefrakterna för Väneren och för Vättern att Vänerfrakten ligger relativt lägre som följd av möjligheten att utnyttja större fartyg.

En tredje faktor som gäller oljetransporter till Motala jämförda med distribution till Norrköping är att små distributionsdepåer blir betydligt dyrare än stora depåer både när det gäller anläggning och när det gäller

drift.

Därför är det omöjligt – om det nu är det här underlaget som fru André bygger sina påståenden på – att på något sätt göra troligt att några kostnadsbesparingar står att vinna genom att föra över oljetransporter till en utbyggd Västgötaled. Då bortser jag från alla betänkligheter med hänsyn till vattenmiljön, som vi skulle kunna prata en god stund om.

De 250 000 ton oljeprodukter som föreningen räknat med för år 1980 faller enligt min mening bort, och det påverkar inte bara den företags-ekonomiska utan även den samhällsekonomiska delen av kalkylen. En betydande korrigerings skall också ske av poster som väginvesteringar, färre trafikolyckor och tidsförluster för vägresenärer. Föreningen för inre vattenvägar har vidare sänkt den av utredningen utnyttjade kalkylräntan 7,25 %, alltså den statliga normallåneräntan, till 5 % under hänvisning till räntesatsens inflationsberoende. Det måste ju bero på ett missförstånd i fråga om den statliga normallåneräntans karaktär. Exempelvis tillämpar statens vägverk en kalkylränta på 8 %. Jag ser inte något skäl att korrigera utredningen på den punkten heller när det gäller den samhällsekonomiska bedömning som Föreningen för inre vattenvägar har gjort.

Detsamma gäller också ett investeringsbelopp om 20 milj. kr. med vilket föreningen belastar järnvägen för oljetransporterna mellan Göteborg och Jönköping. Skälet för att ta in den posten skulle enligt föreningen vara ett behov av kapacitetsökningar avseende de fasta järnvägsanläggningarna, förmodligen för sträckan Falköping–Jönköping. Den sträckan tål mycket ökade transporter utan behov av kapacitetsökande investeringar. Vidare är skillnaden mellan den samhällsekonomiskt beräknade järnvägsfrakten och kanalfrakten så stor att ett tillägg till järnvägsfrakten med de ca 2 kr. per ton, som föreningen räknar med skulle svara mot investeringen, inte på långt när gör kanalalternativet fördelaktigt. Vilken utgångspunkt man än tar stämmer inte dessa beräkningar heller.

Föreningen tar upp merinvesteringen för Västgötaledens utbyggnad, utöver en ren upprustning, till 120 milj. kr. Jag har tidigare i mitt svar och i andra sammanhang konstaterat att det är inte 120 miljoner, det är 135 milj. kr. vi skall tala om.

Ja, fru André, mycket annat skulle vara att säga till det påstående som här har gjorts, att inte några försök till samhällsekonomiska kalkyler skulle ha presterats eller bemötts. Åtskilliga andra kommentarer skulle kunna göras till yttrandena från Föreningen för inre vattenvägar, men jag nöjer mig i dag med att konstatera att de 122,4 milj. kr. som föreningen ställer mot en investering på 120 miljoner bör sänkas till ungefär en tredjedel, alltså ungefär 42 å 43 miljoner. Beloppet 120 miljoner skall vidare som sagt höjas till 135 miljoner. Då har föreningens beräkningsunderlag godtagits, om än inte dess godsmängder vad gäller kvantifiering av olika poster i den samhällsekonomiska delen av kalkylen, en kvantifiering som Hjalmarsonska utredningen inte hade vågat sig på.

Det här belyser tillsammans med vad som har sagts förut den ytterligt dåliga samhällsekonomiska lönsamheten hos utbyggnadsprojektet.

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

Låt mig, herr talman, bara tillägga ytterligare en sak. När man nu resonerar om järnvägs- och landsvägstransporter kontra vattenvägstransporter har vi hela tiden problemet med våra järnvägar. Järnvägarna blir ju inte heller lönsamma i den här regionen. För den som är intresserad av en utbyggnad kanske detta är ett sekundärt intresse. Men vi har ett gemensamt ansvar även i fråga om detta.

Järnvägens kostnader är huvudsakligen fasta. Ekonomiskt utrymme finns för långtgående avgiftsnedsättningar vid stora transportuppdrag för järnvägen. Annorlunda blir bilden för t. ex. oljetransporterna först om man menar att efter en kanalutbyggnad en nedläggning kan ske av en aktuell järnvägssträcka, i det här fallet sträckan Falköping–Jönköping. Det blir i så fall aktuellt direkt med en sådan nedläggning. Jag förutsätter att riksdagen inte har en sådan uppfattning. I så fall är det angeläget att slå vakt om järnvägens trafikunderlag, både det som finns i dag och det som ter sig möjligt att få framdeles.

Att utan samhällsekonomiska vinster skapa parallella trafikleder – genom att samtidigt satsa på vattenvägen och på järnvägen med det mycket begränsade godsunderlag som vi här talar om – är inte förenligt med en god trafikpolitik. Detta är alltså inte bara en fråga om att utnyttja vattnet, det är också en fråga om att göra en koppling med det järnvägsnät vi har i regionen.

Herr STRINDBERG (m):

Herr talman! Kommunikationsministern inledde med att erinra om att klockan blivit mycket. Så långt kan jag hålla med honom. Trots detta och trots att jag är medveten om att trafikutskottet f. n. handlägger frågor som rör Göta kanals utbyggnad måste jag ändå göra några kommentarer till svaret på herr Janssons interpellation. När jag läste det, och ännu mer när jag lyssnade till det, kunde jag inte låta bli att reagera mot den negativa inställning som går igen i svaret. Jag blev också förvånad över den negativa inställning som framgick av herr Paul Janssons kommentar. Länsstyrelsen i Skaraborgs län har i sitt remissvar understrukt betydelsen av att kanalen bevaras och utvecklas som en viktig trafikled och anför att man betraktar det som en viktig åtgärd för en positiv regionalpolitisk utveckling. Om jag inte misstar mig är herr Jansson ledamot i länsstyrelsens lekmannastyrelse i Skaraborgs län. Jag blev alltså ytterligt förvånad när jag hörde herr Janssons kommentar.

Statsrådet nämner i sitt interpellationssvar bl. a. remissvaret från SJ, som helt instämmer i det förslag den Hjalmarsonska utredningen lagt fram utom på en punkt. SJ avvisar förslaget om transportstöd till lasttrafiken. Bakom detta svar anar jag mer en omtanke om SJ:s transportekonomi än om Göta kanals. Tanken på en modernisering av Göta kanal och en fördjupning av dess Västgötadel till 4,2 meter – vilket skulle medge 1500-tonnare att gå upp till Vättern – finner statsrådet tydligen varken framsynt eller ekonomiskt försvarbart.

Framsyntheten är det kanske ganska meningslöst att diskutera. Där

---

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

kan det endast vara fråga om hur man bedömer Göta kanals framtid som transportled. Jag gör en annan bedömning än den kommunikationsministern redovisat, och utifrån min bedömning finner jag det framsynt att satsa på kanalen för transporter enligt 1500-tonsalternativet. Jag tror nämligen att gjorda utredningar felbedömt möjligheterna att öka gods-transporterna på Göta kanal. Dels vet vi att landsvägstransporterna blir allt dyrare, dels kan man inte utgå från det nuvarande ringa utnyttjandet av kanalen när man gör framtida ekonomiska kalkyler. I Östergötland har en enhällig länsstyrelse ställt sig positiv till en utbyggnad av kanalen. Som ledamot av dess lekmanastyrelse tillåter jag mig att citera några rader ur det remissvar som vi lämnat över den senaste utredningen:

”Trafikminskningen på kanalen under senare år beror enligt länsstyrelsen på den osäkerhet som råder om kanalens framtid. Detta medför att några investeringar i nytt tonnage ej förekommer. Företagen söker mera långsiktiga transportlösningar. Därmed undandras kanalen transporter.

Utredningen uppskattar de totala transportererna på kanalen till ca 200 000 ton varav ca 100 000 ton blir lönsamt att transportera på en utbyggd kanal. Transportkostnadsbesparingen beräknas till ca 1 miljon kronor per år. Länsstyrelsen anser att en utbyggd kanal kommer att attrahera gods som nu transporteras på annat sätt.”

Jag vill starkt ifrågasätta de analyser som t. ex. gjorts beträffande oljetransporterna till Vättern. Även om jag är medveten om att det blir stora hamnavgifter exempelvis i Jönköping, tror jag att de kalkyler som SJ redovisat när det gäller att transportera olja exempelvis till Jönköping inte heller håller och att man borde göra noggranna kostnadsanalyser och jämförelser mellan de två alternativen. Jag vill över huvud taget starkt ifrågasätta om statsrådet liksom utredningen i bedömningen av lönsamheten av utbyggnaden har tagit tillräcklig hänsyn till den goda transportekonomi som ligger i att kunna gå med de s. k. Europafartygen från det alltmer utbyggda och moderniserade kanalsystemet i Väst- och Centraleuropa direkt till hamnar i anslutning till Göta kanal. Jag tror att det skulle vara god transportekonomi.

I sitt svar till herr Jansson om de inre vattenvägarnas roll i Sverige påpekade statsrådet att vårt land är ett avlångt land. Ja, förvisso, och just därför bör en tvärgående vattenled genom detta avlånga land, väl utbyggd för transporter i varje fall från västkusten upp till Vättern, vara en god satsning. Och det är en tvärgående vattenled vi här diskuterar.

Statsrådet finner inte en utbyggnad av Göta kanal försvarbar, ens som beredskapsarbete. Låt mig bara säga, herr statsråd: Studera noga de statliga satsningar som görs exempelvis via arbetsmarknadsstyrelsen och satsningar som görs inom olika statliga företag för att trygga sysselsättningen. Gör sedan en analys av lönsamheten! Jag tror att det skulle vara en viktig studie, som måhända skulle påverka statsrådets syn på framsynligheten av en utbyggnad av Göta kanal.

