

Tisdagen den 22 januari

Kl. 13.00

Anmälan om kompletteringsval till utskott

*Om åtgärder för
att förhindra viss
utbildning i Sve-
rige av utländsk
militärpersonal*

§ 1 Anmälan om kompletteringsval till utskott

TALMANNEN:

Centerpartiets partigrupp har som suppleant i lag- och utbildningsutskottet under Sven Johanssons ledighet anmält hans ersättare Kersti Johansson.

Talmanen förklarade vald till

suppleant i lagutskottet

Kersti Johansson (c)

suppleant i utbildningsutskottet

Kersti Johansson (c)

§ 2 Justerades protokollet för den 14 innevarande månad.

§ 3 Om åtgärder för att förhindra viss utbildning i Sverige av utländsk militärpersonal

Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER erhöll ordet för att bevara *Olle Wästbergs* i Stockholm (fp)-den 11 januari anmälda fråga, 1979/80:254, och anförde:

Herr talman! Olle Wästberg i Stockholm har frågat mig om jag avser vidta åtgärder eller lägga fram förslag som förhindrar utbildning i Sverige av libysk militär.

Jag vill först bekräfta Olle Wästbergs konstaterande att Sverige inte säljer krigsmateriel till Libyen. De spända förhållandena i Mellanöstern är förklaringen härtill. Jag vill tillägga att någon försäljning av sådan materiel till detta land över huvud inte har förekommit under de senaste 20 åren.

Den reglering som gäller för vår export av krigsmateriel omfattar ej utbildning. Den sedan i höstas arbetande krigsmaterielexportkommittén, som har till uppgift att se över riktlinjerna för krigsmaterielexporten, kommer i det sammanhanget också att studera i vad mån dessa riktlinjer behöver utvidgas.

Telub AB:s utbildningsprojekt, som Olle Wästberg uppmärksammat, gäller, enligt vad jag inhämtat, elever i 18–20 års ålder som skall undergå en utbildning i tekniska ämnen som närmast motsvarar svensk gymnasieutbild-

Tisdagen den
22 januari 1980

*Om åtgärder för
att förhindra viss
utbildning i Sve-
rige av utländsk
militärpersonal*

ning. Utbildningsverksamheten hålls helt atskild från Telubs verksamhet för det svenska försvaret. Inget av den utrustning som används i utbildningen är krigsmateriel eller underkastad sekretessbestämmelser.

Några åtgärder för att förhindra ifrågakvarande utbildningsprojekt avser regeringen inte vidta.

OLLE WÄSTBERG i Stockholm (fp):

Herr talman! Jag tackar handelsministern för svaret.

Det är inte utan skäl Sverige vägrar att exportera krigsmateriel till Libyen. Libyen är en av arabvärldens mest aggressiva stater. Libyen gick i krig för att stödja Idi Amin, och libyska soldater deltog i Ugandas krig mot Tanzania. Ständigt upprepar Libyens ledare Khadaffi, ibland i klassiskt antisemitiska formuleringar, att Israel skall utplanas. Ingen stat har givit så många terrorister skydd och stött så många terroristaktioner som Libyen. Det är betecknande att två av de fyra terroristorganisationer som den svenska terroristlagen gäller får stöd av den libyska regeringen.

Det är åt detta Libyen som Sverige nu under fyra år kommer att utbilda 80 militärer. Libyen, som vi inte får sälja en enda kula eller ett enda militärfordon till, skall nu i Sverige utbilda militärer i radarteknik och data, telekommunikation och elektronik.

Staffan Burenstam Linder verkar mena att den utbildning libyerna skall få hos Telub inte är militär. Det tycks vara en omstridd uppfattning.

Eric Krönmark, som finns i kammaren, sade i ett intervjuuttalande den 1 december förra året: "Jag gör bedömningen att de libyer som nu skall komma till Telub med all sannolikhet är militärer."

Så sent som fredagen den 11 januari i år sade Karin Söder – som ju som utrikesminister hade anledning att sätta sig in i ärendet – på en presskonferens i Växjö: "Helst hade jag sett att Libyenaffären aldrig blivit av. Visst skall vi exportera tekniskt kunnande, men det skall vara tekniskt kunnande på grundnivå och ingen inblandning av militär personal."

Telubs egen styrelseordförande – Eric Malmberg – har varit något försiktigare men dock klargörande: "Det man kan säga är att ett land som Libyen – som ju är en ren militärdiktatur – har en stor del av sin verksamhet lagd under militär styrning."

Lägg till detta att de 80 libyer som i fyra år skall utbildas i Sverige tas ut av den libyska militärregimen. De kommer att utbildas på en skola som har specialiserat sig på militär utbildning, och den utbildning de får är nödvändig för modern stridsledning.

Staffan Burenstam Linder säger nu att han inte avser att vidta några åtgärder för att förhindra detta utbildningsprojekt. Jag menar att detta är som det heter på riksdagsspråk – högst anmärkningsvärt.

Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! Till skillnad från Olle Wästberg finner jag det inte alls anmärkningsvärt att jag följer gällande lagar och de riktlinjer som gäller för vapenexport. Jag vet inte om herr Wästberg, utifrån de betraktelser han

gjorde, menar att jag skulle ha laglig grund för att ingripa mot detta utbildningsprojekt. Någon sådan finns faktiskt inte. Våra riktlinjer för krigsmaterielexport gäller inte utbildning.

Herr Wästbergs kommentarer om att detta är en utbildning för rent militära ändamål är helt felaktiga. Det är inte alls fråga om en sådan utbildning. Det är ju lika bra att man befrämjar saken genom att framhålla fakta som de i själva verket är. Det är självklart att all utbildning, liksom alla olika produkter, kan komma att användas också i militärt sammanhang. Om man säljer mat, kläder, lastbilar eller vad det än är, kan sådana produkter självfallet komma att användas i militärt sammanhang. Men man kan inte hålla sig med sådana riktlinjer för den utrikeshandel man bedriver, att man förhindrar all export från Sverige till olika länder, som man av en eller annan anledning i utrikespolitiska sammanhang kan ha andra andra uppfattningar om.

Det är också fel att säga att detta är någon sorts utbildning av militärer. Det är fråga om ungdomar som enligt uppgift kommer från det grundläggande skolsystemet i sitt hemland. Detta är också någonting som bör framhållas för att få proportion på denna debatt.

Vad sedan beträffar herr Wästbergs olika kommentarer om Libyen som regim går det bra att ställa en fråga om det till utrikesministern. Jag tänker för min del inte gå in på den frågan – det är inte mitt speciella fögderi. Mitt fögderi är att försöka följa de riktlinjer som finns för att hantera vapenexport från landet.

OLLE WÄSTBERG i Stockholm (fp):

Herr talman! Jag har inte begärt att handelsministern skall bryta mot lagen. Om nu lagen är sådan att det är lagligt i Sverige att ett statligt företag utbildar militär personal eller utbildar ungdomar till militärer, så bör lagen ändras. Staffan Burenstam Linder är den ansvarige ministern. Libyerna har inte kommit till Sverige ännu, och inga ansökningar har inkommit till invandrarverket. Det finns tid att handla.

Uppenbarligen tog handelsministern själv inte upp frågan när han strax före jul var i Libyen – ett land vars regim han inte vill bedöma. Nu har han chansen att deklarerat att han anser att det är i sig olämpligt att libyska militärer utbildas i Sverige. Han kan också avisera ett lagförslag som likställer militär utbildning med militärmateriel. Detta fall bör föranleda att ett sådant förslag behandlas med förtur.

Visst kan det uppstå gränsdragningsproblem mellan civil och militär utbildning. Men det finns ändå en artskillnad. Staffan Burenstam Linder, mellan att lära människor sälja mat eller liknande och att ge utbildning i hur man sköter moderna stridsledningssystem. Det är en fyraårig utbildning för en stor grupp libyer som kommer att ske på Telub, och Telub är en skola som specialiserat sig på militär utbildning. Telubs egen styrelseordförande liksom en rad politiker har sagt att det är sannolikt att det rör sig om militär personal. Nästan all verksamhet i Libyen är kontrollerad av militären och av militärregimen, i ett land som har stött rader av terroristaktioner.

Tisdagen den
22 januari 1980

*Om åtgärder för
att förhindra viss
utbildning i Sve-
rige av utländsk
militärpersonal*

Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! Det föreföll som herr Wästberg, åtminstone inledningsvis, i sin replik nu var något mindre tvärsäker. Efter att det först varit alldeles självklart att jag skulle ingripa blev det nu plötsligt så, att om detta inte täcktes av de riktlinjer som gäller skulle jag avisera ett lagförslag. Nej, det tänker jag inte göra, helt enkelt därför att vi har en utredning som granskar i vad mån man skall utvidga de riktlinjer som gäller. Jag är övertygad om att den utredningen kommer att ta sig an även denna fråga. När den har gjort det, får vi se hur vi skall förfara.

Men för att detta inte skall bli en alldeles felaktig debatt måste jag säga att det är tokigt att som herr Wästberg gör hela tiden tala om att det är fråga om att utbilda militären i avancerade militära teknologier. Det är faktiskt fel. Det är fråga om något som väsentligen är en gymnasieutbildning. Att den är fyra år beror på att de här eleverna ju kommer från ett land där det inte finns så stora utbildningsmöjligheter. Herr Wästberg talar hela tiden om att det är militärerna som kontrollerar allting i Libyen, men det är ju så i många u-länder att de olika militära instanserna har vida ansvarsområden, och det behöver nödvändigtvis inte innebära att de bedriver någon krigisk verksamhet.

OLLE WÄSTBERG i Stockholm (fp):

Herr talman! Vad jag vill säga är att även om den gällande lagstiftningen om krigsmaterielexport inte ger utrymme för ett förbud i det här fallet, så måste det vara rimligt att regeringen har en uppfattning om huruvida det är riktigt att i Sverige utbilda libysk militär. Någon sådan uppfattning vill inte Staffan Burenstam Linder deklarerera. Tyckte han att det var allvarligt att denna utbildning sker, skulle han också se till att vi med förtur fick ett förslag om att bestämmelserna avseende vapenexporten också inkluderade utbildning.

Skälet till att Staffan Burenstam Linder inte vill gå in på detta är att han menar att det inte är fråga om någon militär utbildning. Hans mening står i motsats till vad som deklarerats av Karin Söder, Eric Krönmark och Telubs ordförande, som i olika hög grad har uttalat att det rör sig om militär utbildning. I den gymnasieutbildning som Staffan Burenstam Linder talar om ingår sådana ämnen som radarteknik, data, telekommunikation, elektronik och ballistik.

Libyen är inte ett land där militären spelar en ovanligt liten roll. Militären spelar en stor roll, och den utnyttjar sin ställning i terroristiskt syfte.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 4 Om värnpliktigas rätt till hyresbidrag

Nr 68

Tisdagen den
22 januari 1980

*Om värnpliktigas
rätt till hyresbi-
drag*

Försvarsministern ERIC KRÖNMARK erhöll ordet för att besvara *Tyra Johanssons* (s) den 6 december anmälda fråga. 1979/80:206, och anförde:

Herr talman! Tyra Johansson har frågat mig om jag är beredd att ändra 8 § tredje punkten familjebidragslagen i syfte att uppnå större rättvisa när det gäller värnpliktigas rätt till bostadsbidrag.

Tyra Johansson har i sin fråga anfört bl. a. att det upplevs som mycket orättvist att en värnpliktig som innehaft egen bostad kortare tid än sex månader före tjänstgöringens början inte har rätt till bostadsbidrag. Enligt hennes mening bör värnpliktig som innehaft egen bostad i sex månader vara berättigad till bostadsbidrag, oavsett när bostaden anskaffats.

Bostadsbidrag är en form av familjebidrag som betalas ut till värnpliktiga och deras närstående enligt de villkor som anges i familjebidragslagen (1978:520). Familjebidragen är behovsprövade. Härigenom skiljer sig familjebidragen från övriga värnpliktsförmåner, som ges till samtliga värnpliktiga utan särskild behovsprövning.

I familjebidragslagens 8 § redovisas under fyra punkter när bostadsbidrag kan betalas ut. Punkterna 1 och 2 avser bostad i vilken tjänstepliktig bor tillsammans med maka och barn. Punkt 3 avser bostad i vilken en tjänstepliktig bor ensam vid tjänstgöringstidens början, om han vid den tidpunkten har haft bostaden i minst sex månader.

Enligt punkt 4 kan bidrag betalas ut också i annat fall än som avses under punkterna 1–3, om särskilda skäl föreligger. En värnpliktig har enligt punkten 4 sålunda möjlighet att få bostadsbidrag även om han har haft bostaden kortare tid än sex månader före tjänstgöringens början. Särskilda skäl föreligger t. ex. då den värnpliktige är tvungen att flytta hemifrån eller när bostaden är hans enda riktiga hem i Sverige. Ytterligare skäl kan vara att den värnpliktige någon tid före tjänstgöringens slut skaffar sig egen bostad för att ha någonstans att bo efter utryckningen.

Ärenden om bostadsbidrag enligt 8 § tredje punkten prövas av kommunernas familjebidragsnämnder. För att uppnå en enhetlig bedömning handläggs ärenden om bostadsbidrag enligt 8 § fjärde punkten centralt av försvarets civilförvaltning. Civilförvaltningens beslut kan överklagas till kammarrätten.

Jag anser att principen om att familjebidragen skall utgå efter behov bör bestå. Som framgår av vad jag har sagt finns möjlighet för de värnpliktiga att få bostadsbidrag även om bostaden har innehaft kortare tid än sex månader. Någon ändring av lagen är därför inte påkallad. Jag följer dock tillämpningen noga och är givetvis beredd att vidta åtgärder om lagen tillämpas på ett sätt som inte är avsett.

TYRA JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret, som jag tycker verkar positivt till sin andemening. Det är ju ingen stor fråga, men som alltid betyder den mycket för dem som det gäller. Det kan väl inte heller röra sig om särskilt mycket pengar.

*Om värnpliktigas
rätt till hyresbi-
drag*

I svaret redogörs för efter vilka kriterier de värnpliktiga får bostadsbidrag. I punkt 3 står det att det avser "bostad i vilken en tjänstepliktig bor ensam vid tjänstgöringstidens början, om han vid den tidpunkten har haft bostaden i minst sex månader".

Enligt min mening är denna bestämmelse mycket stelbent. Skulle det skilja 14 dagar, dvs. den värnpliktige har haft bostaden fem och en halv månad, går han alltså miste om hela det bostadsbidrag som han annars skulle ha fått. Jag tänkte att man kunde räkna med sex månader över huvud taget, dvs. även räkna med värnpliktstid. De värnpliktiga är ju inne i tio månader, varför man alltså kunde tänka sig att räkna in värnpliktstid. Då skulle de kunna få hjälp på det sättet.

Jag förstår att jag egentligen bör rikta in mig på punkt 4, där det talas om särskilda skäl. Efter kontakt med sådana som arbetar med den här saken vet jag att bestämmelsen om de särskilda skälen tillämpas mycket restriktivt. Det är alltså tillämpningen som det gäller. I dag måste de här pojkarna ofta lämna lägenheten, som de kanske har fått efter att under lång tid, kanske flera år, ha stått i bostadskö. När de äntligen får lägenheten är det inte sex månader före inryckningen utan kanske fyra månader före. Antingen får de gå ifrån lägenheten med de problem som då uppstår, möbelförvaring m. m., eller ta lån eller också, som många gör, arbeta lördag och söndag för att klara det hela.

Jag tänkte alltså att man skulle kunna räkna med detta att de har stått i bostadskö en mycket lång tid innan de fick lägenheten. Inkallelseordern kom kanske efter det att de fått lägenheten. Det finns också exempel på att den värnpliktige har bott i hemmet hos sin mor, som sedan på grund av nytt giftermål har flyttat. Även i det fallet kan det vara så, att tiden inte räcker till.

Jag undrar alltså om man kan tänka sig att tolka bestämmelserna så, att de värnpliktiga får bidrag efter sex månader, om de har stått i bostadskö. Jag är medveten om att man måste dra gränser, men jag vill fråga statsrådet om han är beredd att mjuka upp den hårt restriktiva tillämpningen av punkt 4.

Försvarsministern ERIC KRÖNMARK:

Herr talman! Jag konstaterar med tillfredsställelse att också Tyra Johansson anser att man måste dra gränser. Dessa måste dras så, att de blir så enkla som möjligt att tillämpa. Nu är det tyvärr så, att var man än drar en gräns uppstår det vissa gränfall, där man kan finna att det för enstaka personer blir orimliga konsekvenser. Vi har ju punkt 4 för att kunna göra en individuell prövning. Skulle man gå över till det system som Tyra Johansson nämnde, så att vederbörande automatiskt får bostadsbidrag sex månader efter erhållandet av bostaden, kan ingen säga vad det skulle kosta. Vi har emellertid sett på problemet litet grand. Gissningsvis kan det röra sig om ca 10 milj. kr. Då kan man diskutera om pengarna skall användas för den här saken eller om de inte kan användas bättre på ett annat värnpliktsocialt område. Hela tiden är det ju fråga om en prioritering av kombinationer av värnpliktsociala bidrag. Det är klart att man kan finna enskilda fall som man

tycker är litet stötande, och som jag sade skall vi följa det hela och se till att regeln enligt punkt 4 tillämpas på ett rimligt sätt.

Jag vill också påpeka att detta är en form av bostadsbidrag. Vi har även de kommunala bostadsbidragen som man kan ta till i vissa fall. Den möjligheten finns, eftersom kommunen deltar i prövningen i sådana här fall.

TYRA JOHANSSON (s):

Herr talman! Så orealistisk är jag inte att jag menar att de värnpliktiga skulle få bidrag, efter sex månader oavsett förhållandena, eftersom man skulle kunna missbruka det och se till att få en bostad just när man skall göra värnplikten. Jag menade givetvis att man skulle ta hänsyn till andra skäl, t. ex. att någon har väntat i flera år i bostadskö. Vad det gäller är att man skall kunna använda punkten 4 litet mjukare än i dag. Jag medger att man behöver väga in olika sociala skäl här, men faktum är - det vet jag genom nära kontakter med dem som arbetar med detta - att bestämmelsen tillämpas oerhört restriktivt i dag. Många upplever detta som en mycket stor svårighet när de har fått bostad och det räkar röra sig om kortare tid än sex månader.

Försvarsministern ERIC KRÖNMARK:

Herr talman! Helt kort vill jag säga, utan att uttala någon bestämd mening, att jag inte vet hur civilförvaltningen tillämpar reglerna just i det fall då någon stått i bostadskö och råkar få en lägenhet kort tid innan han skall göra värnplikten. Men jag ser det som rimligt att man kan göra en individuell prövning.

Jag noterar med tillfredsställelse att vi är överens om att man inte behöver göra någon ändring i familjebidragslagen utan att det här är en tillämpningsfråga. Jag kan försäkra Tyra Johansson att jag skall följa upp saken genom att göra mig underrättad om den praxis man har i civilförvaltningen. Jag skall försöka se till att vi får den här lagstiftningen och bestämmelsen att fungera så smidigt och rättvist som möjligt.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 5 Om permissionsreglerna för vissa grupper intagna på kriminalvårdsanstalter

Justitieministern HÅKAN WINBERG erhöll ordet för att besvara *Rune Gustavssons* (c) den 10 januari anmälda fråga, 1979/80:244, och anförde:

Herr talman! Rune Gustavsson har - med hänvisning till ett nyligen inträffat fall då äldre personer har blivit misshandlade i hemmet - frågat mig om jag vill ta initiativ till att se över permissionsreglerna för sådana intagna i kriminalvårdsanstalt som kan anses farliga för den allmänna säkerheten.

Jag vill till en början erinra om att riksdagen för drygt ett år sedan beslutade om en skärpning av permissionsbestämmelserna för att motverka

Om permissionsreglerna för vissa grupper intagna på kriminalvårdsanstalter

Tisdagen den
22 januari 1980

*Om permissions-
reglerna för vissa
grupper intagna
på kriminalvårds-
anstalter*

brott under permissioner. Genom en ändring i 32 § lagen (1974:20) om kriminalvård i anstalt markerades att s. k. korttidspermission inte skall beviljas när det föreligger påtaglig risk för att den intagne gör sig skyldig till fortsatt brottslighet. Vidare utvidgades genom en ändring av 7 § tredje stycket samma lag kretsen av de intagna som inte får beviljas korttidspermission annat än när det finns synnerliga skäl till det. Bakgrunden till skärpningen av permissionsreglerna var bl. a. att det vid en undersökning kommit fram att den brottslighet som begås i samband med permissioner och rymningar visserligen var ringa i förhållande till den totala brottsligheten men att en förhållandevis liten grupp intagna med stark kriminell belastning i mycket stor utsträckning begick brott under permissionerna. I anslutning till lagändringarna har kriminalvårdsstyrelsen utfärdat nya, detaljerade anvisningar för permissioner med noggranna bestämmelser om bl. a. kvalifikationstider för korttidspermission i olika fall.

Det råder allmän enighet om att permissionsinstitutet för de allra flesta intagna är ett värdefullt medel i behandlingen och ett betydelsefullt inslag i en modern kriminalvård. Samtidigt är det givetvis av stor vikt att detta institut inte tillämpas på ett sådant sätt att allmänheten utsätts för några risker för övergrepp. Det ligger i sakens natur att särskild försiktighet är motiverad när det rör sig om personer som har begått upprepade våldsbrott. Det kan emellertid vara mycket svårt att bedöma om det i ett enskilt fall vid ett tillfälle då permission normalt skulle beviljas finns en påtaglig fara för fortsatt brottslig verksamhet. Enligt min mening, som jag också gav uttryck åt vid riksdagsbehandlingen av den lagstiftning som jag nyss berörde, skulle bedömningen underlättas om ordet "påtaglig" i uttrycket "påtaglig fara" utgick. Riksdagen har emellertid ansett att fråga skall vara om just "påtaglig fara".

Sedan permissionsbestämmelserna skärpts har andelen misskötta permissioner fortsatt att minska. Av en undersökning som har gjorts inom justitiedepartementet framgår att det totala antalet permissioner för år 1979 kan beräknas till omkring 45 000. Andelen misskötta permissioner för tiden fram till den 1 december utgjorde 7 %. I ca 5 % av fallen bestod misskötsamheten i att den dömde inte återvände i tid efter permissionens slut, medan ca 2 % av permissionerna hade missbrukats på annat sätt, t. ex. genom brottslig verksamhet. För de närmast föregående åren var andelen misskötta permissioner 1976 ca 10,5 %, 1977 drygt 11 % och 1978 9 %.

Enligt min mening finns det med hänsyn framför allt till 1978 års lagändringar inte f. n. tillräckliga skäl att göra en allmän översyn av permissionsreglerna. Det finns dock anledning att noga bevaka den fortsatta utvecklingen och då särskilt uppmärksamma intagna som gjort sig skyldiga till allvarlig våldsbrottslighet. Skulle det visa sig att de nuvarande permissionsreglerna inte är nog effektiva för att i rimlig grad förhindra att brott begås i samband med permissioner, anser jag det erforderligt att ta initiativ till skärpta åtgärder.

RUNE GUSTAVSSON (c):

Herr talman! Jag tackar justitieministern för det utförliga svaret på min fråga.

Anledningen till frågan var den brutala misshandel som ägde rum i Växjötrakten för kort tid sedan. Fyra personer, varav tre i åldern 77–83 år, misshandlades av två personer som trängde in i de äldres bostäder. En av dem som utförde misshandeln avtjänade ett åtta månaders straff vid Växjöfängelset för våldsbrott. Av detta straff hade han avtjänat en månad och hade fått permission, från vilken han inte återvänt.

I stort sett har vi varit överens om att vår kriminalvård skall vara sådan, att personer som straffas skall kunna återanpassas till samhället. Och därvid fyller naturligtvis permissionsinstitutet en viktig uppgift. Men jag tror också att vi är överens om att det måste finnas gränser för hur långt vi kan gå. Vi kan inte betala vilket pris som helst. Vi har skyldighet att se till att den svenska allmänheten känner trygghet.

Justitieministern hänvisar i sitt svar till 1978 års lagändringar och menar att det f. n. inte finns skäl att göra en förnyad översyn.

Jag delar faktiskt inte justitieministerns bedömning. Jag tycker det finns skäl som talar för att vi redan nu bör göra en översyn.

Av den redovisning som justitieministern lämnar i svaret framgår bl. a. att av de 45 000 permissionerna under 1979, fram till den 1 december, var det 2 % som hade missbrukats och använts för brottslig verksamhet. Det är alltså under 900 permissioner som brottslig verksamhet har bedrivits. Då är frågan: Vad är det för slags brott? Är det narkotikalangare som är ute och fortsätter sin verksamhet? Det vore värdefullt om man kunde få veta vad det är för slags brott som begås under permissioner. Det räcker ju om det är en av de större langarna som kommer ut för att stora skadeverkningar skall uppstå.

Det görs nu ökade satsningar för att spränga narkotikaligor. Man har också åstadkommit resultat när det gäller att fånga in hänsynslösa narkotikalangare och få dem bakom lås och bom. Men allmänheten ställer sig naturligtvis frågan: Är det rimligt att dessa narkotikalangare efter några månader skall få permission, som en hel del av dem utnyttjar för fortsatt brottslig verksamhet?

Justitieministern HÅKAN WINBERG:

Herr talman! Jag – liksom alla i kammaren, tror jag – delar åsikten att medborgarna skall kunna känna rimlig trygghet när det gäller att bli utsatta för brott. Det är här som problematiken kommer in med avvägningen mellan restriktiva regler för permissioner och något så när generösa regler för att de som är intagna i en anstalt skall kunna börja känna av det sociala liv som de skall komma till när de lämnar anstalten.

Rune Gustavsson tog bara upp en delfråga, som gäller narkotikabrottslingarna. Just beträffande dem avser vi att göra en speciell översyn i departementet för att se om gällande regler är riktiga. Jag talade tidigare om den allmänna översynen, men där tror jag att det f. n. inte finns tillräckliga skäl för ändringar.

Nr 68

Tisdagen den
22 januari 1980

*Om permissions-
reglerna för vissa
grupper intagna
på kriminalvårds-
anstalter*

Tisdagen den
22 januari 1980

*Om översättning
till svenska av
visst offentligt
utredningsmaterial*

Får jag slutligen säga följande. Möjligheten att helt eller nästan helt eliminera risken för brott i samband med permissioner skulle förutsätta permissionsbestämmelser av så restriktiv natur att de skulle rimma illa med principerna för modern kriminalvård. Dessutom skulle de öka riskerna för rymningar och fritagningar från anstalterna, eventuellt med ytterligare nya brott som följd. Därför måste man också hålla i minnet att den dömda alltid skall frigges någon gång när straffet blivit avtjänat. Risken för återfall blir ju särskilt stor om han då är helt oförberedd på ett liv i frihet.

Det är detta, herr talman, som är den svåra balansgången.

RUNE GUSTAVSSON (c):

Herr talman! Jag tackar för det kompletterande svaret att man tänker göra en översyn av narkotikabrottslingarnas permissioner. Jag anser att det är en speciell typ av brott som dessa brottslingar begår och att vi behöver ha strängare regler för dem.