Statsrådet säger att kostnaderna kommer att stiga. Ja, givetvis stiger de liksom allt annat i ett samhälle, som är utsatt för en ständig kost-

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

nadsinflation.

Herr talman! Visserligen skulle mycket kunna tilläggas, men då jag är medveten om att denna fråga kommer upp på nytt i samband med behandlingen av de motioner som är väckta beträffande Göta kanals framtid, skall jag avstå från ytterligare kommentarer.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Herr Strindberg tog upp en aspekt på denna fråga som ingen av oss berört, nämligen försvarsaspekten. Eftersom jag vill vara fullständig i denna debatt, bör jag väl ta upp den också. När det gäller försvarsberedskapen sade inte herr Strindberg – det kunde bero på att han tycker att tiden är sen – att överbefälhavaren i sitt yttrande har anfört att Göta kanal kan få betydelse från militär synpunkt bara om både Östgöta- och Västgötalederna byggdes ut. Den militära betydelsen skulle då ligga, säger han, i möjligheten att omgruppera sjöstridskrafter mellan Västerhavet och Östersjön.

Överstyrelsen för ekonomiskt försvar ser en utbyggnad av Västgötaleden som betydelsefull från de synpunkter styrelsen har att beakta. Men det förutsätter givetvis också hamninvesteringar inom Vätterområdet. Överstyrelsen pekar på behovet av en oljehamn i Jönköping. Som jag sagt i mitt interpellationssvar föreligger inga förutsättningar för en sådan utbyggnad. Inte heller i övrigt ger trafikunderlaget utrymme för en differentierad hamnrörelse med anordningar för t. ex. styckegods. Beredskapsvärdet av en sådan utbyggnad blir då förhållandevis ringa. Vänerområdet med den starka utbyggnad som skett av hamnarna där ger däremot enligt min mening goda möjligheter för undanförseltransporter från syd- och östkusten, om sådana skulle aktualiseras i ett beredskapsläge.

Jag har ansett, herr talman, att detta kunde vara värdefullt att tillägga till de tidigare inläggen, eftersom herr Strindberg pekade på frågan om försvarsberedskapen i detta sammanhang.

Herr JANSSON (s):

Herr talman! Man får den uppfattningen att herr Strindberg inte har särskilt stort förtroende för den tidigare partiledaren, eftersom han så våldsamt sablade ned den utredning som Jarl Hjalmarson har presterat i detta sammanhang.

Det är riktigt, som herr Strindberg säger, att jag tillhör lekmanastyrelsen i Skaraborgs läns länsstyrelse. Men denna länsstyrelse har icke förordat en omedelbar utbyggnad av Göta kanal. Den har däremot sagt att det kan finnas intresse av att för framtiden pröva dessa frågor. Det är helt klart att länsstyrelsen i Skaraborgs län intar en allmänt positiv attityd till Göta kanal, men den har faktiskt inte krävt en omedelbar utbyggnad av Göta kanal. Vi är inte på något sätt negativa till Göta kanal, och jag hoppas att ingen fått uppfattningen att så skulle vara fallet.

Herr Sven Gustafson i Göteborg påstod att jag ville få en motion re-  
albehandlad i kväll. Också det är alldeles fel. Vi har nyss upplevt en

---

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

öldebatt på fyra timmar i kammaren, trots att det finns motioner i den frågan som kommer att behandlas i maj månad. Det var alltså ett grundlöst påstående som herr Gustafson gjorde i detta avseende.

Anledningen till att jag framställde min interpellation var att det är angeläget att få ett besked om Göta kanal. Jag vill säga till kommunikationsministern att jag var litet besviken över att det inte i budgetpropositionen klart utsagts när propositionen om Göta kanal kan väntas komma. Nu har jag fått beskedet att den kommer i höst, och det är jag tacksam för. Jag skulle givetvis gärna ha sett att den kommit redan i vår, men jag förstår också att det tar tid att bereda den här frågan.

Vad statskontoret har framhållit i sitt remissvar till den Hjalmarsonska utredningen finner jag ganska självklart. Man säger där att en upprustning nu bevarar handlingsfriheten för framtiden. Om förhållandena skulle ändras så att man kunde komma fram till nya transporttekniska system, en annan kanaltrafik på kontinenten osv. och om man skulle kunna få en annan teknik för godstransporter, kan det visa sig att en utbyggnad av Göta kanal kan bli lönsam i en framtid. Då har man alltså handlingsfrihet, men då måste man ju i första hand se till att man rustar upp kanalen nu, innan den fullkomligt rasar ihop.

Jag ställde ett par frågor till kommunikationsministern angående skepparnas bekymmer och möjligheten att hjälpa dem att med båtar de nu har så långt som möjligt ändå fortsättningsvis på en upprustad kanal driva viss fraktfart. Jag skulle gärna vilja höra ett uttalande om detta från kommunikationsministern.

Fru ANDRÉ (c):

Herr talman! Kommunikationsministern tog i ett inlägg upp en kalkyl som Föreningen för inre vattenvägar har gjort. Föreningen har kommit till slutsatsen att en utbyggnad av Göta kanal kan vara berättigad. Departementet har den meningen att kalkylen inte är realistisk. Här står alltså den ena kalkylen emot den andra.

Motioner i frågan har väckts i riksdagen bl. a. från centerpartiet. Man får därför i vanlig ordning analysera kalkylerna, och överväganden får göras i utskottet.

Jag vill inte ta upp någon debatt med Paul Jansson. Jag tror nämligen att både Paul Jansson och jag i själ och hjärta har samma åsikt när det gäller Göta kanal. Det kanske bara är litet svårare för Paul Jansson att erkänna det, eftersom han har sin partilojalitet att ta hänsyn till.

Herr STRINDBERG (m):

Herr talman! Det var intressant att den föregående ärade talaren slutade sitt anförande med att tala om partilojalitet, eftersom herr Jansson frågade mig, om jag inte hade förtroende för den tidigare partiledaren herr Hjalmarson.

Jag vill svara herr Jansson att jag hade ett utomordentligt stort förtroende för Jarl Hjalmarson som partiledare, men det innebär inte att

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om planerad  
upprustning av  
Göta kanal*

jag okritiskt behöver acceptera allt som han senare gör i sin egenskap av utredare av Göta kanal och dess framtid; det har ju inte ett dugg med de politiska eller de personliga bedömningarna att göra.

Att jag nu begärt ordet berodde närmast på att jag tyckte att när kommunikationsministern citerade överbefälhavarens svar rörande Göta kanal borde han ha fortsatt litet till. Överbefälhavaren konstaterade nämligen i sitt remissvar: "Utbyggnad får militär betydelse för omgruppering av sjöstridskrafter endast om även östgötalinjen utbygges." Men han fortsätter: "Ur totalförsvarssynpunkt är dock en utbyggnad av västgötadelen av stort värde då den ger förbättrade möjligheter att vid beredskap och i krig sjöledes sprida materiel m. m. från västkusthamnar till västerområdet." Detta gäller inte enbart petroleumprodukter.

Herr JANSSON (s):

Herr talman! Jag vill gärna säga till fru André att vi alla har intresse av Göta kanal, och jag kan berätta för fru André att jag ända sedan mitt första år i riksdagen 1962 har sysslat mer eller mindre med frågor om Göta kanal, och jag har motionerat om dessa i olika avseenden.

Frågan om jag skulle vara tvingad att inta en viss ståndpunkt i denna fråga på grund av partilojalitet tycker jag är oväsentlig. Här gäller det enligt mitt sätt att se att göra en realistisk bedömning, och då är det enda man bör göra att försöka klara kanalen innan den rasar ihop. Det gäller alltså att snabbt få till stånd en upprustning.

Jag vill sedan vända mig till herr Strindberg. Han säger att han hade fullt förtroende för herr Hjalmarson som partiledare, och det förstår jag. Men herr Strindberg hade mindre förtroende för herr Hjalmarson som utredare av frågan om Göta kanal. Det var väl ändå så att herr Hjalmarson som partiledare och ordförande för dåvarande högerpartiet hade att bedöma stora samhällsekonomiska frågor av enorm vikt. Men herr Strindberg har trots detta icke förtroende för Jarl Hjalmarson när det gäller hans förmåga att ekonomiskt och på andra sätt bedöma en fråga av Göta kanals betydligt mindre vikt. Jag vill bara konstatera detta.

Herr STRINDBERG (m):

Herr talman! Detta är egentligen en meningslös debatt, men låt mig bara säga till herr Jansson att jag inte kan se något motsatsförhållande mellan förtroende för en människa och att man diskuterar de synpunkter som han har fört fram.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 6 Om planeringen av hamnsystemet

Nr 86

Torsdagen den  
18 mars 1976

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Olssons* i Järvsö (c) den 19 februari anmälda interpellation, 1975/76:120, och anförde:

Herr talman! Herr Olsson i Järvsö har frågat mig om jag är beredd att medverka till att även de hamnar som i departementspromemorian (Ds K 1975:9) Planering av de svenska hamnarna betecknats som specialhamnar får möjligheter till allsidig utveckling, för att stärka näringslivet i där berörda områden.

Den hittillsvarande utbyggnaden av våra hamnar har skett utan någon sammanhållande planering. Detta har gällt såväl de kommunala som de enskilda hamnarna. Erfarenheterna från bl. a. länsstyrelsernas regionala trafikplanering visar att det behövs en samlad mera långsiktig planering. Genom en sådan skapas förutsättningar för en bättre avvägning mellan utbud och efterfrågan på hamnkapacitet. Möjligheter ges också till en bättre samordning med andra samhällsinvesteringar. I den angivna departementspromemorian har en skiss gjorts till en perspektivplan för hamnväsendet, och förslag har framlagts att sjöfartsverket skall ges ansvaret för det fortsatta arbetet med en fördjupning och uppföljning av planeringen.

Med hänsyn till de behov av sjötransporter som föreligger längs den svenska kusten krävs ett väl utbyggt hamnväsende. Det är härvid angeläget att på sikt ett hamnsystem vidmakthålls, som innefattar ett antal stora och utvecklingsbara hamnar i landets olika delar. Det är i detta sammanhang de diversifierade hamnarna kan komma att fylla en viktig funktion. Dessa hamnar har normalt en större region som uppland.

För en mycket betydande del av godsmängderna längs kusten krävs också en annan typ av hamnar, vilka i departementspromemorian benämns specialhamnar. I dessa hanteras mera ensartat gods. Stora fördelar från hanteringsmässig, teknisk och ekonomisk synpunkt torde stå att vinna genom att vissa hamnar även fortsättningsvis specialiserar sig på hantering av särskilda varuslag. De hamnar det här är fråga om har i många fall goda utvecklingsmöjligheter. Givetvis får man räkna med att i dessa specialhamnar liksom hittills även andra godsslag kommer att hanteras.

Den i promemorian gjorda genomgången av vilka funktioner de olika hamnarna lämpligen bör ha skall – som framgår av det föregående – uppfattas som en första skiss till en perspektivplan, vilken sedan får prövas, fördjupas och revideras. Syftet med den föreslagna planeringen är att befärma en ordning, där de olika hamnarna kompletterar varandra i ett integrerat transportsystem. Den roll som enskilda hamnar härvid kommer att spela kan givetvis inte närmare bestämmas utan får bli en följd av bl. a. planeringen. Givetvis måste hamnväsendet successivt anpassas till de krav näringslivet ställer. I detta ligger då också att de s. k.

*Om planeringen av  
hamnsystemet*

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om planeringen av  
hamnsystemet*

specialhamnarna i takt med att behov uppstår bör kunna utvecklas för att stärka näringslivet i berörda områden.

Herr OLSSON i Järvsö (c):

Herr talman! Jag ber att få framföra mitt tack till statsrådet Norling för svaret på min interpellation.

När jag tog del av det material som lämnades till länsstyrelsen före ett remissyttrande över den nämnda departementspromemorian, blev jag verkligen oroad av de yttranden som där hade gjorts från kommunerna. Ett kommunalråd i Söderhamn sade t. ex. att hamnarna kommer att dö sotsdöden om den här utredningens förslag skulle genomföras. Det gällde främst en oro för att utredningen skulle innebära en koncentration av hamnväsendet.

Jag har tagit upp frågan i stort, i princip. Men jag känner närmast till mitt län, och det är främst hamnar av Hudiksvalls och Söderhamns typ som jag haft anledning att intressera mig för. De är betecknade som specialhamnar i promemorian.

Det är alldeles uppenbart att vi i ett landskap som Hälsingland, där vi har haft stora svårigheter att klara sysselsättningen och där vi i olika områden på olika sätt har försökt höja industrialiseringsgraden och sysselsättningen, också har förstått att hamnarna där betyder väldigt mycket, inte bara för de kommuner där de är belägna utan också för det uppland eller inland som hamnarna betjänar. En nedtoning av sådana hamnar skulle för mig te sig verklighetsfrämmande, och jag kan inte finna skäl för att det skulle bli en sådan utveckling. Det skulle ju strida mot strävanden i andra sammanhang från samhällets sida för att förbättra sysselsättningen.

Svaret är ju i viss mån positivt. Det lämnar möjligheter öppna för ett handlande som medger fortsatt verksamhet och utveckling vid den här typen av hamnar. Så långt tycker jag att det är bra. Frågan är vad som kommer att hända.

Å andra sidan lämnas i svaret inga utfästelser. Statsrådet tar inte avstånd från klassificeringen diversifierade hamnar och specialhamnar, som uppenbarligen har lett till missförstånd i viss mån. Inte heller säger statsrådet något om huruvida det bakom denna promemoria ändå ligger en tanke på långsiktig koncentration av hamnväsendet.

I direktiven till de utredningar som genomförts på hamnområdet har ofta framhållits betydelsen av att koncentrera resurserna. Farhågorna för överdimensionering har som regel påpekats. I direktiven till 1965 års hamnutredning anfördes bristen på arbetskraft – det låter ju ganska egendomligt när man så här efteråt läser direktiven – som ett skäl för att man borde koncentrera hamnverksamheten. Det gällde alltså den befarade arbetskraftsbristen på längre sikt. Utredningarna har lagt fram många olika förslag. Man har föreslagit hamnregioner och kommunalförbund, men man har tydligen ännu inte hittat något bra förslag som vunnit regeringens stöd så att det kunnat läggas fram som förslag till

riksdagen.

I 1971 års statsverksproposition antyder kommunikationsministern också behovet av anpassning till utvecklingen, ökad koncentration, en mer markerad arbetsfördelning mellan hamnarna, osv.

Utredningens slutsatser är mångtydiga. Jag skall anföra ett litet citat:

”Med hänsyn till de behov av hamnkapacitet som föreligger längs den svenska kusten är det önskvärt med ett väl utbyggt hamnväsen. Samtidigt pågår, som framgått av ovanstående kapitel, en koncentration av hamnverksamheten till allt färre hamnar. Det bör därför eftersträvas att på sikt erhålla ett antal hamnar längs den svenska kusten som är så stora och utvecklingsbara att de kan motverka en spontan utveckling mot en än mer accentuerad hamnkoncentration.”

Det är svårt att bli riktigt klok på ett sådant yttrande. Det skulle ju kunna tolkas så att man måste koncentrera hamnverksamheten till vad som benämns diversifierade hamnar, såsom hamnarna i Sundsvall och Gävle, för att undvika en ännu längre gående koncentration. Jag har alltså svårt att förstå meningen bakom ett sådant uttalande, för man kan knappast under överskådlig tid tänka sig att risken finns för en koncentration där även hamnar av Sundsvalls och Gävles typ skulle försvinna.

Vad jag tycker är i viss mån oroande är just benämningen diversifierade hamnar, specialhamnar. När man talar om specialhamnar i utredningen säger man att det skall vara fråga om enstaka produkter. Det är klart att folk i hamnstyrelsen i Söderhamn och Hudiksvall då liksom inte känner igen sig. Man frågar: Är det verkligen meningen att vår hamn skall specialiseras till att omfatta några enstaka produkter?

Det är möjligt att det är slarvigt skrivet eller ofullständigt utformat, men det är inte bra som det är, tycker jag. När det talas om specialisering får man ändå intrycket att det måste innebära en renodling, en utsortering av gods från dessa hamnar till några få slag. Detta måste leda till en försämring för hamnarna liksom för kommunerna och deras uppland samt för industrin i det berörda området.

Kommunerna har ju också starkt kritiserat förslaget. Länsstyrelsen har understött kommunernas synpunkter och beträffande benämningarna sagt att man egentligen borde tala om stora hamnar och små hamnar. Det skulle leda mera rätt, och därmed får man anpassa hamnstorleken efter förutsättningarna, efter näringslivets utveckling i de olika områdena.

Läget är ju inte så mörkt, om man ser på utvecklingen. Ser man först tillbaka finner man att hamngodsvolymen ökat kolossalt – från 59 miljoner ton 1960 till 105 miljoner ton 1972. Beträffande utvecklingen framåt så bedöms den totala hamngodsomslutningen komma att öka med ungefär 50 % till 1980, och till 1985 räknar man med en fördubbling. Det är alltså en starkt stegrad godsvolym man räknar med. De mindre hamnarna har hävdat sig väl, enligt utredningens eget material. Hamnar under 250 000 ton har ökat sin marknadsandel från 22,3 till 29,6 % under tiden 1960–1972. Även de mindre hamnarna har alltså hävdat sig väl och

Nr 86

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om planeringen av  
hamnsystemet*

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om planeringen av  
hamnsystemet*

t. o. m. ökat sin marknadsandel.

Med hänsyn till den utvecklingen tycker jag det är onödigt att här tala om en koncentration för att utnyttja resurserna på ett effektivare sätt. Det är ändå ett allmänt intresse att använda sjövägen för gods-transport, om det går. Det är en stor fördel ur flera synpunkter, inte minst med hänsyn till energiåtgången, som ju nu är aktuell.

Ur regionalpolitisk synpunkt betyder hamnarna mycket, som jag här har framhållit. Detta gäller i synnerhet de små hamnarna. Det är inte fallet bara i Norrland, utan jag föreställer mig att de mindre hamnarna har en stor regionalpolitisk betydelse runt hela vår kust. Det är kanske just de svagare utvecklade områdena som är beroende av den mindre hamnen.

Det finns mycket mer att säga, men jag skall ta hänsyn till tidpunkten och bara fråga statsrådet om han vill något förtydliga de oklara formuleringarna i utredningen och kanske säga hur regeringen kommer att tackla problemen i framtiden. Jag skulle då hoppas att det kan bli ett lugnande besked när det gäller hamnar av den typ som finns i Söderhamn och Hudiksvall.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill börja med att säga att promemorian om en förbättrad och fördjupad hamnplanering har ju verkligen inte tagits fram och behandlats på ett mindre noggrant sätt än det som vi tillämpar i andra sådana här frågor. Tvärtom har den i vanlig ordning och enligt det sätt vi skall arbeta på remissbehandlats och varit ute för yttrande hos alla dem som på något vis kan vara berörda. Det gäller exempelvis kommuner och naturligt nog också Svenska hamnförbundet, som vid en extra kongress för bara någon månad sedan med överväldigande majoritet beslöt godta planeringsordningen och de nya tankegångarna i fråga om vår planering. Jag utgår från att Svenska hamnförbundet och alla andra som har haft tillfälle att bearbeta och ta ställning till dessa frågor har gjort det med all den grundlighet som vi är vana vid att möta från sakkunniga människor på olika områden. Jag säger inte detta därför att herr Olsson i Järvsö ett ögonblick skulle ha ifrågasatt det utan bara i klagande syfte för att alla skall veta att denna fråga har handlagts på det grundliga sätt som den är värd.