Jag har i min hand en framställning som chefsåklagaren i Helsingborg har gjort den 14 januari i år. Han relaterar ett fall, där en person som dömts till fyra års fängelse har fått permission och fortsatt sin brottsliga verksamhet. Jag skall ur brevet citera något som jag vill instämma i. Det står bl. a. följande i framställningen:

”Med all respekt och förståelse för en human kriminalvård ter det sig stötande för de rättsvårdande myndigheterna – polis, åklagare och domstolar – att permission beviljas efter så kort tids frihetsberövande trots att vederbörande dömts till ett långvarigt frihetsstraff för samhällsfarlig kriminalitet. Det har säkerligen ej heller förankring i det allmänna rättsmedvetandet utan en mer restriktiv permissionspolitik står bättre i överensstämmelse med rättskänslan även hos gemene man.”

Justitieministern HÅKAN WINBERG:

Herr talman! Också jag har tagit del av det där brevet, och jag vet att det är ställt till riksåklagaren, som kommer att besvara det. Om de uppgifter som lämnas i brevet är riktiga – och det finns ju ingen anledning att anta någonting annat – så är de ganska anmärkningsvärda.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 6 Om översättning till svenska av visst offentligt utredningsmaterial

Justitieministern HÅKAN WINBERG erhöll ordet för att besvara *John Anderssons* (vpk) den 14 januari anmälda fråga, 1979/80:256, och anförde:

Herr talman! John Andersson har frågat mig om jag är beredd att medverka till att införa bestämmelser om att allt utredningsmaterial i offentliga utredningar skall finnas tillgängligt på svenska språket.

Det statliga kommittéväsendet har en betydande omfattning. Av årets kommittéberättelse framgår att ca 300 statliga kommittéer f. n. är i arbete. Många kommittéer har anledning att i sitt arbete beakta också material som är skrivet på något främmande språk. Hur kommittéledamöterna skall kunna tillgodogöra sig detta material måste enligt min mening bedömas från fall till fall. Man får ta hänsyn bl. a. till materialets omfattning och svårighetsgrad, vilket samband som finns mellan materialet och utredningsuppdraget, vilket språk det är fråga om och kommittéledamöternas språkkunskaper.

En översättning av allt material kan inte alltid åstadkommas inom rimlig tid och till en rimlig kostnad. Alla kommittéledamöter bör emellertid ha möjlighet att tillgodogöra sig allt väsentligt utredningsmaterial. Jag tror dock inte att det är lämpligt att försöka tillgodose detta intresse genom generella regler om översättning av utländskt material. Enligt min mening bör de problem som John Andersson har tagit upp kunna lösas i samförstånd inom varje kommitté. De enskilda kommittéledamöternas önskemål bör därvid tillmätas stor betydelse.

JOHN ANDERSSON (vpk):

Herr talman! Jag får först tacka justiteministern för svaret.

Jag utgår ifrån att alla som väljs in i denna församling försöker göra en så bra insats som möjligt. Jag vet också att riksdagen består av människor med skiftande bakgrund även när det gäller språkkunskaper.

De svårigheter som den s. k. kanslissvenskan utgör har ofta påtalats. Har man en sjuårig folkskola och därefter har arbetat som skogsarbetare till den dag då man flyttade in i detta hus, instämmer man helt i detta påstående. Men svårigheterna blir ju oöverstigliga när man erhåller material på utländska språk – material som man skall använda för att få en så bra bakgrund som möjligt för att göra viktiga ställningstaganden.

Nu är jag tydligen inte ensam om att ha bristande språkkunskaper. Enligt uppgift i dagens tidningar saknar hälften av riksdagens ledamöter kunskaper i främmande språk. Jag är förvånad över att det här problemet icke har påtalats förut.

Herr talman! Man ställer sig undrande till om det är nödvändigt med vissa kvalifikationer, bl. a. språkkunskaper, för att fullgöra offentliga uppdrag. Lika undrande är man över att vårt eget språk utan svåra formuleringar tydligen inte kan användas i alla sammanhang.

Jag noterar att de problem jag tagit upp enligt justiteministern bör kunna lösas inom den utredning jag tillhör. Om det är en bra lösning återstår att se. Jag noterar också att detta är det enda råd som justiteministern ger.

Justiteministern HÅKAN WINBERG:

Herr talman! Jag vill upprepa min grundinställning: Varje ledamot av en utredning skall, oavsett språkkunskaper, ha samma möjligheter att utföra sitt arbete i utredningen. Sedan måste man i varje konkret fall bedöma huruvida det finns behov av översättningar.

Behovet av översättningar har uppmärksamrats tidigare. Statsrådsbered-

ningen har gett ut en handbok för kommittéväsendet.

I den handboken sägs att en kommitté som behöver skaffa sig särskild kunskap om utländska förhållanden efter kontakt med UD kan få hjälp från svenska utlandsmyndigheter. Om kommittén behöver hjälp med översättning av t. ex. utländsk litteratur, kan den få det. Bl. a. kan invandrarverkets språksektion hjälpa till mot arvode.

Kostnaderna för översättningshjälp blir emellertid ofta betydande. I handboken sägs därför att en kommitté bör diskutera frågan om översättning med vederbörande departement innan den begär sådan hjälp.

JOHN ANDERSSON (vpk):

Herr talman! Innebär det här sista att jag kan framställa en begäran till utredningen om att få det erhållna materialet översatt till svenska?

Justitieministern HÅKAN WINBERG:

Herr talman! Som framgår av mitt svar anser jag att man får ta upp dessa problem i de utredningar där de uppkommer. Jag utgår ifrån att en sådan begäran måste bedömas generöst.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 7 Om åtgärder för att minska antalet småstöldar

Justitieministern HÅKAN WINBERG erhöll ordet för att besvara *Filip Fridolfssons* (m) den 14 januari anmälda fråga, 1979/80:262, och anförde:

Herr talman! Filip Fridolfsson har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta i syfte att motverka den alarmerande ökningen av småstöldar i främst varuhus och snabbköpsbutiker.

Riksdagen har nyligen behandlat frågan om stöldsvinnet i detaljhandeln (JuU 1979/80:15, rskr 1979/80:91). Därvid har riksdagen bl. a. gett regeringen till känna att en undersökning bör genomföras i syfte att ge en klarare bild av svinnets omfattning. I det betänkande som ligger till grund för riksdagens ställningstagande har justitieutskottet uttalat att erforderligt underlag för att bedöma vilka åtgärder från samhällets sida som bör sättas in knappast kan anses föreligga förrän denna undersökning har slutförts.

Jag avser att inom kort föreslå regeringen att tillkalla en särskild utredare för att genomföra den av riksdagen begärda undersökningen. Avsikten är att utredaren senare, med resultatet av denna undersökning som utgångspunkt, även skall föreslå åtgärder för att man skall komma till rätta med de problem som stöldsvinnet vållar.

Jag vill vidare erinra om att regeringen nyligen i proposition till riksdagen (prop. 1979/80:66) har föreslagit skärpt lagstiftning mot häleribrottsligheten. Ett genomförande av förslagen i denna proposition torde vara ägnat att dämpa sådan tillgreppsbrottslighet där gärningsmannen inte stjälar för egen konsumtion. Som jag har framhållit vid min anmälan av den nämnda

propositionen torde det nämligen vara uppenbart att häleriverksamheten utgör en grundval för en betydande del av den professionella förmögenhetsbrottsligheten och då särskilt stöldbrottsligheten.

Nr 68

Tisdagen den
22 januari 1980

FILIP FRIDOLFSSON (m):

Herr talman! Jag tackar justitieministern för svaret.

”Vi stjäl som korpar i butiker och varuhus” löd rubriken i en stor tidning häromdagen i samband med att man offentliggjorde en utredning som visade att snatteriet ökar kraftigt. Småstölderna i butiker uppgår till miljardbelopp varje år. För att täcka dessa förluster tvingas köpmännen att höja priserna på sina varor. Til syvende og sidst är det alltså konsumenterna som genom högre priser på bl. a. dagligvaror tvingas betala stöldgodset. Vi är alla – i varje fall de allra flesta – medvetna om att så här kan det inte få fortsätta. Det är ett bedrövligt vittnesbörd om sjunkande samhällsmoral.

Den här frågan har också en ekonomisk sida. Det finns miljarder att hämta. 1 000 kr. per år kostar stölderna en medelstor familj, enligt uppgift förmedlad av pressen. Jag tror att det är riktigt som man påpekar att affärsmännen måste vara offensiva. Det är också viktigt att samhällets attityder förändras, att människor inser att det är förkastligt att stjäla. Nu snattar man hur öppet och fräckt som helst. Häromsistens var jag inne i en s. k. närbutik här i staden. Ett par pojkar kom in och tog en klase bananer ur en korg och bara gick utan att betala. En kund gjorde affärsbiträdet uppmärksam på vad som försiggick. Men hon hade tydligen resignerat och sade: ”Jag vågar ingenting säga. Jag är maktlös och får ingen hjälp.”

Justitieministern med sin makt och sitt inflytande i ett av regeringens viktigaste departement har här en nyckelposition. Därför är det hoppingsvande och lugnande att läsa svaret. En utredning med ambitiösa motiv skall tillsättas. Det är viktigt att den arbetar snabbt och att de förslag som framläggs får en sådan utformning att man kommer till rätta med problemen. Snatterilagen kanske måste ändras. Jag tror att en sådan ändring skulle hälsas med tillfredsställelse inte bara av mer eller mindre knäckta butikägare utan även av allmänheten – eller kanske riktigare uttryckt av konsumenterna.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 8 Om ordningsvaktens befogenhet, m. m.

Justitieministern HÅKAN WINBERG erhöll ordet för att besvara Åke Wictorssons (s) den 18 december anmälda interpellation, 1979/80:109, och anförde:

Herr talman! Åke Wictorsson har frågat mig

1. om jag är beredd att vidta åtgärder för att jämställa s. k. innetorg med allmänna platser enligt allmänna ordningsstadgan (1956:617).

2. vilka åtgärder jag avser att vidta för att komma till rätta med de olägenheter som uppkommer genom att väktare utrustas med ordningsvaktbefogenheter.

*Om ordningsvakt-
ters befogenhet,
m. m.*

Interpellationen synes i första hand ha föranletts av en händelse den 8 december förra året, då några ordningsvakter på innerorget inom Täby storentrum skulle ha företagit ett ingripande mot en person som samlade in pengar till förmån för de s. k. Palestinagrupperna. Till grund för interpellationen ligger uppfattningen att det i stället skulle ha ankommit på polispersonal att upprätthålla ordningen på innerorget, om detta hade utgjort en allmän plats eller varit jämställt med en sådan. Åke Wictorsson har vidare framhållit att brist på polispersonal inte bör få medföra att allmänheten utsätts för ingripanden av ordningsvakter med bristfällig utbildning och dålig kännedom om gällande regler och inte heller bör få vara ett avgörande skäl för om en plats skall anses som allmän eller inte. Detta skulle nämligen – anser interpellanten – inskränka allmänhetens mötesfrihet samt dess rätt att ordna insamlingar och lotterier m. m. på platsen.

Låt mig först erinra om att det för att en plats skall anses vara allmän i ordningsstadgans mening fördras att den har upplåtits som allmän plats enligt fastställd plan, att den utgör en allmän väg eller en för allmänheten tillgänglig del av ett hamnområde eller att den annars har upplåtits till eller används för allmän samfärdsel. I en lokal ordningsstadga kan bestämmas att andra områden än som har angetts nu skall vara jämställda med allmänna platser vid tillämpningen av bl. a. vissa föreskrifter i allmänna ordningsstadgan.

Att en plats är att anse som allmän innebär bl. a. att en offentlig tillställning inte får anordnas på platsen utan tillstånd av polismyndigheten. Ett sådant tillstånd reglerar dock inte förhållandet till ägaren av den mark eller den byggnad som är aktuell. Frågan i vad mån ägarens medgivande behövs för att exempelvis en offentlig tillställning, en allmän sammankomst, en insamling eller ett lotteri skall få anordnas på en plats är att bedöma på samma sätt vare sig platsen är allmän eller ej.

Frågan om en plats är allmän eller inte i ordningsstadgans mening har inte heller någon självständig betydelse för polisens ansvar för att ordningen upprätthålls på platsen. Enligt polisinstruktionen (1972:511) ankommer det på polisen att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Detta gäller i fråga om både allmänna och enskilda platser. Självfallet måste polisen i sitt arbete ta hänsyn till i vad mån allmänheten har tillträde till en plats, men det gäller oavsett om platsen är allmän eller inte.

Från de synpunkter som förefaller ha legat till grund för interpellationen saknar det alltså betydelse om innerorgen är att anse som allmänna platser eller inte. Frågan om den aktuella bestämmelsen i allmänna ordningsstadgan är lämpligt utformad från andra synpunkter övervägs f. n. av ordningsstadgeutredningen (Kn 1977:02), som enligt sina direktiv skall ägna särskild uppmärksamhet åt innerorg och liknande anläggningar. Enligt min mening bör utredningens ställningstagande avvaktas, innan frågan om en eventuell författningsändring tas upp.

När det gäller Åke Wictorssons andra fråga vill jag först upplysa att det enligt vad jag har inhämtat inte genom polisens utredning har gått att få belägg för att det vid det aktuella tillfället verkligen skulle ha förekommit något felaktigt ingripande av de inom Täby storentrum verksamma

ordningsvakterna. I den mån detta ändå har skett är det givetvis högst beklagligt, men jag kan inte se att det i så fall har någon avgörande betydelse om ordningsvakterna var anställda som väktare i ett bevakningsföretag eller inte.