Sedan sade herr Olsson att här finns det ändå en oro, som kanske bl. a. sammanhänger med benämningarna specialhamn och diversifierad hamn. Ja, vi har i något sammanhang mött den oron, men inte alls så ofta eller så starkt som många kanske tror. Vi gjorde det redan för halvannan vecka sedan, när man uppvaktade mig från just Söderhamn och Hudiksvall. Den uppvaktningen leddes av herr Ekström i Iggesund och herr Östrand i Söderhamn, och då diskuterade vi hela denna problematik med företrädarna för nämnda kommuner. Jag tror att efter det långa samtal som vi då hade med varandra blev man åtminstone från de två orterna lugnade i de avseenden som herr Olsson i Järvsö här

har tagit upp.

I promemorian har Söderhamn, bl. a. med utgångspunkt i den regionala trafikplanen för länet, ansetts ha goda möjligheter att utvecklas som specialhamn för skogsprodukter. Den bedömningen markerar en viss inriktning när det gäller hamnens fortsatta utveckling. Vi vet alla, och ingen lär väl någon gång bestrida det, att Söderhamns huvudsakliga inriktning f. n. pekar på skogsprodukter. Men – och det är väl här som herr Olsson och jag bör mötas, innan vi slutar denna debatt – jag kan inte för min del se, och det säger inte heller det planeringsunderlag som vi här har presenterat, att en sådan utveckling är oförenlig med den verksamhet som f. n. bedrivs i hamnen. Om man alltså där har annan hamnverksamhet än den nuvarande med skogsprodukter, eller om sådan verksamhet tillkommer, så finns det inget motsatsförhållande i det konstaterandet. Jag utgår från att det är det som herr Olsson närmast har haft i tankarna här i debatten och i sin interpellation. Och då hoppas jag att efter det som jag har sagt här och efter det som jag tidigare vid personligt besök hos mig haft att säga till representanterna för dessa två kommuner skall den oron nu vara skingrad.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Till att börja med vill jag instämma med herr statsrådet i att det svenska utredningsväsendet är starkt, så till vida att det medger ett brett remissförfarande, där man från olika håll har möjligheter att ge uttryck för sin mening om de förslag som läggs fram i olika utredningar. Det är verkligen en styrka.

Men de förslag som läggs fram i denna promemoria om planeringen av de svenska hamnarna är från regionalpolitisk synpunkt i många fall mycket oroande. Förslagen innebär också ett betydande avsteg från principen att hamnägarna själva skall besluta om hamnutbyggnader på grundval av egna företagsekonomiska bedömningar, och i så måtto är de därför också ett betydande ingrepp i den kommunala självbestämmanderätten. Därmed har jag inte velat säga att hamnägarna själva ensam och till alla delar skall bestämma om utbyggnad. Det finns redan nu en viss begränsning.

Hamnutredningen De svenska hamnarna och promemorian sammanfaller i vissa avseenden. Båda har mött en mycket stark kritik mot de styrningstendenser som finns inbyggda i förslagen. Som jag ser det lider de, generellt sett, av en brist. I båda fallen har man prickat ut hamnar med jämna avstånd utmed den svenska kusten vilka skall svara mot ett visst uppland, låt vara att det inte är samma hamnar och hamnområden som nämns i de båda förslagen. Man bortser då från att de s. k. diversifierade hamnarna inte har som uppland hela det område som de avses ha.

När man har prickat ut de diversifierade hamnarna resp. regionhamnarna på ett visst avstånd från varandra har man vidare i utredningarna bortsett från att det mellan två sådana hamnar kan finnas en specialhamn

– eller vad man nu kan kalla det – eller hamnområde som har en sådan diversifiering av trafiken och en sådan godsomslutning att det väl svarar mot kraven på de föreslagna diversifierade hamnarna. Om en sådan hamn blir klassificerad som specialhamn blir den naturligtvis begränsad till att vara det i fortsättningen.

Statsrådet säger i slutet av sitt svar: "Givetvis måste hamnväsendet successivt anpassas till de krav näringslivet ställer." Javisst. Men det måste innebära att en hamn som blir klassificerad som specialhamn men som i realiteten har en omslutning som en diversifierad hamn ändå på sikt får en begränsad verksamhet.

Statsrådet förstår sannolikt mycket väl att jag när jag talar om en specialhamn som hamnat mellan två diversifierade hamnar tänker på Örnsköldsviks hamn. Örnsköldsviks hamnområde hade 1973 en godsomslutning på 1 534 000 ton. Det uppdelades på olja, skogsprodukter, bulk-gods och styckegods. Man hade alltså hela raden av godstyper som nämns för diversifierade hamnar. Godsomslutningen är av samma storleksordning som grannhamnarna i Umeå och Sundsvall. Men denna hamn, som har ett så stort hamnområde, skall ändå klassificeras som specialhamn.

Detta är ett exempel på hur man kan försväva verksamheten bara genom att använda en viss typ av begrepp. Koncentrationen av godshandlingen till vissa hamnar kommer att negativt påverka den regionala utvecklingen. En koncentration av godset till vissa hamnar kan dessutom påverka och bestämma servicenivån i fråga om farleder, lotsverksamhet, isbrytning, osv. Då blir det något som ytterligare ökar oron för följderna av ett genomförande av de förslag som läggs fram i den promemoria som benämns Planeringen av de svenska hamnarna.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Låt mig säga till herr Sellgren att huvudparten av remissinstanserna – jag har inte yttrandena med mig, men jag kommer ihåg innehållet – inte delar herr Sellgrens oro för att den planeringsordning som vi nu föreslår skulle göra planeringsförhållandena sämre i framtiden för kommuner med hamnar. Jag kan ur minnet påminna mig Hamnförbundet, som jag nämnde tidigare. Kommunförbundet, en rad länsstyrelser, sjöfartsverket, statskontoret, riksrevisionsverket, Transportarbetareförbundet m. fl. Alla dessa accepterar tankegångarna bakom denna ändrade planeringsordning. Vi har i många år väntat på någonting som skulle förnya vårt tänkande när det gäller vår hamnplanering. Hur många år är det inte sedan vi tillsatte hamnutredningen! Och något måste till slut komma ut som skall göra förhållandena helst bättre än de har varit och är.

Det hindrar inte – och det tycker jag att jag kan säga både till herr Olsson i Järvsö och herr Sellgren – att i den mån remissyttrandena ger underlag för vissa förändringar i vad som skall bli slutprodukten skall vi naturligtvis inte ett ögonblick stå främmande för det. Det här är en början till en planering, det är en förberedande planering som sedan skall

följas upp och fördjupas, som jag sade i ett tidigare inlägg. Det är inte en slutprodukt för alla tider given. Men jag tror ändå att vi har många möjligheter att med en sådan här start på sikt få någonting bättre än det vi nu har.

Vad vi hela tiden måste vara uppmärksamma på – det är därför vi sysslar med planeringsverksamhet på olika nivåer – är att vi inte hamnar i ett läge där vi ovetande om det i kommunerna och länen tappar den ekonomiska kontrollen över våra åtgöranden. Vi har skrämmande exempel på ett helt annat område, nämligen på flygfältsområdet. Jag önskar under inga förhållanden hamnkommunerna i det läge som vi i dag kan observera när det gäller vissa län och deras flygfältsfrågor i skilda kommuner. Vi skall gemensamt se till att vi förskonar kommuner med hamnar från de ekonomiska och andra bekymmer som vissa kommuner runt om i landet har skaffat sig just på grund av bristande gemensam planering över kommun- och länsgränserna när det gäller så här dyra investeringar.

Herr OLSSON i Järvsö (c):

Herr talman! Jag vill gärna tacka statsrådet för hans deklaration om Söderhamn – jag förmodar att den också kan gälla Hudiksvall – där han säger att trots att man använder benämningen specialhamnar skall en sådan hamn, även om den har skogsprodukter och kanske olja som huvudutskepningsvara, inte behöva minska det övriga sortimentet. Efter den deklarationen kan man ställa vissa förhoppningar på det regeringsförslag som eventuellt skall komma.

Statsrådet sade att utredningen hade varit mycket grundlig som utredningar brukar vara. Jag vill ändå säga att man har mött många kritiska invändningar mot den, även rent tekniskt alltså. Det förekommer felräkningar i flera avseenden, man har tagit upp fel uppgifter beträffande hamnomsättningen i både Söderhamn och Hudiksvall, osv. Jag tror att även Hamnförbundet har påvisat ett par sådana saker. För den skull behövs det väl ändå en översyn, bl. a. med ledning av vad remissinstanserna säger.

När det gäller planeringen är det alldeles uppenbart att det behövs ett samråd. Härvidlag går utredningens förslag ganska långt: sjöfartsverket skall genomföra en långsiktig, fördjupad och övergripande planering för landets hamnväsende, och tillståndsprövning skall införas när det gäller belopp på mellan fyra och fem miljoner. Det är klart att det fordras en viss planering och ett ökat samråd. Det är också naturligt att länsstyrelsen deltar i samordningen mellan landtrafik och sjötrafik. Jag vill dock varna för att man här slår sönder den effektivitet som hamnarna hittills ändå haft genom den närhet de har till kunderna. Hamnverksamheten har drivits på ett affärsmässigt sätt, och det har skapat en smidighet och effektivitet som man måste vara rädd om, inte minst med hänsyn till vad statsrådet sade om lönsamheten. Risken finns att den här verksamheten genom en centralplanering kanske blir alltför byråkratisk och att man därmed förlorar en hel del av effektiviteten.

Nr 86

Torsdagen den  
18 mars 1976

---

*Om planeringen av  
hamnssystemet*

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om åtgärder för att  
förhindra oljeut-  
släpp i Östersjön,  
m. m.*

Jag skulle till slut bara uttala den förhoppningen att statsrådet ser över den här utredningen och beaktar vad remissinstanserna har sagt. Jag har då goda förhoppningar om att de mindre hamnarna, som är av utomordentligt stor betydelse för sina områden, skall kunna vara kvar. Den utveckling som skett i verkligheten ger goda förutsättningar härför.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Statsrådets svar ingav förhoppningar. Jag kunde skönja en förståelse för ett mer nyanserat synsätt på det förslag som framlagts i den här promemorian. Det vore värdefullt om det kunde komma till uttryck i den fortsatta behandlingen av frågan.