Jag vill emellertid som min mening framhålla att restriktivitet bör iaktas när det gäller att anlita ordningsvakter för medverkan vid ordningens upprätthållande på platser som fortlöpande frekventeras av allmänheten. Detta gäller vare sig platserna är allmänna eller inte. Att helt avstå från medverkan av ordningsvakter på sådana platser torde dock f. n. inte vara möjligt. Det är emellertid viktigt att komma ihåg att ordningsvakter och väktare aldrig får ses som en ersättning för utan endast som ett komplement till det skydd som samhället tillhandahåller genom bl. a. polis- och brandmyndigheterna. Klart är vidare att de problem som kan uppstå när väktare i bevakningsföretag erhåller ordningsvaktsförordnanden förtjänar speciell uppmärksamhet.

Dessa frågor har ingående belysts i ordningsvaktsutredningens betänkande (SOU 1978:33) Ordningsvakter, som har överlämnats av Åke Wictorsson i hans egenskap av särskild utredare, och i remissyttrandena över detta betänkande. Det är min avsikt att under våren anmäla frågan om proposition till riksdagen på grundval av bl. a. ordningsvaktsutredningens betänkande.

Slutligen kan jag upplysa om att de låt vara obekräftade uppgifter som har förekommit om ett felaktigt ingripande av ordningsvakter inom Täby storcentrum har föranlett chefen för ordningsavdelningen i Täby polisdistrikt att ta initiativ till ett sammanträffande mellan berörda näringsidkare, fastighetsägare, bevakningsföretag och ordningsvakter för att diskutera frågan om ordningsvakternas befogenheter och skyldigheter i samband med tjänstgöring på innerorget. Jag finner det naturligt och riktigt att polisen på detta sätt inom ramen för sitt förmanskap över ordningsvakterna noga följer dessas verksamhet och vid behov tar upp särskilda problem till diskussion.

ÅKE WICTORSSON (s):

Herr talman! Jag tackar justitieministern för svaret på min interpellation. Jag tackar också för tre konkreta besked:

1. Det kommer en proposition under våren om de problem som jag har tagit upp i interpellationen.
2. Frågan om innerorgens karaktär som allmänna platser skall prövas av ordningsstadgutredningen.
3. De problem som varit i Täby och på dess innerorg har föranlett en konferens mellan de berörda parterna om ordningsvakternas skyldigheter och befogenheter.

Dessa besked gör det möjligt för mig att begränsa dagens diskussion. På en punkt tycker jag dock att det kan finnas anledning att ytterligare utveckla debatten något. Det gäller framväxten av de privata bevakningsföretagen, och då speciellt den utveckling som innebär att väktarna vid dessa

Om ordningsvakternas befogenhet, m. m.

*Om ordningsvakt-
ters befogenhet,
m. m.*

företag utrustas med ordningsvaktförordnanden och därmed populärt uttryckt får polismans befogenheter. Jag skulle ha önskat att justitieministern klarare tagit avstånd från den utvecklingen.

Vi har i dagens samhälle en mycket snabb utveckling på detta område. De privata bevakningsföretagen utrustar sig med larmcentraler, radiokommunikation, patrullerande bilar, bevaknings-TV, etc. Samtidigt får vaktarna i allt större utsträckning ordningsvaktförordnanden och därmed polismans befogenheter, trots att de inte har den utbildning som polismännen har. Bevakningsföretagen är inte heller på samma sätt som polisen kontrollerade och styrda av samhället. Mot denna bakgrund är det kanske inte så märkligt att det sker allt fler misstag i verksamheten. Samtidigt får vi mycket snabbt allt fler privata poliskärer i landet. Det kan inte från medborgarnas synpunkt vara rimligt och riktigt att denna utveckling får fortgå. Jag hade gärna sett ett mera kraftfullt avståndstagande av justitieministern på just den här punkten.

Det är denna bakgrund som är avgörande för mig när jag reser kravet att ordningsvakterna inte skall ha rätt att uppträda som poliser på allmänna platser och liknande. Jag är medveten om de problem som i dag finns för att klara ordningshållningen på vissa platser. Ofta anlitar man då ordningsvakter, anställda som väktare. Men det kan inte vara riktigt att behålla en sådan situation längre än vad som är oundgängligen nödvändigt. På allmänna platser har allmänheten från rättssäkerhetssynpunkt en oavvislig rätt att kräva att de våldsingripanden som sker från samhällets sida skall företas av personal som har en lämplig bakgrund för uppgiften, inte minst när det gäller utbildningen. Och i dag är det bara polisen som har en sådan bakgrund.

Från samhällsekonomisk synpunkt kan det naturligtvis inte heller vara särskilt stora vinster med nuvarande ordning. Erforderlig arbetskraft måste ju finnas, oavsett om den används till tjänstgöring som polis eller som väktare. Däremot torde man kunna räkna med att bevakning med polispersonal - med tanke på de resurser som står till polisens förfogande - skulle kunna innebära en lägre personalinsats och bättre effekt. Synpunkter från just Täby polisdistrikt har visat på detta. Med en utökning av polispersonalen inom polisdistriktet skulle bevakningen kunna skötas med en lägre sammanlagd personalinsats än vad som är nödvändigt när bevakningen sköts av väktare.

Justitieministern HÅKAN WINBERG:

Herr talman! Åke Wictorssons inlägg föranleder endast en kommentar från mig beträffande frågan om behovet av ordningsvakter. Men jag vill gärna först säga att privata poliskärer har vi inte här i landet, och det skall vi inte heller ha.

Som jag anförde i interpellationssvaret har jag den uppfattningen att det f. n. inte är möjligt att avstå från medverkan av ordningsvakter inom vissa områden som fortlöpande frekventeras av allmänheten. Men jag sade också att restriktivitet borde iakttas när det gäller att anlita ordningsvakter i sådana fall. Detta skall ses mot bakgrund av att en ordningsvakt har vissa polisiära

befogenheter, t. ex. att göra omhändertaganden enligt lagen om tillfälligt omhändertagande. Även en väktare utan ordningsvaktsförordnande har emellertid de befogenheter som tillkommer varje medborgare att exempelvis avvärja olaga intrång och gripa den – på bar gärning eller flyende fot – som har begått brott som är belagt med fängelse.

Vid prövningen av om ordningsvakter bör anlitas på en plats som fortlöpande frekventeras av allmänheten bör enligt min mening först undersökas om de arbetsuppgifter som avses är av den arten att det är nödvändigt att anlita personal med särskilda befogenheter för dessa uppgifter. Är detta fallet bör övervägas om uppgiften bör fullgöras av polisutbildad personal, och om detta kan ske utan att andra för polisverksamheten angelägna uppgifter eftersätts. Bedömningen måste alltid ske under hänsynstagande dels till de krav som enskilda, företag och kommuner har rätt att ställa på ordningens upprätthållande, dels till att polisens generella ansvar för ordning och säkerhet inte ens skall kunna sättas i fråga.

Jag vill också erinra om att även ordningsvaktsutredningens förslag gör det möjligt att i undantagsfall anlita väktare med ordningsvaktsförordnande för sådana uppgifter som jag nu talat om.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 9 Om rätten att bedriva beställningstrafik med buss

Kommunikationsministern ULF ADELSONH erhöll ordet för att besvara *Per Israelssons* (vpk) den 19 december anmälda fråga, 1979/80:237, och anförde:

Herr talman! Per Israelsson har frågat mig hur jag ser på regeringens beslut att vägra en enskild bussägare, som har bedrivit beställningstrafik på sträckan Karlskoga–Stockholm, fortsatt trafiktillstånd i ett läge då SJ har god beläggning på tågen.

Per Israelsson syftar med sin fråga uppenbarligen på två besvärärenden som regeringen avgjorde den 29 november 1979. Intet av dessa ärenden avsåg beställningstrafik. Ett av dem rörde linjetrafik och avsåg s. k. veckoslutstrafik samt viss trafik mitt i veckan, huvudsakligen mellan Degerfors-Karlskoga och Stockholm. Regeringen upphävde i det ärendet det tillstånd som länsstyrelsen hade meddelat ett busstrafikföretag. Det andra ärendet avsåg ett tillstånd till viss turisttrafik från Degerfors-Karlskoga till Stockholm som en bussägare hade sökt. Länsstyrelsen fann att den tänkta trafiken inte var att hänföra till turisttrafik, varför något tillstånd inte meddelades. Regeringen lämnade besvären över länsstyrelsens beslut utan bifall.

Jag finner inte skäl att mera i detalj kommentera dessa regeringsbeslut, som inte är av principiell betydelse.

Tisdagen den
22 januari 1980

*Om rätten att
bedriva beställ-
ningstrafik med
buss*

PER ISRAELSSON (vpk):

Herr talman! Jag tackar för svaret, även om det var negativt.

Den i min fråga aktuella bussägarens trafiktillstånd för, som jag har sett det, beställningstrafik mellan Karlskoga och Stockholm gick ut den 31 december 1977. Han sökte förlängning av tillståndet men fick avslag.

På initiativ av en enskild kvinna i Karlskoga startades en namninsamling som stöd för en omprövning hos länsstyrelsen i Örebro. Den namninsamlingen ledde till att så mycket som 9 158 karlskogabor – nästan en fjärdedel av befolkningen – skrev på.

Denna folkopinion fick både Karlskoga kommun och länsstyrelsen att tänka om. Den 19 maj 1978 utfärdade länsstyrelsen i Örebro nytt trafiktillstånd. Med detta syntes allt vara gott och väl, men tyvärr fick det inte förbli så. Statliga SJ-GDG överklagade länsstyrelsens beslut till Kommunikationsdepartementet i Stockholm.

Genom detta överklagande kom den här aktuella bussägaren att hållas i ovisshet under lång tid, och han blev utan hållbart underlag för sitt fortsatta handlande. Först i november 1979, nästan två år efter det att det gamla trafiktillståndet gått ut, kom – som det sägs i svaret – beskedet från departementet, och det var nej. Därmed undanröjdes länsstyrelsens senaste beslut och GDG tillförsäkrades ensamrätt på veckoslutstrafik mellan Karlskoga-Degerfors och Stockholm.

Under den långa väntetiden har bussägaren tvingats sälja den ena av sina två bussar och avskedar sin anställda chaufför. Han får nu hanka sig fram på litet lokal turistrafik.

I samband med den senaste julhelgen sökte bussägaren engångstillstånd för att, i ett läge då SJ:s tåg och GDG:s bussar till Stockholm var fullbokade, göra en insats för att lyfta av en toppbelastning. Men det blev nej också i det här fallet. Tycker kommunikationsministern att det här verkar rimligt?

I slutet av sitt svar säger kommunikationsministern att det inte är något principiellt beslut. Jag har då en följdfråga: Är det tänkbart att man kan ompröva frågan om det kommer in en ny ansökan, och är det då troligt att det kan bli ett mera positivt beslut från länsstyrelsens eller departementets sida?

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Det är inte ofta jag för debatter med representanter för vpk, där de står på barriaderna för den fria företagsamheten, medan jag försvarar ett statligt företag. Men livet innehåller ju så många besynnerliga situationer, och detta är sannerligen en sådan.

För det första vill jag säga att jag anser att det är riktigt att detta har tagit för lång tid. Prövningen av den här typen av ärenden skall inte ta 18 månader i departementet. Jag har begärt fram alla balanslistor för att gå igenom dem och se vilken typ av ärenden man måste ge förtur, så att sådant här inte händer. Det skall jag göra aldeles i början av februari.

För det andra är det så, att statens järnvägar har infört lågtrafik sedan detta först fördes på tal. Jag vill gärna säga att jag har uppfattningen att man skulle

kunna vara litet mera liberal med den här typen av tillstånd, och jag tror att det finns gehör för det även hos statens järnvägar. Men man har sagt: Låt oss få 12 månader för att ordentligt se hur lågtrafiksatsningen har slagit, så att vi inte stör trafikrytmen under detta år! Jag tycker att det är en riktig bedömning. Av detta följer också att det kanske finns förutsättningar för en mer positiv bedömning av sådana här ärenden när det året har gått till ända – men därom vill jag av förklarliga skäl inte säga någonting i dag.

Slutligen vill jag framhålla att det faktiskt finns nio tåg varje dag mellan Degerfors och Stockholm – och anslutning till Karlskoga. Under helgerna finns det sex tåg varje dag. På fredagar och söndagar tillkommer tre veckoslutbussar. Så nog finns det möjlighet att med bekväma förbindelser och statens järnvägar ta sig till Stockholm, om man vil! det. Någon fara för kommunikationerna är det inte.

PER ISRAELSSON (vpk):

Herr talman! Det kanske verkar litet säreget för kommunikationsministern – som ju är moderat – att jag som vpk-are tar upp problem som rör småföretagare. Men det är faktiskt så att vi – i varje fall jag – både före och efter val försvarar självverksamma småföretagare, som det rör sig om i det här fallet.

Jag tycker också att tillstånd för den här aktuella bussägaren endast har en marginell inverkan på GDG:s busstrafik. Vad som stört GDG kanske är att den enskilde bussägaren har kört veckoslutstrafik till ett lägre pris än vad GDG ansett sig kunna göra. Han har också tillmötesgått trafikanterna på ett mycket serviceinriktat sätt, och han var uppskattad av ortsbefolkningen. Detta återspeglas också i den namninsamling som jag nämnde tidigare.

I kommunikationsministerns andra inlägg tycker jag mig kunna spåra en mera positiv attityd. Om bussägaren kommer in med en ny ansökan när man vunnit 12 månaders erfarenhet av lågpriset, kan det hända att denna ansökan möts av en mera positiv attityd från myndigheternas sida.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag vill bara ge Per Israelsson en mycket kort inblick i kapitalismens förlovade värld.

Det är nämligen så att statens järnvägar har befordringsplikt i hela det här landet. Då förekommer det att de som inte har någon befordringsplikt mycket gärna kör på de allra bästa bitarna, där det finns mest passagerare, och på de tider då de flesta passagerarna vill åka. Då kan man göra sig mycket stora förtjänster, delvis på bekostnad av statens järnvägar, som ju sedan skall köra även då det är lågtrafik.