Statsrådet sade att huvudparten av remissinstanserna inte delade den oro som jag gav uttryck för. Det kan man kanske förstå. Men jag kan säga att den kommun jag representerar och länsstyrelsen i vårt län har samma uppfattning som jag här har gett uttryck för. Man bör hos departementet kunna vinna förståelse för en enhällig uppfattning i en viss region.

Som jag tidigare framhållit är jag inte främmande för att det behövs en övergripande planering. Men jag är inte så orolig som statsrådet beträffande utvecklingen inom de svenska hamnarna och kan inte göra en jämförelse med utvecklingen på flygets område. Jag tror att förutsättningarna för att hålla hamnutvecklingen inom rimliga gränser är större än när det gäller motsvarande utveckling inom flyget. Det tror jag att vi kan vara överens om. I varje fall tror jag inte att någon kommun kommer att bygga diversificerade hamnar, om sådana inte behövs.

Överläggningen var härmed slutad.

## **§ 7 Om åtgärder för att förhindra oljeutsläpp i Östersjön, m. m.**

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels herr *Lothigius* (m) den 26 februari anmälda interpellation, 1975/76:133, till herr jordbruksministern, dels herr *Torwalds* (c) den 4 mars anmälda interpellation, 1975/76:140, och dels herr *Rosqvists* (s) den 26 februari anmälda fråga, 1975/76:252, och anförde:

Herr talman! Herr *Lothigius* har frågat mig vilka åtgärder som jag avser att vidtaga för att "märkning" av olja snarast möjligt skall komma till stånd, om jag avser att intensifiera Sveriges ansträngningar att förbättra nu gällande internationella överenskommelser rörande skyddet av Östersjöns marina miljö och om jag anser att nu befintliga anläggningar för tankrengöring i anslutning till angöringsplatser för oljetankfartyg har erforderlig kapacitet.

Herr *Torwald* har frågat mig om departementet överväger att snabbt återinföra det generella förbudet för svenska fartyg att släppa ut oljeblandat vatten i Östersjön, om jag ämnar ta något initiativ för att snabbt

---

*Om åtgärder för att  
förhindra oljeut-  
släpp i Östersjön,  
m. m.*

få till stånd en konvention med övriga Östersjöstater för att förhindra "lagliga" oljeutsläpp i Östersjön och vilka åtgärder som departementet överväger för att snabbt förbättra fartygens möjligheter att rensa tankar och bli av med sludge m. m. i svenska hamnar och därvid inte endast i Östersjöhamnar utan även i västkust-, Mälar- och Vänerhamnarna.

Herr Rosqvist har frågat mig om oljeutsläpp får ske i Östersjön enligt gällande svensk lagstiftning och, om svaret är nej, vad regeringen i så fall avser att vidta för ytterligare åtgärder för att förhindra oljeutsläpp.

Jag besvarar interpellationerna och frågan i ett sammanhang.

Enligt nu gällande bestämmelser får olja inte släppas ut från fartyg inom svenskt sjöterritorium. Också på det fria havet, däri inbegripet Östersjön utanför svenskt vatten, gäller enligt svenska och internationella bestämmelser i princip förbud mot sådant utsläpp. Där är det dock tillåtet att tömma ut oljeblandat vatten under vissa noggrant angivna villkor, som är avvägda så att skador inte skall uppkomma. Några dispenser som avser Östersjöområdet har inte meddelats från angivna regler.

Bakgrunden till interpellationerna och frågan är ett oljeutsläpp som nyligen har skett i Östersjön med betydande skador på fågelbeståndet som följd. Med hänsyn till hur villkoren för utsläpp är utformade i den svenska lagstiftningen torde det stå klart att dessa villkor inte kan ha beaktats vid ifrågavarande tillfälle och att utsläppet alltså haft större omfattning än vad som är tillåtet enligt vår lagstiftning.

Möjligheterna att ingripa mot utländska fartyg är beroende av i vad mån fartygets hemland är bundet av någon av de överenskommelser om åtgärder mot oljeförorening som ingåtts mellan en rad olika stater. Det internationella samarbetet är med hänsyn härtill av central betydelse, och från svensk sida fäster vi största vikt vid att detta samarbete drivs energiskt och omfattar så många länder som möjligt. Vår egen lagstiftning utformas med utgångspunkt i de internationella överenskommelserna.

I enlighet med 1974 års konvention om skyddet av Östersjöområdets marina miljö har i lagen (1976:6) om åtgärder mot vattenförorening inom Östersjöområdet intagits totalförbud mot utsläpp av olja, oljerester, oljeblandat barlastvatten etc. Vidare kommer enligt konventionen och lagen särskilda mottagningsanläggningar att anordnas på sådana platser där oljeblandat barlastvatten behöver avlämnas. För att inte ekonomiska intressen skall motverka ett utnyttjande av anläggningarna skall avlämnandet av förorenat vatten i svenska hamnar bli avgiftsfritt för fartygen. Detta bör ha särskild betydelse i fråga om fartyg från länder som inte är bundna av Östersjökonventionen eller motsvarande äldre överenskommelser. En riktning för lagens ikraftträdande är den 1 januari 1977.

När det gäller det viktiga utvecklingsarbete som drivs från svensk sida för en metod att märka oljelastrester vill jag nämna, att en försöksverksamhet i stor skala nyss har avslutats och att regeringen den 29 januari i år har uppdragit åt de sakkunniga som svarar för utvecklingsarbetet att bl. a. verka för en internationell tillämpning av märkningsförfarandet inom Östersjöområdet. Genom ifrågavarande märkningsmetod kommer

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om åtgärder för att  
förhindra oljeut-  
släpp i Östersjön.  
m. m.*

man att få helt nya möjligheter att identifiera och beivra otillåtna oljeutsläpp.

Avslutningsvis vill jag framhålla, att regeringen ser mycket allvarligt på det inträffade. Vad som har hänt markerar i hög grad vikten av de åtgärder som regeringen håller på att genomföra.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag beklagar att det är så sent och att kommunikationsministern tvingats vara uppe så länge, då han blivit omfamnad av Victoria ganska nyligen.

Det är, herr talman, ingen av oss som har trott att miljön i ett sådant här tekniskt och utvecklat samhälle som vi lever i kan klara sig från alla risker, som man egentligen skulle önska. Den form av utveckling och standard vi har tär i viss mån på miljön och försämrar ofta naturens framtida bärkraft.

Vad vi upplever och har upplevt på vårt innanhav Östersjön oroar oss alla, åtminstone alla som är övertygade om att om vi ytterligare skall öka våra tillgångar, förbättra förhållandena för människorna och bygga samhället skönare och bättre måste vi göra det med iakttagande av ett starkt försvar för den levande miljön. Utan det blir det inget liv för oss heller. Därför är de omkring 40 000 alfvågarnas och tusentals andra fåglars död ett bevis på ett misslyckande. Det är ännu ett kors på havsmiljöernas kyrkogård.

Jag tänker inte söka den direkta syndaren till det brott som medvetet eller omedvetet är begånget. Det går inte att i efterhand uppbygga och rekonstruera. Den verkliga syndaren finns dock mitt ibland oss: riksdag, regering, kommuner, rederier, fartygsbefälhavare, andra länders parlament, regeringar och fartyg.

På detta område finns i varje fall en teoretisk chans att nära – jag säger nära – till 100 % klara varje form av utsläpp. Det är fråga om – i likhet med nedskräpning av den yttre miljön – att man inte medvetet kastar ut skräp: ölburkar, papper, plast osv. Det är ungefär likadant med olja – skillnaden är att man i det första fallet kan reparera skadan nästan fullt ut, medan det är svårare att göra det vid oljeutsläpp.

Vad är orsakerna till oljeutsläppen i Östersjön? Vad är det för oljeprodukter som kan inverka på miljön? Vi har den där nödvändiga smörjningen av cylindrarna – jag har lärt mig det av skeppare och andra. En del går upp genom skorstenen, ca 10 % smörjolja rinner ner i sumpen. Resten går ner i kölen och sugas vanligen upp med vattnet och pumpas ut. Smörjoljan kommer nästan ständigt ut i vattnet, om man inte har lämpliga tankar för detta ändamål.

Tankbåtarna som levererar olja till oljeföretagen vill frigöra sig från olja på väggar och i botten. Man sprutar het ånga på det hela som sedan rinner ner i s. k. sottankar. Många gånger försöker man leverera detta avfall på det ställe där man levererar oljan. Meningen är att detta avfall skall tömmas i land. För att slippa den stora volymen oljeblandat vatten

---

*Om åtgärder för att  
förhindra oljeut-  
släpp i Östersjön,  
m. m.*

låter man ofta oljan samlas på ytan i dessa tankar, vilket tar en viss tid. Man hinner inte ligga så länge i hamn och vänta tills oljan koncentrerat sig. Det kan ske under gång eller några dygn senare. Då pumpar man ut vattnet för att senare, eventuellt när man kommer i hamn nästa gång, lämpa ifrån sig den koncentrerade oljan. Men om mängden inte är stor använder man den liberala tillåtelsen att pumpa ut viss oljemängd under gång. Hur mycket kan aldrig kontrolleras, herr kommunikationsminister. Det kan hända att många fartyg gör det i en följd vid ungefär samma tillfälle. Det kan aldrig kontrolleras förrän vi får en effektiv bevakning genom flyg och genom patrullering.

Det finns i kommunikationsministerns svar ingenting som säger att vi när det gäller överenskommelser med andra länder kan nå en sådan bevakning. Det är ju egentligen, herr kommunikationsminister, den springande punkten för att kunna hävda vår egen lagstiftning. Den konvention som vi tillsammans med andra länder har undertecknat är en förutsättning för detta. Hur har då regeringen tänkt sig att följa upp den konvention som enligt kommunikationsministerns förhoppningar skall träda i kraft 1977, och vars utformning jag tycker att det inte finns något att anmärka på?

Vad innebär de nu gällande bestämmelserna? Jo, att man åtminstone fram till 1977 kan använda sig av de liberala reglerna. Fartyg under gång 50 nautiska mil från land får släppa ut vissa kvantiteter olja – 60 liter per sjömil eller för varje ballastresa en femtontusendel av fartygets lastkapacitet. Detta skulle ske på den s. k. skamfläcken i Östersjön.

Det verkar inte vara så mycket, men beräkningar som har gjorts för hela Östersjön visar att ca 50 000 ton olja årligen spolas ut från fartyg i Östersjön. Lika mycket beräknas komma från land. Östersjön orkar inte med detta. Det är beräkningar som har gjorts på ansvarigt håll, men det är allmänna beräkningar av vad man tror att Östersjön får ta emot.

Vad hjälper det att vi står på Helgeandsholmen miljövårdsåret 1972, slår oss för vårt bröst och under applåder påpekar de fina bestämmelser vi har, när vi varken kan eller vill ordentligt efterleva dessa bestämmelser? Menar kommunikationsministern att ett ansvar är slut i och med att lagar och konventioner är undertecknade?

Om våra fartyg eller andras fartyg som anlöper våra kuster inte på ett enkelt, tekniskt tillfredsställande och billigt sätt kan göra sig av med oljerester, hjälper inga bestämmelser i världen. De fartyg som nu följer bestämmelserna utsätts för stora tidsförluster, långa liggetider och vissa avgifter, vilket naturligtvis påverkar hela situationen. Mot den bakgrunden måste man se det hela och handla därefter.

Liksom det ankommer på vägverket att hålla rent utmed våra vägar ankommer det på myndigheterna att se till att det i våra hamnar finns fullvärdiga tanksystem, som kan ta hand om oljeresterna. Det finns f. n. 16–20 sådana platser, varav de flesta är dåligt utrustade och svåra att komma till. Det är inte möjligt att utnyttja dem utan stora ekonomiska

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om åtgärder för att  
förhindra oljeut-  
släpp i Östersjön,  
m. m.*

uppoftningar. Har kommunikationsministern någon rapport om hur dessa mottagningsstationer fungerar – hur många fartyg som utnyttjar dem och hur mycket olja som pumpas från fartyg in i dem?

Ligger det inte på regeringens ansvar att skamfläcken, som utsuddades åtminstone på papperet 1962 genom att man utsträckte skyddszonens bredd till 100 nautiska mil, vilket gjorde att ländernas skyddsområden nådde varandra, återinfördes 1969 genom ratificeringen av de nya konventionsreglerna? Vad berodde det på? Jo, att man inte bereddes möjlighet att leva upp till 1962 års beslut. Vad blev då resultatet? Jo – kanske var det så – att man inte fick förtroende för regeringens vilja och mening att bestämmelserna skulle uppmärksammas. Så tvingades man till denna liberalisering. Om jag vore skeppare utan sinne att förstå naturens lagbundenhet, skulle jag än mindre begripa regeringens strävan att få till stånd lagar, när viljan saknas att kontrollera hur lagarna efterlevs.

Nu andas kommunikationsministern optimism inför 1977. Han hoppas att det skall bli möjligt att uppfylla de krav som ställs för att båtarna skall kunna följa bestämmelserna. Kommunikationsministern säger i sitt svar att det är tillåtet att tömma ut oljeblandat vatten under vissa noggrant angivna villkor, som är avvägda så att skador icke skall uppkomma. Det där är en väldigt lös formulering. Dessutom existerar fortfarande ett dispensförfarande som har använts för några fartyg. Det är inte omöjligt att dispensererna kan medverka till nedsmutsning av Östersjön, även om de skulle avse utsläpp av olja i andra vatten. Det kan hända att man också har utnyttjat möjligheten att ge dispens för utsläpp i Östersjön, något som väl inte har varit meningen.

Kommunikationsministern avslutar det hela med att han anser att 1977 skall det bli en kraftig förändring. Det är min förhoppning att vi genom en stark övervakning skall kunna få en förändring i Östersjön, men utan en effektiv övervakning kan vi inte få det. Om vi skall kunna begära att fartygen efterlever de krav vi ställer, måste kraven också kombineras med en mycket god teknisk service. Det måste vara möjligt att lämna ifrån sig oljerester i samband med de här transporterna som ändock är nödvändiga för vårt land.

Herr TORWALD (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för det lika utförliga som positiva svaret.

Jag måste säga att det känns tämligen olustigt att vid denna sena timme tära på statsrådets och hans medhjälparens liksom på presidiet och stenograferns tålamod för ett längre inlägg i debatten. Jag skall därför försöka undvika historieskrivning och en upprepning av vad herr Lot-higius så väl utvecklat och nöja mig med att redovisa ett par problem som ännu ej kommenterats.

Svaret har givit mig anledning att närmare studera lagen om åtgärder mot vattenförorening, dvs. svensk författningssamling 1976:6. På en enda punkt – det är i 4 § – förekommer ordet olja. I övrigt talas det om ol-

Torsdagen den  
18 mars 1976*Om åtgärder för att  
förhindra oljeut-  
släpp i Östersjön,  
m. m.*

jehaltigt barlast- och tankspolvatten. Jag förstår bakgrunden, därför att när man talar om det här i såväl 9 som 11 §§ är man hela tiden bunden vid ett resonemang om konsekvenserna beträffande olja i tankbåtar. Men jag har försökt att forska litet mer om vad det är för olja som släpps ut. I min interpellation talade jag om sludge – det är närmast vad vi kallar för spillolja – och jag undrar om inte tankfartygens problem med att rensa sina tankar har blivit alltför centralt när man har funderat över vad det är för olja som dyker upp. Det finns nämligen en massa andra båtar, vanliga torrlastfartyg, som producerar ganska mycket spillolja per dygn. Jag tror att det är dessa båtar som i större omfattning syndar både här och på de inre vattenvägarna. Båtarna går ju många gånger mellan hamnar där man inte omsätter olja och där det alltså inte ens efter den nya lagens ikraftträdande finns några krav på att man skall tillhandahålla anordningar för att ta emot sådant vatten.

Det innebär att dessa fartyg skall, för att bli av med sin olja, behöva gå in till en hamn som de normalt inte besöker och där göra sig av med en, två eller tre hinkar spillolja. Det frestar naturligtvis på samvetet.

I en radiointervju sades klart ifrån att det här även var fråga om svenska båtar. Jag hade i det längsta hoppats och trott att sådana utsläpp inte skulle göras av svenska båtar. Man framhöll att det var svårt att hitta lämpliga ställen att bli av med oljan, och därför skippade man den när man var i Östersjön. Samma företeelse har funnits på andra håll.

Jag vill inte kritisera statsrådet för detta, ingalunda. Jag har själv inte kritiserat lagen när den tillkom, det är först när jag nu i efterhand börjat kontrollera just den här detaljen ytterligare som jag finner att man kanske borde komplettera lagen på den punkten.

Jag tror att det är ganska enkla åtgärder som erfordras. Jag vill där hålla med herr Lothigius när han säger att man inte skall göra det så komplicerat.

I Västerås har man enligt vad jag inhämtat gjort det hela mycket enkelt, och jag tror mycket effektivt. Man har helt enkelt ställt två containers vid kajen, den ena för spillolja och den andra för sopor. Jag lade samma förslag i Göteborgs hamnstyrelse, men det väckte tyvärr inget som helst intresse. Där gäller ju vad man skrivit in i sin hamnordning. Om exempelvis ett litet fartyg kommer från Vänern och passerar Göteborg skall befälhavaren ringa till slamsugningsbolaget för att detta skall ordna med hämtning av kanske tio liter olja. Det kostar 200 kr. Dessutom måste man lägga sig vid kaj och vänta, och det tar kanske två eller tre timmar. Tror någon att detta blir gjort? Nej, verkligheten blir att den där hinken med spillolja hamnar i vassen i Göta älv.

Det är alltså enkla och informella åtgärder det är fråga om. Hamnmyndigheten skulle åläggas att ställa upp en container för spillolja och en för sopor på ett lämpligt ställe i hamnen där passerande båtar lätt kan befria sig från spilloljan och annat avfall. Först då kommer vi någorlunda till rätta med detta problem.

*Om åtgärder för att  
förhindra oljeut-  
släpp i Östersjön.  
m. m.*

Jag skulle vilja uppmana kommunikationsministern att se efter vilka kompletteringar som kan behövas för att hamnarna skulle kunna åläggas en viss minimiservice, främst åt de små torrlastbåtarna. Tankfartygens problem tror jag kommer att lösas med de bestämmelser som vi nu hoppas skall träda i kraft 1977.

Herr ROSQVIST (s):

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

Det är mycket beklagligt att denna händelse med oljeutsläppet har inträffat. Det har inte kunnat klaras ut varifrån oljan har kommit. Det är bara en sak som vi kan vara nästan säkra på, nämligen att inget fartyg har rapporterats borta med man och allt. Det enda positiva i denna historia är att inget sjöfolk synes ha gått bort i samband med totalförslining av fartyg. Sådana händelser har också inträffat när folk försvunnit och olja läckt ut från sjunkna fartyg. Anledningen kan då ha varit bristfälligheter i fartygen och deras utrustningar. Det kan ge anledning till funderingar över varför det på sina håll måste visas på oljedränkta sjöfåglar för att man aktivt skall börja intressera sig för transporter med eventuellt bristfälliga fartyg.

En stor del av alfågelbeståndet har strukit med. Mer än 30 000 oljeskadade alfåglar har skjutits eller själva dött bara runt Öland i den olja som vid det här tillfället förorenat Östersjön. Hur mycket olja som släpptes ut vet ingen. Men de klumpar och oljesjok som påträffats har varit av tjock olja, olja av tyngre sort. En del drev i land på Öland efter det att det hade rått sydostlig vind en tid. Hade vinden varit västlig hade vi kanske över huvud taget aldrig fått reda på att det inträffat en tragedi som denna.

Det borde vara uppenbart att det som har inträffat är något som inte får ske avsiktligt och vara lagenligt och tillåtet. Från flera håll kom påstående om att utsläpp av denna karaktär numera skulle vara tillåtna. Anledningen till detta skulle vara att oljeblandat ballastvatten får pumpas ut. Men var och en som läser bestämmelser kan finna att det absolut inte kunde vara sådant oljeblandat vatten som det var fråga om vid Ölandskusten. Det som syntes där har varit sådan olja som det är förbjudet att släppa ut i Östersjön.