Det finns alla skäl att vara försiktig vid dessa avvägningar. Även om ett bussföretag bara har en marginell betydelse, så finns det tiotusentals bussföretag som gärna vill köra på de bästa sträckorna runt om i landet under de lämpligaste tiderna. Vi får alltså vara något litet försiktiga.

Överläggningen var härmed avslutad.

Tisdagen den
22 januari 1980

Om SJ:s godsterminaler

§ 10 Om SJ:s godsterminaler

Kommunikationsministern ULF ADELSONH erhöill ordet för att besvara *Thure Jadestigs* (s) den 3 januari anmälda fråga, 1979/80:238, och anförde:

Herr talman! Thure Jadestig har frågat mig vilka kriterier jag anser att en tätort - utan direkt personförande tåglinjer - skall uppfylla för att få behålla SJ-terminalens servicefunktioner.

Svaret på frågan om det skall finnas en SJ-terminal eller inte på en ort beror på godsvolymen och omfattningen av biljettförsäljningen.

THURE JADESTIG (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Adelsonh för svaret, som var kort och konkret. Det var ett s. k. rakt svar. Men jag tycker att svaret ändå inrymmer en kanske något felaktig slutsats. Kommunikationsministern säger nämligen att godsvolymen och omfattningen av biljettförsäljningen skall vara avgörande. Av marknadsmässiga skäl borde kunna krävas att man bedömer om det finns underlag för ett bibehållande av SJ-terminaler på platser där godsvolym och övriga servicetjänster finns i tillräcklig omfattning.

Tyvärr måste jag konstatera att SJ i ett aktuellt fall inte gjort någon sådan bedömning. Genom en negativ och centraliserad marknadsföring har man i stället velat skapa underlag för beslut om att den här servicen skall tas bort. I samband med att persontrafiken lades ned på vissa bandelar garanterades befolkningen likvärdiga bussförbindelser. Man skulle också få behålla sin SJ-service. Men nu motiverar SJ sitt handlande med att det inträtt en ny situation med busstrafik i länet över s. k. länsbolag - det är alltså inte SJ-bussar som tas i tjänst. Därmed saknar man alltså det här underlaget.

Jag tycker att SJ med någon form av marknadsföring skulle ha kunnat behålla den här servicen på orter som är lika starkt industrialiserade som t. ex. min hemort och som är så pass beroende av att tågförbindelser finns. Jag har närmast ställt min fråga just därför att jag velat uppmärksamma kommunikationsministern på att vi inte skall behöva acceptera sådana tendenser, i synnerhet som vi nu har så stora ambitioner på andra håll när det gäller att bygga ut och trygga kollektivtrafiken.

Kommunikationsministern ULF ADELSONH:

Herr talman! I Hallstahammar har biljettexpeditören sålt i genomsnitt sex biljetter per dag, och det är inte mycket för den som vill göra ett jobb. Styckeodset kommer att köras direkt till eller från kunderna eller tas om hand av ett ombud i det gamla stationshusets lokaler. Bussgods och expressgods kommer att kunna lämnas in eller hämtas ut hos ett godsombud. Man får alltså en fullgod service i detta avseende. Vill man dessutom köpa biljetter kan man göra detta genom att beställa i Västerås, där de flesta hittills har köpt sina biljetter, och sedan få dem sig tillsända per postförskott.

Tyvärr är det nog så här i livet att man måste acceptera att man inte alltid

kan kräva en service av det slag som herr Jadestig efterlyser om man nu ändå på annat sätt kan få fullgod service. Det kan ju inte vara meningsfullt med ett arbete där det finns så litet att göra när det finns andra arbeten där man har mycket att göra och där man dessutom frågar efter personal.

THURE JADESTIG (s):

Herr talman! Jag vill inte gärna diskutera en enskild tjänstemans jobb. Han gör säkert det som honom åläggs. Ett sådant resonemang ligger så att säga litet vid sidan om själva sakfrågan. Men vad som här är centralt är i och för sig inte förhållandena i Hallstahammar utan förhållandena över huvud taget – om statens järnvägar inte har något ansvar när det gäller att upprätthålla en viss service i en kommun på 18 000 invånare – och själva tätorten Hallstahammar omfattar 14 000 invånare. Jag tycker inte att den servicegrad vi nu har överensstämmer med den målsättning som vi hade här i riksdagen när vi tog beslutet om en kollektivtrafik och en trafikpolitik som skall vara närmare människorna. Det var ju vad vi syftade till. Med nuvarande politik kommer vi i stället längre bort från människorna.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag måste tyvärr fråga: På vilket område är det som man nu inte får service? Är det när det gäller stycke godset, där man har fritt tillträde till den gamla lokalen? Är det när det gäller buss- och expressgod, som skall lämnas in till och lämnas ut från ett godsombud? Eller är det fråga om försäljningen av biljetter, vilka ju kan beställas antingen i Hallstahammar mot postförskott från Västerås eller vilka de som bor i Kolbäck eller Västerås själva kan köpa på dessa orter? Gäller det de i genomsnitt sex biljetter per dag som har sålts?

Jag vill ha ett konkret svar på frågan vilka serviceinskränkningar som avses.

THURE JADESTIG (s):

Herr talman! I och för sig kan man nog tycka att ett entreprenadförslag när det gäller godset är någorlunda tillfredsställande. Låt mig åtminstone slippa göra en bedömning på den punkten till dess att vi har provat det alternativet. Jag har dock all anledning att tro att det kommer att fungera. Närmast är det faktiskt biljettförsäljningen som jag syftar på.

Jag tycker dock inte att statsrådet skall lägga så stor vikt vid nuvarande biljettåtgång utan i stället ta sig en funderare över hur det kan komma sig att SJ har en så dålig marknadsföring att människorna söker sig någon annanstans för att köpa dessa biljetter. Den lokala industrin köper sina biljetter kollektivt från Västerås, kommunen likaså.

Egentligen är det en statistisk fråga hur man skall gå till väga. Men jag tycker ändå att frågan om servicegraden är viktig. Låt oss, eftersom en lokal nu har ställts till förfogande, åtminstone vara överens om att bygga ut servicen i Kolbäck, så att kommunen kan behålla någon form av service på

detta område. Också där har man i dag endast en man som sköter servicen.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Om SSAB:s transporter av stål och järn

Kommunikationsministern ULF ADELISOHN erhöll ordet för att besvara *Rune Torwalds* (c) den 10 januari anmälda fråga. 1979/80:246, och anförde:

Herr talman! Rune Torwald har frågat mig om jag överväger några åtgärder för att hindra överförande av järn- och ståltransporter mellan Luleå och Borlänge från båt till järnväg.

Enligt vad jag har erfarit är det inte i det fall som Rune Torwald åsyftar fråga om någon överföring av transporter från båt till järnväg. SJ har erbjudits lämna offert till Svenskt Stål AB (SSAB) för helt nya transporter. Riksdagen har beslutat om de regler som styr SJ:s agerande. Verket skall, på lika villkor och inom de ramar som samhället dragit upp, konkurrera med andra transportföretag. Jag varken kan eller vill ingripa i de förhandlingar om SSAB:s nya transporter som kommer att upptas.

Jag har vidare erfarit att järnvägstransporter i detta fall inte stöter på några kapacitetsproblem.

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Jag ber först att få tacka statsrådet för svaret på min fråga. I svaret hävdas ju att det inte skulle röra sig om något överförande av transporter från båt till järnväg, utan att det skulle vara fråga om helt nya transporter. De informationer jag fått har inte pekat i den riktningen, men jag har å andra sidan inte tillräckligt säkra informationer för att ha något underlag för ett gendrivande av statsrådets uppgifter. Men jag är ändå en smula skeptisk till påståendet att det skulle röra sig om helt nya transporter, utan konsekvenser för de kvantiteter av stål och järn som nu sjöbefordras, speciellt i nuvarande läge med ett lågt utnyttjande av både NJA:s och SSAB:s produktionskapacitet.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag bara säga att jag hoppas att vi trots allt är eniga om att i all möjlig mån utnyttja sjötransporter, eftersom dessa i normala fall är de mest energisnåla.

Kommunikationsministern ULF ADELISOHN:

Herr talman! Jag delar helt Rune Torwalds uppfattning i den delen. Ingen av oss kan svära på vad som är rätt i de uppgifter som vi har fått, men enligt de besked jag har fått från SSAB har man i dag inte alls några transporter mellan Luleå och Borlänge med båt eller järnväg. Därför skulle det knappast kunna vara tal om någon överföring av sådana transporter. Men osvuret är bäst – ingen av oss har haft tillfälle att på platsen kontrollera hur det ligger till.

Självfallet skall man dock försöka använda sjötransporter i alla de sammanhang där dessa är energisnålast. Men i många fall är även järnvägen *energisnål*, och därför försöker vi också se till att *många transporter genomförs via järnväg*.

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Jag skall inte förlänga debatten mycket. Jag vill bara säga att det är möjligt att SSAB, i den nya sits företaget har, nu plötsligt får överta en del av det gods som NJA har transporterat. Det kan alltså vara sant, som SSAB säger, att det företaget inte haft några sjötransporter, men att SSAB i Luleå övertar gods som förut av NJA har skickats per båt. Jag vet inte hur det förhåller sig med det.

Jag är ändå tacksam för att statsrådet framhållit att han delar min uppfattning att man i alla de fall där det är möjligt bör överväga sjötransporter.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 12 Om förbättrad trafiksäkerhet i sjöfarlederna till Göteborg

Kommunikationsministern ULF ADELSONH erhöll ordet för att besvara *Rune Torwalds* (c) den 10 januari anmälda fråga, 1979/80:247, och anförde:

Herr talman! Rune Torwald har med hänvisning till olycksstatistik och vissa kostnadsuppgifter frågat mig vilka åtgärder som övervägs för att snabbt få till stånd åtgärder, som förbättrar trafiksäkerheten i farlederna till och från Göteborgs hamn.

När det gäller trafiksäkerheten i farlederna till Göteborg pågår på uppdrag av sjöfartsverket och Göteborgs hamn en särskild utredning om inrättande av en gemensam trafikcentral under hamnens huvudmannaskap och en sammanslagning av hamn- och sjölotsningen med sjöfartsverket som huvudman.

Enligt vad jag erfarit kommer utredningsresultatet att läggas fram inom kort, och jag får då tillfälle att ta närmare del av det. Kostnaderna i sammanhanget kommer naturligtvis att bli beroende av bl. a. omfattningen av den tekniska utrustning som kan anses behövlig från främst säkerhets-synpunkt. Det torde dock med största säkerhet komma att röra sig om belopp av en helt annan storleksordning än de relativt blygsamma summor som Rune Torwald nämner i sin fråga.

Jag anser att en trafikcentral i en livligt trafikerad farled som Göteborgs är en framkomlig väg att öka sjösäkerheten. Direkta åtgärder i farleden som t. ex. bortsprängning av vissa grund har också en säkerhetshöjande effekt. *De har också, vill jag tillägga, den fördelen att de inte medför några framtida driftkostnader.*

Dessa båda åtgärder bör enligt min mening ses i ett sammanhang. När

*Om förbättrad
trafiksäkerhet i
sjöfarlederna till
Göteborg*

utredningsförslaget föreligger finns också underlag för att föreslå lämpliga åtgärder och gå till beslut.

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet även för detta svar. Det kanske kräver en något mer utvecklad framställning från min sida.

Anledningen till att jag ställde denna fråga är att det sedan 1973 har inträffat 22 grundstötningar och 8 kollisioner i de aktuella farlederna. Egentligen är det nu 23 grundstötningar, eftersom ett fartyg efter det att jag hade skrivit frågan lyckades gå på grund för andra gången inom loppet av 14 dagar. En del av dessa tillbud har faktiskt krävt människoliv. Det är därför märkligt att det skall behöva ta så lång tid innan någonting görs.

Redan 1976, i Svensk Sjöfarts Tidning nr 49, redovisades hur man med hjälp av ett Decca Survey Pilot System skulle kunna förbättra en farleds övervakning, t. ex Göteborgs. Och jag vet att just detta system skulle vara till stor fördel, om det kunde utnyttjas vid trafikövervakningen i Göteborgs hamn.

Statsrådet säger nu att det inom kort väntas ett förslag för att förbättra trafiksäkerheten i farlederna till Göteborg men att kostnaderna skulle bli mycket större än vad jag har antytt. Jag var närmast ute efter de kostnader som själva trafikövervakningen skulle kräva. Jag är medveten om att det kanske rör sig om 15 milj. kr. utöver vad jag har anfört, om grunden skall sprängas bort. Men jag vill notera att det naturligtvis är värdefullt om grunden verkligen sprängs bort. Å andra sidan får inte det undanskymma det faktum att det, även om grunden är kvar en viss tid, är till stor fördel om vi har en trafikledning som fungerar.

Jag är övertygad om att en hel del av de missgrepp som har skett och som har lett till några av grundstötningarna skulle ha kunnat undvikas, om man hade haft dessa hjälpmedel till sitt förfogande. Enligt de informationer jag har fått har missgreppen bl. a. bestått i att någon, på grund av stress på bryggan, tillfälligt glömt bort sig. Och under en minut förflyttar sig ett fartyg ganska långt. Ett sådant här övervakningssystem skulle då ha lett till en reaktion från trafikledningen, som snabbt hade sagt ifrån: Nu krävs en korrigerig. Ni ligger på fel kurs osv.

Herr talman! Jag har med detta bara velat understryka vikten av att vi så snart som möjligt får en lösning på dessa problem, och jag hoppas att statsrådet vidtar de åtgärder som han i svaret har utlovat.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag fick häromdagen av haverikommissionen en rapport där just de två senaste grundstötningarna diskuterades. Jag erhöi då en lista på alla de grundstötningar som har skett i infarten till Göteborg - och det är många, alltför många.

Låt oss säga att det - jag tror nämligen att Rune Torwald hade rätt - kostar ca 15 milj. kr. att spränga bort dessa grund. Med hänsyn till den livliga trafiken och det antal olyckor som har skett är det rimligt att grunden tas

bort. Det finns knappast någon vägsträcka i landet med en så omfattande trafik där man skulle ha haft kvar så många trafikfaror som det finns på vägen in till Göteborgs hamn.

Som jag sade förut tycker jag att en bortsprängning har den fördelen att den inte drar några framtida driftkostnader – man höjer säkerheten en gång för alla. Med detta har jag velat antyda att jag i varje fall är positiv till att man försöker ta bort de allra värsta knallarna vid infarten till Göteborg. Sedan skall vi se hur trafikövervakningen skall kunna arrangeras. I den frågan har man litet olika uppfattningar i Göteborg och på sjöfartsverket, delvis på grund av att man har rätt olika intressen.

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Jag vill bara ta tillfället i akt att uttrycka min stora tillfredsställelse över den komplettering av svaret som statsrådet här gav. Jag delar helt statsrådets uppfattning, och jag hoppas att vi får en snabb lösning både när det gäller bortsprängning av grunden och när det gäller trafikövervakningen i Göteborgs hamnområde.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 13 Om åtgärder med anledning av indragning av tågförbindelser

Kommunikationsministern ULF ADELSONH erhöll ordet för att besvara Sten Svenssons (m) den 11 januari anmälda fråga, 1979/80:250, och anförde:

Herr talman! Sten Svensson har frågat mig hur jag principiellt ser på de problem som uppstår då man icke insätter en ny bussförbindelse som ersättning för en indragen tågförbindelse och vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att underlätta en positiv lösning av de sålunda uppkomna problemen.

Ansvar för lokal trafikförsörjning ligger på kommunen eller på trafikhuvudmannen i de län där sådan finns. Aktualiserad indragning av en lokal tågförbindelse skall kommunen resp. trafikhuvudmannen om det anses behövt ändra det lokala trafikmönstret. De kan då välja transportmedel med hänsyn till kostnader, energiförbrukning m. m. Till landsbygdstrafik med buss eller taxi utgår bidrag från staten. Önskar kommunen bibehålla tågförbindelse får överläggningar härom ske med SJ.

I sammanhanget vill jag erinra om att SJ under senare år aktualiserat frågor om indragning av tågförbindelser i mycket begränsad omfattning.

STEN SVENSSON (m):

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

För att belysa frågeställningen har jag tagit upp exemplet Kättilstorp. Kättilstorp är ett mindre landsortssamhälle i Skaraborgs län. För några år

*Om åtgärder med
anledning av in-
dragning av tåg-
förbindelser*

*Om åtgärder med
anledning av in-
dragning av tåg-
förbindelser*

sedan fanns där mycket goda förbindelser, då tåg mellan Falköping och Jönköping stannade flera gånger om dagen. Numera stannar inga tåg i Kättilstorp, trots att flera tåg passerar varje dag.

Inga bussar har satts in som ersättning för den indragna tågförbindelsen, och ortens befolkning är nu helt beroende av egna bilar eller taxi. Inte minst pensionärer drabbas hårt av denna isolering.

Mot bakgrund av dagens energiförsörjningssituation frågar sig många människor hur staten kan medverka till en dylik utveckling. När förbindelserna med de allmänna kommunikationerna blir sämre tvingas man i ökad utsträckning använda personbil. Det exempel som jag har redovisat i min fråga är savitt jag kan förstå inte någon engångsföreteelse – jag kan peka på flera orter i min valkrets. Och sannolikt är den bild jag har redovisat vanlig i många andra län.

Man borde rimligtvis försöka åstadkomma det motsatta, dvs. underlätta för människorna att anlita kollektivtrafiken, i en situation där olje- och bensinpriser bara stiger brant uppåt och då stat och kommuner manar till sträng hushållning med vår energi.

Jag förstår av svaret att statsrådet anser att ersättningstrafik skall sättas in. Det är värdefullt att statsrådet gör denna opinionsyttring. Men min följdfråga är: Kan SJ göra dylika indragningar innan man förvissat sig om att lämplig ersättningstrafik verkligen kan etableras?

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! För det första är det på det sättet, som jag sade i svaret, att SJ har gjort mycket få indragningar. När Bo Turesson var kommunikationsminister hade han ett 60-tal ärenden som hade överklagats vad gäller indragning av stationer. Sedan dess har regeringen inte haft någon sådan fråga uppe för formell handläggning. SJ skall i god tid ta kontakt med den berörda kommunen, som skall få möjlighet att säga vilken typ av trafikslag man vill sätta in. Detta skall ske regelmässigt.

För det andra vill jag i dessa energifrågornas dagar säga att det är inte alldeles utan åtgång av energi som man bromsar och startar ett stort snälltåg med åtta vagnar. Det går åt lika mycket energi för det som för att åka 180 km/tim i en personbil. Och man skall inte glömma att när det är mycket litet trafik startar faktiskt inte heller ett stort tåg utan energi.

STEN SVENSSON (m):

Herr talman! Jag har förståelse för att man kan göra en sådan jämförelse, men vi måste också ta hänsyn till de människor som berörs. Jag har här ett brev, skrivet av prosten Erik Skagefors i Yllestad, och han säger bl. a. följande:

”Det är ju märkligt att vi här och nu skall ha sämre kommunikationer än för 100 år sedan, då folk nyss hade fått järnvägen. När det talas om att folk bör åka kollektivt och använda reguljärt trafikmedel är det som ett hän i Kättilstorpsbornas öron, då här inte finns något reguljärt trafikmedel.

Det är underligt att ett samhälle och en bygd får isoleras på det sättet med

allt vad det innebär.

Som Du kanske sett i tidningarna är skolmyndigheterna i Falköping ute efter att lägga ned skolan i Yllestad. De har tydligen blivit övertygade om de stora skolenheternas välsignelser.”

Det har i sammanhanget påpekats att kommunen har en kompletterings- trafik, men den är helt otillräcklig för det här ändamålet, och man är helt beroende av den planering som SJ bedriver. Frågan kvarstår då vad SJ kan göra för att lösa problemen för de berörda människorna och för att åstadkomma en adekvat förbindelse för dem.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! I en kommunikationsministers arbete ingår att sätta sig in i detaljer nästan utöver det rimligas gräns.

Det finns en kompletteringstrafik med taxi på den här sträckan. 272 personer utnyttjade den under det senaste trafikåret. Det är en beställnings- trafik – den går alltså inte om man inte har beställt den. F. n. utnyttjas 60 % av dessa turer.

Herr Sten Svensson: Åk hem och tala om i hembygden att 40 % kapacitet är outnyttjad!

STEN SVENSSON (m):

Herr talman! Jag hälsar kommunikationsministern välkommen att framföra exakt samma synpunkter till de berörda människorna.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag litat på den förtjänstfulla pressen i den här delen av landet.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 14 Om fasta förbindelser över Öresund

Kommunikationsministern ULF ADELSON erhöll ordet för att besvara Ulla Ekelunds (c) den 14 januari anmälda fråga, 1979/80:259, och anförde:

Herr talman! Ulla Ekelund har frågat mig vilka förutsättningar som jag anser det finns att få frågan om fasta förbindelser över Öresund löst enligt den s. k. III-leden.

Riksdagen fattade år 1975 ett beslut som innebär att en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör bör byggas. Sedan dess har 1975 års danska och svenska Öresundsdelegationer avlämnat betänkandet Öresunds- förbindelser (SOU 1978:18), vilket remissbehandlats.

Jag utgår från att Ulla Ekelund med III-leden avser en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Generellt sett är byggandet av fasta förbindelser över Öresund naturligtvis i stor utsträckning beroende av vilket

*Om fasta förbin-
delser över Öre-
sund*

Tisdagen den
22 januari 1980

Om fasta förbindelser över Öresund

intresse det finns från dansk sida att få till stånd sådana förbindelser. Jag har för några dagar sedan överlagt med min danske kollega om Öresundsförbindelserna. I Danmark är man f. n. inte beredd låsa sig för en viss lösning.

När det gäller järnvägstrafiken över Helsingborg vill jag erinra om vad Helsingborgs kommun har framhållit i sitt yttrande över den senaste Öresundsutredningen. Kommunen förordar att den framtida godstrafiken på järnväg till Danmark tillgodoses genom att en ny tåg färjeled inrättas mellan Helsingborg och Köpenhamn.

Samtidigt har statens järnvägar i sitt yttrande framhållit att det inte finns möjlighet att förränta den svenska andelen av kostnaderna för en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör. En sådan lösning förutsätter att staten direkt går in med ca 400 milj. kr. i anläggningen. Totalt kostar en enspårsförbindelse i tunnel ca 1.6 miljarder kronor.

F. n. undersöker de två ländernas järnvägsförvaltningar i detalj förutsättningarna för en ny tåg färjeförbindelse. En tidigare översiktlig utredning har visat att alternativet är realistiskt. Ur statsfinansiell synpunkt är det att föredra framför det betydligt kostsammare tunnelbygget. Även från dansk sida tillmåter man detta alternativ ett stort intresse.

Överläggningarna med Danmark måste alltså fortsätta, varvid alla alternativ till lösning bör finnas med i bilden.

Mot bakgrund härav bedömer jag att det finns goda förutsättningar att få till stånd bättre järnvägstrafik mellan Helsingborg och Danmark.

ULLA EKELUND (c):

Herr talman! Anledningen till min fråga till kommunikationsministern var dels en pressrelease som man kunde läsa ungefär vid tiden för riksdagens början, dels de få rader i budgetpropositionen, bil. 9, där kommunikationsministern talade om att han tänkte ta upp överläggningar med den danska regeringen om fasta förbindelser över Öresund.

Jag tackar för svaret på min fråga. Som jag har förstått och som jag också senare har sett i Helsingborgs kommuns svar har förutsättningarna ganska mycket ändrats sedan riksdagen fattade sitt beslut om en prioritering av HH-leden genom byggande av en järnvägstunnel. Det är f. ö. ett beslut som riksdagen senare, med trafikutskottets betänkande som grund, har upprepat.

Jag förstår att man f. n. med hänsyn till de ändrade förhållandena på både dansk och svensk sida, inte minst med avseende på ekonomin, betraktar lösningen med en ny tåg färjeförbindelse Helsingborg–Köpenhamn som en bättre och riktigare lösning. Med tanke på kommunikationsministerns svar skulle jag ändå vilja ställa en följdfråga. På ett ställe i svaret står det nämligen att man vid överläggningarna med danskarna skall beakta alla alternativ. Räkna kommunikationsministern på tal om alla alternativ också med riksdagens beslut om en järnvägstunnel Helsingborg–Helsingör och den här tåg färjeförbindelsen, eller räknar kommunikationsministern även med den långt tidigare diskuterade broförbindelsen Malmö–Köpenhamn?

Kommunikationsministern ULF ADELSSOHN:

Herr talman! Med alla alternativ menar jag såväl en tunnel som en tåg färja och en bro – den s. k. KM-leden.

När det gäller järnvägsfrågorna avser jag nu att först avvakta de överläggningar som pågår mellan Danske Statsbaner och statens järnvägar. De diskuterar tåg färjeförbindelsen, och när de är klara med detta finns det anledning att mer konkret ta ställning till järnvägsförbindelserna.

Beträffande frågan om KM-leden vill jag till riksdagen gärna säga att den danske kommunikationsministern meddelade att man i departementet förbereder en proposition till folketinget, vari man kommer att föreslå att planerna på Saltholm skrinläggs och att Kastrup i stället byggs ut, där man visserligen i så fall får miljöproblem. Man har emellertid räknat med den statsfinansiella situationen i Danmark sådan den är. Man har inte några möjligheter att klara ett stort projekt. Det är inget tvivel om att det danska intresset för KM-leden härigenom har minskat. Detta avser jag att nu informera de lokala intressenterna i Skåne om. Jag vill också höra vad man från svensk sida har att säga med anledning härav.

ULLA EKELUND (c):

Herr talman! Jag vill med anledning av kommunikationsministerns kompletterande svar bara säga att enligt två riksdagsbeslut skulle den fasta förbindelsen med Danmark avse Helsingborg–Helsingör och icke bron Malmö–Köpenhamn. Det är alltså en nygammal bit som kommunikationsministern inför i överläggningarna.

Kommunikationsministern ULF ADELSSOHN:

Herr talman! Ja, nygammal vals är nygammal vals, men jag tycker att vi i alla fall måste meddela de lokala intressenterna i Skåne vad man tycker i Danmark. Sedan vill jag naturligtvis höra vad det finns för regionala och lokala intressen. Annars blir det mycket svårt att komma fram till ett beslut. Någon form av besked tycker jag vi måste komma fram till. Visst skall man hålla alla vägar öppna, men jag tycker att vi i alla fall måste sluta till de vägar som vi under inga förhållanden kan ha öppna, så att vi inte har en mängd olika alternativ och omfattande markreserver till ingen nytta.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 15 Om åtgärder för att förhindra TV-haverier

Kommunikationsministern ULF ADELSSOHN erhöll ordet för att besvara tredje vice talmannen *Karl Erik Erikssons* (fp) den 3 januari anmälda fråga, 1979/80:239, och anförde:

Herr talman! Karl Erik Eriksson har med hänvisning till att det strax efter julhelgen inträffade ett svårt masthaveri i Sunne i Värmland, vilket medförde att ett stort antal hushåll blev utan TV-bild, frågat mig dels om det svåra

*Om åtgärder för
att förhindra TV-
haverier*

haveriet i Värmland kommer att innebära skärpt kontroll och ökade säkerhetsåtgärder från televerkets sida för att förebygga liknande haverier, dels om man avser att bygga ut de portabla anläggningarna för att klara TV-abonnenternas berättigade krav på att avbrotten vid liknande situationer skall bli så kortvariga som möjligt.