Då annars s. k. välinformerade nyhetsorgan gett intryck av att det även från svensk sida skulle vara fritt fram för sådana här oljeutsläpp tycker jag att det är bra att kommunikationsministern återigen kan säga att detta är förbjudet och att ytterligare åtgärder redan har beslutats för att förhindra att någon trots förbudet gör utsläpp samt att arbetet med att förhindra detta bedrivs på det internationella planet. Östersjön är inte enbart svenskt innanhav. Vi måste först och främst också ha alla våra Östersjögrannar med oss för att åstadkomma effektivare åtgärder. Mycket forskning, teknik, praktiskt kunnande och tillämpning behövs för att spåra den eller dem som syndar mot lagar och konventioner på öppna havet. Oljeutsläpp under mörker och dimma kan det vara svårt att spåra.

---

*Om åtgärder för att  
förhindra oljeut-  
släpp i Östersjön,  
m. m.*

Jag tror inte, som herr Lothigius gör, att det hjälper, när det är mörkt och tät dimma, att ha flygplan och spana efter oljan. Den hittar vi inte på det sättet.

Det krävs också samarbete med många andra länder och myndigheter för att få effekt av ansträngningarna. Vi har arbete och forskning i gång även för detta. Men, som sagt, det krävs lika mycket av andra för att det skall bli resultat. Det kan också vidtas ytterligare och andra åtgärder. Jag tror att vi kan nå vissa konkreta resultat om vi själva framför allt ställer det äldre tonnage, som fraktar olja hit, under strängare kontroll. Allt emellanåt kommer det gamla nedslitna bekvämlighetsflaggade båtar till de svenska oljekajerna. De kan förete intyg om högsta klass och nöjaktigt klara en inspektion vid kaj, men i farleder och till sjöss är det ofta saker och ting som mankerar. Det har jag erfarenhet av själv, som lots. Det kan vara en styrmaskin som helt plötsligt stannar, maskinmanövrar som uteblir, ankare som inte går att lägga av, förtöjningsvinschar som inte vill gå och utslitna trossar som brister vid förtöjning.

Då kan man ställa frågan: Hur går det till när en sådan här båt skall göra tankrent och pumpa oljerester från en tank till en annan? Kan de inte lika gärna hamna på utsidan?

Jag föreslog i en motion för några år sedan ett förbud för tankfartyg äldre än tio år att utan inspektion och tillstånd i varje särskilt fall få gå in i Östersjön eller åtminstone i svensk hamn. Den motionen avsågs med en s. k. positiv skrivning av jordbruksutskottet, som förutsatte att frågor av den här karaktären skulle behandlas vid Helsingforsöverläggningarna om Östersjöns marina miljö. Så långt jag har kunnat finna har dock inte frågan berörts i Helsingfors. Men jag menar att frågan är lika aktuell fortfarande. Jag är övertygad om att lotsar och hamnlotsar längs vår kust har samma praktiska erfarenheter som jag.

F. ö. har även lastfartyg alltemellanåt rejäla kvantiteter tjock bunkerolja i barlasttankar. Vid trimningar och länsningar kan samma sak inträffa ombord på dessa. En noggrannare kontroll även av sådana äldre fartyg som mestadels valt nationalitetsflagg med tanke på att kunna undgå lagar och förordningar vore därför inte obefogat. För det är väl ingen som tror att man på dessa båtar har intresse av alfväglar i Östersjön, mot bakgrund av att intresset för människor är så ringa att Sjöfolksförbundet titt och tätt får ingripa av olika skäl, t. o. m. för att båtens besättning skall slippa frysa ihjäl i mitt i vintern uppvärmda bostäder. Förutom alla andra åtgärder som vidtas av svenska myndigheter borde man kanske också något mera aktivt ingripa mot sådana fartyg.

Till sist vill jag säga att vi använder stora kvantiteter olja. Den måste fraktas hit, och olja måste användas i samband med transporten. Vi kan aldrig hundra procentigt gardera oss mot oljeutsläpp. Men vi har ändå i Sverige tagit initiativ och fattat beslut, som skall begränsa och så långt som möjligt förhindra utsläpp och olyckor. Det är tragiskt när ändå händelser av denna typ inträffar. Därför är det viktigt att man fortsätter det arbete som kan komma att förhindra upprepningar av vad som har inträffat.

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om åtgärder för att  
förhindra oljeut-  
släpp i Östersjön,  
m. m.*

Herr BÖRJESSON i Glömminge (c):

Herr talman! Statsrådet sade i sitt svar att det blivit betydande skador på fågelbeståndet. Man kan säga att det var fråga om en maximal skadeverkan, som vad gäller fåglarna knappast kan överträffas. För protokollets skull kan jag nämna att man har skjutit 33 350 fåglar, av vilka ingen uppges ha varit frisk. När man slutade att skjuta låg det ungefär 500–600 fåglar kvar, som man har lämnat åt sitt öde. Man beräknar att ungefär 1 000 utöver dem som skjutits har dött. Man har skjutit 42 000 hagelskott och 11 000 salongsgevärsskott. Hälften av skyttarna var frivilliga. Dessa uppgifter säger något om vad den här katastrofen innebar.

Trots att människorna i allmänhet ju inte ser dessa fåglar och inte heller har sett de skador som det gäller, har de gripits av ett stort intresse för frågan och de fordrar faktiskt att samhället och statsmakterna gör något åt förhållandena. Statsrådet redogör i sitt svar för vilka åtgärder som är innefattade i den nya lagstiftning som skall träda i kraft den 1 januari, men han lovar litet. Det är kanske också bra, ty det är nog inte lätt att garantera att sådant här inte skall upprepas. Om en båt från Liberia kommer in i Östersjön för att lasta och lossa i Sovjetunionen, varvid den kommer att passera Östersjön två gånger, vem kan då förhindra att den släpper ut sin olja mitt ute på Östersjön?

Självfallet är det, som statsrådet säger, så att mycket är beroende av i vad mån fartygets hemland kan bindas vid internationella överenskommelser och vid konventionen på området. Utöver vad interpellanterna har sagt är självfallet en av de väsentliga punkterna i detta sammanhang i vad mån fartygens hemländer runt om i världen kan bindas till ett avtal som kan förhindra sådana utsläpp som det gäller.

Jag vill sluta med att säga att jag gärna vill tro att den konvention som riksdagen antog i fjol kommer att förhindra sådana här skadliga utsläpp i Östersjön i framtiden. Åtminstone får vi hoppas att de inte upprepas i den väldiga skala som under den nu snart förlidna vintern.

Herr HÅKANSSON i Trelleborg (s):

Herr talman! Jag tycker det är bra att diskussionen nu kan föras på en saklig grund. Jag noterar också med tillfredsställelse att herr Torwald delvis har ändrat sin tidigare kurs i de här frågorna. Jag tycker det är utmärkt att de som tidigare med en form av betingad reflex så fort begreppet oljeutsläpp har nämnts har talat om högsjölansar nu har lyckats arbeta bort det maneret.

Jag är helt medveten om att det är ett stort och mycket svårbemästrat problem – ett internationellt problem – med mycket juridik och komplicerad teknik i. Det är också så att det lönar sig föga att söka bekämpa de intressevarianter som kan finnas i de olika grupperingar som driver frågor av olika karaktär. Det är inte heller mycken mening med att agera då vi märker – vilket har skett tidigare – att man vilar på en kommersiell bas. Det för definitivt inte frågan framåt.

Jag upplever i dag att vi har en gemensam målsättning, nämligen att icke medge oljeutsläpp. Och om sådana utsläpp ändå görs, skall vi ha en hög beredskap för upptäckt och bekämpningsinsatser. Upptäckten skall då gälla både oljan som sådan och den som har släppt ut den. När vi står inför ett oljeutsläpp skall vi göra en oljebekämpningsinsats med vad vi kan kalla för anpassat material samt med utbildad och väl övad personal av olika kategorier.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag noterar också med tillfredsställelse att den diskussion som vi nu för har ett övergripande gemensamt mål, nämligen att utifrån en mycket svår faktisk situation göra det bästa möjliga.

Här har yttrats många riktiga saker, och jag skall inte upprepa dem. Ibland kan man naturligtvis komma nästan till uppgivelsens gräns när man, som någon här uttryckte sig, bara vet att vill man på en båt släppa ut sin olja felaktigt, så gör man det. Vad vi hela tiden skall försöka arbeta för är därför att via överenskommelser av skilda slag, kopplade med övervakning, erbjudande om bättre sätt att lämna ifrån sig oljan osv., söka få ett bättre sakernas tillstånd, åtminstone sett på längre sikt.

Här har ställts några frågor, och jag skall försöka att mycket snabbt ge en liten resumé över hur vi ser på problemet utifrån det läge som vi har i dag.

Det har talats om internationellt samarbete och om bakgrunden till de bestämmelser vi har, hur de snabbt borde förbättras osv., och här har talats om partikelmärkning och annat.

Som jag tidigare har nämnt har sjöfartens internationella karaktär lett till ett långvarigt och omfattande arbete med att försöka få fram allmänt accepterade normer för att kunna förhindra eller begränsa oljeutsläpp från fartyg. Det arbetet, som är mycket svårt, resulterade till en början i att den mellanstatliga rådgivande internationella sjöfartsorganisationen, IMCO, redan år 1954 antog en oljeskyddskonvention, som Sverige biträdde redan 1956 och som trädde i kraft 1958. Den har sedan ändrats vid ett par tre tillfällen, och vid varje tillfälle då den har ändrats har förbudet mot utsläpp successivt skärpts. Sverige har godkänt samtliga ändringar som har lagts fram. År 1973 antog medlemsstaterna i IMCO en ny konvention, den s. k. havsföreningenskonventionen, som ytterligare begränsar möjligheterna till oljeutsläpp på de fria haven och som även – till skillnad mot tidigare överenskommelser – innehåller bestämmelser om kemikalier som transporteras i bulk. Denna konvention har ännu inte trätt i kraft.