Televerkets undersökningar av orsakerna till masthaveriet visar att en stålbult i fästet för en staglina har brutit. Vid tillfället för haveriet rådde storm som i förening med ovanligt kraftig nedisning av masten gjorde att påfrestningarna blev för stora. Undersökningarna visar också att rostangrepp på masten inte har inverkat. För att undvika liknande haverier kommer televerket att vidta åtgärder i första hand på de master som är mest utsatta för nedisning.

Det finns inga praktiska möjligheter att helt ersätta så stora TV-stationer som den i Sunne med transportabla anläggningar. Vid skador på mindre stationer räknar televerket med att sändningarna kan återupptas med full kapacitet inom någon dag. Reparationerna av masten i Sunne beräknas ta upp till 10 månader, varför televerket kommer att bygga en provisorisk mast intill den nuvarande. TV-sändningarna därifrån kan påbörjas under februari.

De åtgärder som televerket hittills har vidtagit har minskat antalet hushåll utan TV-bild till mindre än 5 000. Den provisoriska masten kommer att möjliggöra TV-mottagning för så gott som alla berörda hushåll.

Televerket har hittills bedömt att beredskapen för händelser av det här slaget är god. Man kommer nu att överväga om beredskapen behöver höjas ytterligare.

Tredje vice talmannen KARL ERIK ERIKSSON (fp):

Herr talman! Först en kommentar till svaret på den sista frågan angående beredskapen. TV-haveriet på Blåbärskullen vållade en väldig besvikelse, när en stor mängd värmlänningar och andra TV-tittare blev utan TV-bild under praktiskt taget hela nyårshelgen, trettondagshelgen och framåt. Även om televerkets personal gjorde ett jättejobb under helgdagarna, något som vi sätter mycket stort värde på, ställer sig många frågan: Finns det inte bättre beredskap? Finns det inte möjligheter att ha transportabla sändare, som kan kopplas in vid behov? Det inger en viss oro hos TV-tittarna när TV-tekniker i tidningsuttalanden säger: Det är svårt att få fram reservdelar och att det är materialbristen som är deras största problem f. n. Det är klart att människor, när de betalar dyra licenser, vill ha så korta avbrott som möjligt.

Nu säger statsrådet i svaret, som jag tackar för, att man kommer att överväga om beredskapen behöver höjas ytterligare. Om uppgifterna till mig är riktiga finns det inte tillgång till transportabla sändarstationer. Jag vill ställa frågan: Är det en riktig uppgift? – Om det är så tycker jag att det är litet beklagligt.

Så till den viktigaste frågan. Jag visar här en bild på TV-skärmen, och den bekräftar just vad kommunikationsministern sade i sitt svar, nämligen att det tydligen är en bult som är boven i det här dramat. Det här aktuella fallet

avhjälpes ganska fort, och människorna är i stort sett nöjda med att televerket gjort ett jättejobb, men man ställer sig ändå frågan: Vad händer med de andra 20 masterna? Materialet är väl lika nedslitet där. Så sent som i den här veckan svarade en byrådirektör i televerket ja på frågan: Var det en bult som orsakade masthaveriet? Förmodligen är det, sade han, en fråga om utmattning av materialet.

Nu säger kommunikationsministern att man skall se över masterna, men jag vill ställa en följdfråga: Kommer man att ha tillgång till nya och bättre provningsmetoder? Man hade ju god kontroll av den här masten och ändå fann man inte felet. Jag tycker alltså att den viktigaste frågan i anslutning till masthaveriet på Blåbärskullen är: Vad händer med de andra 20 masterna? Finns risken att vi förlorar stora pengar och service till licensinnehavarna genom att detsamma händer även med de övriga masterna i landet?

Kommunikationsministern ULF ADELSONN:

Herr talman! Vad gäller den första frågan måste en transportabel sändaranläggning av praktiska skäl dimensioneras så att räckvidden blir ganska begränsad.

Vi måste också veta att det är mycket dyrt att uppföra reservmaster eller vidta andra, som det heter, beredskapsåtgärder. Och det skall vägas mot de trots allt små riskerna och mot andra resursbehov i samhället.

Beträffande haveriet i Sunne är det riktigt att det var bulten, som vi såg på bilden, som var boven i sammanhanget.

Arbetet med att se över de här ca 20 år gamla högmasterna påbörjades dock redan innan haveriet i Sunne inträffade. Nu skall man införa en innovation i den här genomgången, och det skall ske över hela landet. Man skall röntga bultarna, herr talman.

Tredje vice talmannen KARI. ERIK ERIKSSON (fp):

Herr talman! Tack för det beskedet, Ulf Adelsonn! Jag tycker det är värdefullt att vi får säkrare kontrollmetoder. Det är från televerkets, licensbetalarnas och skattebetalarnas synpunkt mycket viktigt.

Än en gång: Tack för beskedet!

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 16 Om postens service i glesbygden

Kommunikationsministern ULF ADELSONN erhöll ordet för att besvara *Tore Nilssons* (m) den 10 januari anmälda fråga, 1979/80:245, och anförde:

Herr talman! Tore Nilsson har frågat om jag anser att enskilda skall betala för att få den service som andra delar av landet får kostnadsfritt, eftersom post minst fem dagar i veckan anses självklar.

De glesbygdshushåll som betjänas med postväskor erhåller väskorna varje

vardag då reguljär linjetrafik, skolbil, mjölkbil eller annan regelbunden transport passerar. Även hushåll som ligger bortom vägar som trafikeras regelbundet får varje vardag postväskorna hemkörda om antalet hushåll uppfyller verkets normer, dvs. om antalet betjänade hushåll per kilometer väg är tillräckligt stort. För dessa transporter anlitar postverket ofta taxi. Antalet betjäningsdagar minskas vid mindre antal hushåll.

Normerna, som också gäller vid lantbrevbäring, har successivt förändrats. Kravet på antalet betjänade hushåll för postutdelning varje vardag har sänkts kraftigt sedan början av 1950-talet, vilket alltså inneburit en avsevärd serviceförbättring. En ytterligare sänkning anser postverket emellertid f. n. inte möjlig.

För min del anser jag det nödvändigt att postverket gör avvägningar mellan å ena sidan service och å andra sidan kostnader. Det skulle leda till orimliga kostnader att ge alla, oavsett var de bor, postutdelning varje vardag. De som inte har detta kan givetvis själva eller genom bud hämta postväskorna där de avlämnas av de regelbundna transporterna de dagar då postverket inte ombesörjer transporten ända hem.

TORE NILSSON (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret. När jag ser honom gå i elden så här ofta, önskar jag nästan att han själv varit postutbärare i de bygder det gäller.

För snart två år sedan ställde jag till dåvarande kommunikationsministern en fråga som gällde postservicen i ungefär samma delar av landet som det nu närmast är fråga om. Det gällde då Sorsele och Storumans kommuner, där posten drog in viss service i form av postväskor. Trots att både kommunerna och de enskilda hade uttalat sig emot det, genomfördes den s. k. reformen.

Med anledning av det som nu inträffat i Vindelns kommun – det finns säkert liknande fall på andra håll – nämligen att man i vissa byar får post bara tre dagar i veckan, har jag frågat om man själv kan betala för viss utkörning av post. Men det jag ville åt är just talet om de enhetliga normerna. Oavsett var man bor har man samma installationskostnad för t. ex. TV och telefon. Man betalar för samtalen efter avstånd, men i stort sett är kostnaderna lika. När det gäller posten är servicen dock inte likvärdig för hela landet.

När kommunikationsministern nu talar om att man måste göra avvägningar, är det väl riktigt, men frågan är vad som kostar mest. Det finns naturligtvis bygder med extremt få invånare som inte kan få samma service som andra, men här är det fråga om bygder där ganska många människor lever, och jag tycker det vore självklart att de skulle få post åtminstone fem dagar i veckan. Jag vet inte om Ulf Adelsohn skulle känna det som en lättnad att slippa få post fem dagar i veckan. Det är möjligt att han skulle göra det. Men för dem som bor där uppe i inlandet, som det är fråga om, och som kanske hoppas få dit andra människor och utöka verksamheten i kommunen, är det oerhört negativt att uppleva de förhållanden som just nu råder.

Jag har flera gånger förut tagit upp frågan om storleken av ett samhälles

kostnader vägda mot totalbudgeten. Här säger nu statsrådet att det skulle kunna leda till orimliga kostnader att betjäna alla på samma sätt, men frågan är ju vad staten får betala för annan verksamhet – det kanske trots allt skulle bära sig att ha folk anställda som skötte om denna service.

Det har utkommit en ny tidning på det område som kommunikationsministern representerar, nämligen Linjeflygs tidning Upp och ner. Jag kom att ögna i den när jag flög hit ner i dag. Där finns det en mycket trevlig intervju med landshövdingarna i landet, och en av dem, landshövdingen i Västerbotten, talar om att ett liknande affärsdrivande verk – i det fallet är det vägverket – drar in viss verksamhet för att tjäna pengar. Han frågar de ansvariga i Västerbotten: Men om man sätter in en miljard i bidrag till att hålla i gång landet, är det då någon förtjänst med att dra in en verksamhet som kostar bara några hundratusen kronor?

Jag tycker att Jan Carlzons artikel i samma tidning om Cirkus Sverige är någonting som har fog för sig.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Under den tid då jag har varit borgarråd eller statsråd har jag fört otaliga debatter med enskilda ledamöter av fullmäktige, riksdag och andra församlingar. De har talat om "denna lilla kostnad" – bara hundratusen eller några hundratusen, som tydligen landshövdingen i Västerbotten säger. Det är naturligtvis inte så stora kostnader, men varje människa i det här landet har väl några krav och önskemål som vederbörande själv tycker att det egentligen inte är för mycket att få uppfyllda. Multiplicerar man dem blir det emellertid orimliga belopp. Det är *detta* det gäller.

På varje område måste man försöka att hålla igen något. Var och en talar utifrån sina önskemål och anser att det är särskilt viktigt att få dem uppfyllda. Det är ju inget fel i det, men den som skall försöka få pengarna att räcka till en rimlig fördelning måste kunna hålla igen.

Vi har vissa normer för postutbärning. I början på 1950-talet var det, herr Nilsson, tio hushåll per kilometer färdväg, och i dag är det två hushåll. De normer som gällde på 1950-talet är alltså nu femdelade. Om man skulle ytterligare halvera dem, skulle det kosta 200 milj. kr. Man kan naturligtvis diskutera saken, men de pengarna har vi inte i dag.

Dessutom vill jag säga att det är riktigt att televerkets fasta installationer är någonting liknande, och järnvägens också i och för sig, men alla de rörliga kostnaderna för telefonsamtal, järnvägsresor och flygresor är ju högre vid längre avstånd. Det är endast posten som håller samma taxa för brev i hela landet. Posten är således det mest jämlika av alla verken i det avseendet – det erkännandet tycker jag vi skall ge posten.

TORE NILSSON (m):

Herr talman! Då det gäller de ekonomiska principerna kommer kommunikationsministern och jag väl överens, och jag vet också att man inte kan lägga ut hur mycket pengar som helst och ändå kunna klara firman och dess

ekonomi. Men det ligger annorlunda till när det gäller de här bygderna och förhållandena.

Jag vill påpeka att just den landshövding som jag refererade till har tjänstgjort i den kungl. huvudkommunen, men han har kommit upp och fått se på våra förhållanden. Han har nog tänkt om en hel del. Jag sade också att det finns orimliga och extrema förhållanden på vissa ställen, dit man inte kan föra fram post. Det är väl serviceen till de orterna som drar ner lönsamheten och ökar kostnaderna – om det nu är sant att det kostar 200 milj. kr. Men jag tror att de allra flesta av dessa bygder skulle kunna få post fem dagar i veckan och att det skulle kunna åstadkommas med en relativt ringa kostnadsökning.

Och så kommer då alltid detta tal om samhällets kostnader i stort. Det är riktigt att man bör se till att verksamheten bär sig, men om det är samma företag, samma firma, nämligen Sverige, som står för alltihop, och om det företaget enligt ekonomiska experters uträkningar förlorar en slant, exempelvis 200 miljoner, men får tillbaka pengar i form av miljardsatsningar på annat håll, är det väl fråga om huruvida det resonemang är riktigt eller inte.

Jag tycker också att när det i dag förs debatter där uppe om allt negativt som det innebär att bo så långt från låt mig säga centrum av Sverige, så långt från tätorterna, vore det nyttigt och nödvändigt att undersöka om man inte i en hel del fall skulle kunna låta den större kostnaden få gå före vinsten på att dra in service. Fastän kommunikationsministern i princip har rätt får man – det är jag övertygad om – lov att se på det här problemet också ur andra synpunkter.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag delar i viss mån uppfattningen att det inte i alla delar är lyckligt att det läggs ned kanske många hundra miljoner i olika län på arbetsmarknadsåtgärder, samtidigt som olika verk och myndigheter minskar sin service därför att man inte har råd att upprätthålla den. I stället borde man kanske göra en mer samlad samhällelig bedömning och försöka finna en form för att ändra på denna tingens ordning. Jag har funderat en del över detta. Sadana funderingar förekommer också inom departementet och tillsammans med arbetsmarknadsdepartementet. Det är inte särdeles lätt, men jag hoppas att vi skall finna en sådan lösning. Det är egentligen någonting sådant som herr Nilsson efterlyser.