Svensk lagstiftning har under åren alltså byggt på senast ingångna internationella överenskommelser. Ett uttryck härför är att riksdagen redan beslutat godkänna 1973 års havsföreningenskonvention utom såvitt avser vissa föreskrifter om kemikalieutsläpp där det återstår att lösa vissa praktiska problem. Men – och det har sagts av alla som deltagit i denna debatt – möjligheterna för svenska myndigheter att ingripa mot utländska

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om åtgärder för att  
förhindra oljeut-  
släpp i Östersjön,  
m. m.*

fartyg är beroende av vilka överenskommelser fartygens flaggstat har tillträtt.

Det finns f. n. olika tillämpliga bestämmelser om uttömning från fartyg av oljeblandat vatten beroende på vilka överenskommelser fartygets hemland har skrivit under. Vad avser Östersjön som ju är ett speciellt ömtåligt vattenområde – det vet vi alla – har länge gällt särskilt stränga utsläppsföreskrifter. I anledning av vad som nu har hänt i Östersjön har sjöfartsverkets experter på detta område noga gått igenom det material som har legat till grund för de internationella överenskommelserna och kommit fram till att det, som jag sade i mitt interpellations svar, är praktiskt taget uteslutet att utsläppet som denna gång är grunden för vår diskussion, har kunnat ske i enlighet med de regler som gäller för uttömning i detta område. Det måste ha varit mycket mera av oljerester.

Detta kan då kopplas till det som i denna diskussion har sagts av herr Lothigius och kanske av ytterligare någon talare. I debatten har särskilt uppmärksammats nu gällande regel som medger uttömning på det fria havet av oljehaltig blandning med 60 liter olja per nautisk mil som fartyget tillryggalägger. Denna regel liksom övriga som intas i gällande lagstiftning grundas på IMCO-överenskommelsen. Ställningstagandet inom IMCO föregicks av vetenskapliga prov om sådan uttömning skulle kunna ske utan att det uppstod biologiska skador av så små utsläpp. Resultatet av proven ansågs så tillfredsställande att en sådan tömning kunde inte bara accepteras utan även anses som en väsentlig förbättring jämfört med tidigare förhållanden.

Riksdagen har nu på regeringens förslag beslutat att ytterligare skärpa reglerna om utsläpp i Östersjön. Där kommer, som jag också redan har sagt, att gälla ett totalförbud mot utsläpp av olja, oljerester, oljeblandat vatten etc. Dessa regler skall träda i kraft så snart det är praktiskt möjligt. Riktpunkten skall vara att det skall kunna ske vid årsskiftet 1976–1977.

De nya reglerna om förbud mot utsläpp i Östersjön innebär alltså ett totalförbud mot utsläpp av olja. Det är givetvis av största vikt att reglerna träder i kraft snarast möjligt. En viktig del i detta regelsystem är att fartyg skall kunna lämna sina oljerester och sin oljeblandade barlast eller tankspolvatten till anläggningar i land, när vattnet inte får släppas ut i havet, och då kommer vi in på de anläggningar vi här diskuterar och som skall kunna ta hand om detta från fartyg. Någon av talarna frågade hur dessa anläggningar utnyttjas och varför de inte utnyttjas, om det är fallet. Ett av skälen kan vara det triviala att det kostar pengar. Jag vet inte riktigt vilken vikt vi skall tillmätta det argumentet, men det finns där. Tanken är nu att detta i fortsättningen skall kunna ske utan kostnad. Innan bestämmelsen om totalförbud träder i kraft måste vi ha sådana här mottagningsanordningar klara – annars blir det inget system i det hela. Avsikten är att de skall användas också av fartyg från länder utanför Östersjöområdet. Och det är viktigt, eftersom vi med stöd av Östersjölagstiftningen tills vidare inte kan ingripa mot utsläpp från sådana fartyg. Regeringen och aktuella verk driver f. n. med all kraft frågan

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om åtgärder för att  
förhindra oljeut-  
släpp i Östersjön,  
m. m.*

om att så snart som möjligt åstadkomma dessa mottagningsanläggningar. Herr Torwald var i det sammanhanget inne på en tankegång som han tidigare har presenterat i olika sammanhang, nämligen någon form av container på kaj, som skulle användas för spillolja och eventuellt för annat avfall. Jag förstod att det rörde sig om mindre kvantiteter – vare sig det nu gällde vanligt skräp eller spillolja – och det är möjligt att det kan hänföras till det kommunala renhållningsmonopolet och att problemet bör kunna lösas den vägen.

Finns det något mer att säga om det fortsatta internationella arbetet, särskilt vad gäller Östersjöområdet? Det skulle vara att vi från svensk sida driver detta internationella arbete med största målmedvetenhet. Det är nödvändigt med hänsyn till sjöfartens internationella karaktär, som någon nämnde här. Arbetet är självfallet inte avslutat i och med att man nu har kommit fram till 1973 års havsföreningenskonvention inom IMCO och Östersjökonventionerna mellan kuststaterna. Vi fortsätter att aktivt delta i arbetet inom både IMCO och den särskilda kommissionen för Östersjön. Men ett särskilt problem utgör den brist som finns över hela världen på mottagningsanordningar för olje- eller kemikalieblandat barlastvatten.

I detta sammanhang vill jag också nämna att man genom den antagna lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg inom Östersjöområdet har fått väsentligt strängare föreskrifter om utsläpp av toalettavfall och fast avfall. Det blir i princip förbjudet att släppa ut sådant avfall från fartyg. I den mån särskilt reningssystem inte installeras ombord på fartygen skall avfallet, som jag nyss sade när det gällde herr Torwalds frågeställning, tas om hand inom ramen för det kommunala renhållningsmonopolet.

Några ord till herr Lothigius, som var inne på frågan om partikelmärkningen. En viktig reform när det gäller att motverka otillåtna oljeutsläpp är införandet av någon metod för att märka lastoljerester i fartyg. Under en försöksperiod har sådan märkning från svensk sida skett i både svenska och utländska fartyg. När fartyget har lossat sin last hälls en metallegering ned i tankarna. Släpps sedan oljeblandat barlastvatten ut i havet, kan fartyget spåras när prov tas från utsläppet. För att metoden skall få full effekt för Östersjöns del fordras att alla oljetankfartyg som går där märks. Metoden har presenterats i olika internationella sammanhang, bl. a. inom IMCO och interimskommissionen för Östersjöområdets marina miljö. Den har bedömts som värdefull och mötts med mycket stort intresse. Regeringen har, som jag nämnt tidigare här i kväll, den 29 januari i år uppdragit åt de sakkunniga som sysslar med denna fråga att intensifiera arbetet med att vidareutveckla denna märkningsmetod.

Herr Lothigius talade om kustbevakningens möjligheter att agera. Herr Rosqvist var också inne på detta. Det är klart att man inte skall ha alltför överdrivna förhoppningar, som herr Rosqvist också sade, om att man här skall kunna finna någon av de stora lösningarna när det gäller skärpt bevakning och övervakning. Men visst är det oerhört viktigt och

Torsdagen den  
18 mars 1976

*Om åtgärder för att  
förhindra oljeut-  
släpp i Östersjön,  
m. m.*

visst skall man i all möjlig utsträckning försöka förstärka bevakningen och övervakningen i samband med de här problemen. Där har vi – jag tror inte det är någon överdrift – genom kustbevakningen en svensk organisation för oljebekämpning till sjöss som ligger mycket långt framme även internationellt sett. Vi har en kustbevakning som inte bara sysslar med en rad andra uppgifter som just på oljeskyddsberedskapens område har utfört och utför ett mycket gagnarikt arbete.

Jag har framför mig ett par siffror som i och för sig inte kan jämföras med något annat men som ändå pekar på att det – kustbevakningen fick hand om de här uppgifterna 1970 – inte är någon obetydlig erfarenhet man redan nu samlat på området. Enligt de uppgifter som lämnats till mig har kustbevakningen sedan 1970 genomfört över 200 oljebekämpningsoperationer till sjöss, varav ungefär en tiondel var av mer omfattande karaktär. Och man har utfört, som man säger, över hundratalet särskilda prov eller övningar i oljebekämpning, där man haft deltagande av fartyg, flygplan, helikoptrar osv.

Jag nämner detta bara därför att ni skall veta att man på det här området också gör vad som rimligen är möjligt att göra med de resurser vi nu har.

Det är klart att mycket skulle vara att tillägga. Jag skall emellertid inte förlänga debatten. Men till syvende og sist är det naturligtvis för oss fråga om ett långsiktigt övertygande av varandra runt om i världen när det gäller de stora olyckor och tragedier som följer i spåren av en ovarsam hantering av oljelaster och andra nedskräpande fartygslaster. Vad det gäller är inte bara att se till att sju Östersjöstater godkänner överenskommelsen. Det är nödvändigt att det sker, och det är vi på god väg att klara ut. Men det gäller också att få fördrag mellan länder som ligger utanför Östersjöområdet, att övertyga alla dessa länder eller åtminstone huvudparten av dem om att de också har ett ansvar när det gäller trafik runt våra kuster, lika väl som vi skall ha ett ansvar när våra båtar går runt andra länders kuster.

Det är naturligtvis alldeles riktigt som någon sade – jag tror det var herr Börjesson i Glömminge – att man inte bara kan säga att nu skall det här lösas sig, och så löser det sig. Det är ett långvarigt och säkerligen tålmodigt arbete som ligger framför oss. Det vi utfört fram till nu skall vi i och för sig redovisa, men vi skall naturligtvis inte ett ögonblick tro att vi är nära den definitiva lösningen när det gäller att länderna emellan övertyga varandra om att här sysslar vi med saker och ting som har mycket allvarliga perspektiv i förlängningen, nämligen i fråga om den marina miljön.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Kammaren åtskildes kl. 01.14.

In fidem

TOM T:SON THYBLAD

*/Solveig Gemert*

**Nr 86**

Torsdagen, den  
18 mars 1976

---