TÖRE NILSSON (m):

Herr talman! Får jag anknyta till de sista raderna i kommunikationsministerns svar där det sägs att man själv eller genom ombud kan "hämta postväskorna där de avlämnas av de regelbundna transporterarna de dagar då postverket inte ombesörjer transporten ända hem". Jag har en viss uppfattning om att det här inte är så lätt att ordna, men jag är ändå glad över just de här raderna. Det kan hända att det på sina håll behövs ett ökat

öppethållande och kanske även andra åtgärder. Men det är klart att man kan arbeta efter den här linjen.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 17 Om samverkan mellan affärsverken och statliga myndigheters verkstäder

Kommunikationsministern ULF ADELSONH erhöll ordet för att besvara *Ingemar Konradssons* (s) den 18 december anmälda interpellation, 1979/80:108, och anförde:

Herr talman! Ingemar Konradsson har frågat mig dels om jag delar hans uppfattning om angelägenheten av att vi snarast får fram ett underlag i de frågor som den s. k. SAMVERK-utredningen behandlar, dels om jag kan säga något om tidsplanen för det aviserade delbetänkandet under år 1980 och i grova termer ange vad detta betänkande kommer att innehålla, dels om jag i övrigt kan säga något om det fortsatta arbetet efter detta delbetänkande, tidsplan m. m. och dels om jag delar Ingemar Konradssons syn på de statliga affärsverkens och myndigheternas verkstadsrörelser som ett aktivt instrument i den framtida industripolitiken.

I december 1975 tillkallade den dåvarande socialdemokratiska regeringen en sakkunnig för att utreda samverkansmöjligheterna inom vissa affärsverks och myndigheters verkstadsrörelser – den s. k. SAMVERK-utredningen. Utredningen tillsattes i ett läge då sysselsättningen inom främst televerkets verkstäder bedömdes komma att minska kraftigt. Även andra dagsaktuella problem utgjorde motiv för att tillsätta utredningen. Sysselsättningsproblemen vid televerkets verkstäder har sedermera lösts av verket självt. Vidare har under de senaste åren ett antal andra åtgärder av bl. a. regional- och industripolitisk karaktär som berör utredningen vidtagits. Således gäller numera bl. a. att statliga verk och myndigheter själva skall ta regionalpolitiska hänsyn.

Eftersom utredningen har arbetat en längre tid är jag liksom Ingemar Konradsson angelägen att den snarast avslutar sitt arbete.

Vad gäller utredningens arbete kan jag nämna att jag inhämtat från utredningsmannen att ett betänkande kommer att avges under år 1980. I betänkandet kommer frågan om fordonsverkstäderna att behandlas. Vissa principiella frågor kommer också att tas upp.

Frågan om det fortsatta arbetet får prövas mot bakgrund av de förslag som framförs i betänkandet och de synpunkter som framkommer i remissomgången samt mot bakgrund av de regional- och industripolitiska behov som föreligger. Affärsverkens allmänna arbetsförutsättningar, som enligt min uppfattning utgör en nödvändig grund för en effektiv verksamhet, bör härvid väga tungt.

Nr 68

Tisdagen den
22 januari 1980

*Om samverkan
mellan affärsver-
ken och statliga
myndigheters
verkstäder*

Tisdagen den
22 januari 1980

*Om samverkan
mellan affärsver-
ken och statliga
myndigheters
verkstäder*

INGEMAR KONRADSSON (s):

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

Av formuleringarna i svaret kan man lätt få den uppfattningen att den här SAMVERK-utredningen en gång tillsattes därför att televerket hade en del sysselsättningsproblem vid sina verkstäder men att dessa problem sedermera har lösts av verket självt.

Men så var ju ingalunda fallet. Motiven för utredningen hade en helt annan bredd och tyngd. Dåvarande kommunikationsministern konstaterade att flera av affärsverken har sådana uppgifter att det krävde inrättande av egen produktion och egna verkstäder. Ett gemensamt önskemål hos affärsverken är att trygga försörjningen av vitala eller svåranskaffade produkter. Detsamma gäller för reparation, revision och driftunderhåll av olika slag.

Med hänsyn till verkstädernas betydande kapacitet och personalens yrkeskunnande ansågs det samhällsekonomiskt angeläget att finna vägar för att kompensera kommande produktionsbortfall.

Problemen är heller inte lösta. På många håll i landet har den egna verksamheten dragits ned till minimal nivå, och sysselsättningen har minskat katastrofalt. På andra håll står man inför hot om inskränkningar eller nedläggningar.

Det finns ett talesätt som säger att medan gräset gror dör kon. Omsatt till den här aktuella frågeställningen kan man säga att medan den här utredningen har fört en ganska anonym tillvaro har många tillfällen försuttits att behålla sysselsättning och ta fram ny produktion.

Utredningen har att klarlägga vilka förutsättningar som finns för att verket skall kunna producera mer i egen regi för egna behov och således relativt sett minska sina köp utifrån. Den skall i första hand söka lösningar med inriktning på en totalt sett oförändrad sysselsättningsnivå. Särskilt på orter där verkstäderna spelar en dominerande roll för näringsliv och utveckling ansågs det viktigt med förslag som garanterade fortsatt verksamhet. För att klara en sådan målsättning pekar direktiven på möjligheterna till en ökad avsättning till andra statliga myndigheter och företag, till kommunala institutioner och till enskilda företag. Olika utvecklingsprojekt inom den statliga sektorn och kontakter med styrelsen för teknisk utveckling skulle kunna ge uppslag för ny produktion.

Det är mot den bakgrunden som jag i min interpellation har antytt kopplingen också till de nationella utvecklingsbolag som riksdagen har beslutat om och som rör energi-, kollektivtrafik- och miljöområdena.

Fran början skapade den här utredningen stora förhoppningar hos personalen på berörda verkstäder. Här fanns en chans till fortsatt jobb och kanske utveckling och en ny meningsfull produktion. Men allteftersom tiden har gått har förhoppningarna förbytts i pessimism. Det är inte ovanligt att statliga verkstäder i dag har underbeläggning och arbetsbrist samtidigt som stora beställningar läggs ut på privata verkstäder. Jag missunnar inte de privata företagen deras beställningar, men jag hävdar att samhället måste gå före med forskning och utveckling av ny produktion för att på så sätt också

stimulera det privata näringslivet. Vid upphandling måste hela kostnadsbil- den tas med i beräkningarna. Om stora grupper av yrkesarbetare blir undersysselsatta och kanske arbetslösa, om maskiner och lokaler står oanvända, måste också dessa kostnader tas med i prisjämförelsen. Under- sysselsättningen kan i många fall bli en dyrare lösning – det blir bara så att den högre kostnaden hamnar på ett annat konto.

Vad jag här har sagt står inte alls i strid med kraven på effektivitet och rationell hantering. Både utredningsdirektiven och mina synpunkter syftar till en positiv utveckling som kan vara till nytta också för det privata näringslivet.

Kommunikationsministern säger nu att eftersom utredningen har arbetat under så lång tid är det angeläget att den snarast avslutar sitt arbete. På den punkten är vi helt överens. Samtidigt är det lika angeläget att utredningen utmynnar i förslag till åtgärder i samklang med motiven och direktiven. På den punkten kan det behövas en precisering. När kommunikationsministern inte ger uttryck för något mer än att affärsverkens allmänna arbetsförutsät- ningar är en nödvändig grund för en effektiv verksamhet, är det mycket vaga intentioner för utredningens fortsatta arbete. Självklart är vi överens om kravet på effektivitet i verksamheten. Men frågan gäller om departements- chefen ställer sig bakom de mer offensiva tankegångarna i direktiven och i min interpellation.

Jag vill således upprepa frågan om kommunikationsministern delar den syn som jag har redovisat på de statliga affärsverkens verkstadsrörelser som ett aktivt instrument i den framtida industripolitiken.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Som framgår av interpellationssvaret kommer nu främst frågan om fordonsverkstäderna att tas upp. Inom de flesta av de statliga verkens områden är förhållandena rätt likartade. Utredningsmannen vill alltså först se vilka förutsättningar som finns att där göra konstruktiva lösningar.

Inom de statliga verken finns det ett mycket stort antal verkstäder av olika slag – vi har televerkets specialverkstäder och järnvägens verkstäder, det finns verkstäder för flyget på olika ställen, försvaret har verkstäder för sina olika typer av försvarsvapen. Det är en oerhört diversifierad handel. Jag vill också säga att de statliga verken agerar mycket olika. Vissa har väldigt mycket i egen regi, andra ytterst litet.

När nu den här utredningens delbetänkande läggs fram kommer det främst att gälla fordonsbiten och en del andra frågor. Jag har bett att delbetänkandet skall komma före sommaren. Jag tycker också att utredningen har tagit väldigt många år. I dag vill jag nog inte gå längre än att säga att utredningsmannen har haft rätt god tid på sig att kunna tänka över de här problemen i detalj. Vi får se vad han finner lämpligt och möjligt. Men att det finns saker att göra på fordonssidan, som ju är den största gemensamma delen, anser jag vara ganska klart. Där tycker jag också att man skall ta en del grepp.

Tisdagen den
22 januari 1980

*Om samverkan
mellan affärsver-
ken och statliga
myndigheters
verkstäder*

INGEMAR KONRADSSON (s):

Herr talman! Det är gott och väl och det kommer ett delbetänkande snarast om fordonsverkstäderna. Men under tiden som detta utredningsarbete pågår hinner mycket hända.

Jag kan anföra ett exempel som ligger mig ganska nära, och det gäller vad som nu händer i Örebro. SJ:s huvudverkstad i Örebro har minskat sin personal med nästan två tredjedelar av antalet tidigare sysselsatta. Om fem månader upphör verksamheten helt vid vagnverkstaden i Örebro. Där finns 27 000 kvadratmeter ändamålsenlig och bra verkstads- och kontorsyta som då står helt oanvänd. För mig framstår det som en gåta att inte målmedvetna ansträngningar har gjorts för att få till stånd en meningsfull industriell verksamhet i dessa lokaler efter den 30 juni.

Det är också anmärkningsvärt att det inte tidigare har lagts fram delbetänkanden i den här utredningen. Enligt uppgifter som jag har inhämtat har utredningens referensgrupp inte haft något sammanträde sedan i juni 1979. Eventuella förslag i det aviserade delbetänkandet är än så länge inte förankrade i referensgruppen. Med tanke på vad som händer av teknisk utveckling och förändringar av olika slag i de verk som kommunikationsministern nämner och som agerar så olika vore det naturligtvis önskvärt med en samverkan och med direktiv från departementets sida för en ökad samverkan på det här området.

Jag hoppas att jag inte behöver tolka kommunikationsministerns svar så att tusentals anställda vid många produktionsenheter och verkstäder skall räkna med att inte ha kommunikationsministerns stöd för en satsning på alternativ produktion och ett effektivt utnyttjande av samhällets egna verkstadsrörelser.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag anser att man i alla sammanhang skall utnyttja samhällets resurser så effektivt som det finns en möjlighet till. Ibland gör man det genom att driva en verksamhet i egen regi, ibland genom att lägga ut arbete på entreprenad. Oftast sker det faktiskt genom entreprenad, särskilt när det är fråga om konkurrens. Jag anser det emellertid nödvändigt att framför allt stora verk och myndigheter har verkstäder där de kan driva vissa sektorer i egen regi för att få en kontroll på marknaden och kunna bedöma kostnadsbilden, kvaliteten och annat. Genom åren har jag lärt mig att en sådan sektor i egen regi är värdefull, men det varierar från bransch till bransch och från område till område.

Ingemar Konradsson kan säga till alla berörda att vi skall använda samhällets resurser så effektivt som det finns en möjlighet till. Jag är mycket tacksam att Ingemar Konradsson nämner detta, för jag kommer att återropa Ingemar Konradsson som politikerkollega men också som politisk motståndare och säga att det här är den uppfattning som man driver från socialdemokratiskt håll. Jag delar den, för jag tycker att den är bra.

När det sedan gäller Örebro, så har statens järnvägar försökt hyra ut den del av verkstadshallen som blir ledig. Man hade en kund på gång som

emellertid har dragit sig tillbaka, men man försöker alltså att hyra ut lokalen.

Nr 68

Tisdagen den
22 januari 1980

INGEMAR KONRADSSON (s):

Herr talman! Vad jag efterlyser i den här diskussionen är en vilja hos kommunikationsministern att offensivt stödja utredningsmannen, så att han i enlighet med direktiven kan få till stånd nya aktiviteter inom den statliga verkstadsrörelsen och kanske också se den statliga verksamheten som ett aktivt instrument för framtida industripolitik. Jag tror att det skulle vara en nyttig injektion också för det privata näringslivet.

Om ökade resurser åt SJ

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 18 Om ökade resurser åt SJ

Kommunikationsministern ULF ADELSON erhöll ordet för att besvara *Sven Henricssons* (vpk) den 19 december anmälda interpellation, 1979/80:112, och anförde:

Herr talman! Sven Henriesson har frågat mig om jag är beredd att vidta snabba åtgärder för att hejda personalminskningen vid SJ och samtidigt ge SJ ökade resurser för att klara en ökad trafik.

Jag har tidigare här i riksdagen uttryckt min tillfredsställelse över trafikutvecklingen vid SJ under senare tid. Persontrafiken har till följd av lågprissatsningen ökat kraftigt. Som en följd av förbättrade konjunkturen har också godstrafiken ökat. En förutsättning för den här utvecklingen har varit att SJ successivt fått ökade investeringsmöjligheter. En satsning sker fortlöpande på att förbättra säkerhet, kapacitet och standard samtidigt som trafiken rationaliseras. Jag vill erinra om att SJ:s investeringsram höjdes kraftigt i samband med riksdagens behandling av den trafikpolitiska propositionen förra året. Härutöver har riksdagen anvisat särskilda medel för att främja sysselsättningen i landet, vilket kommit också SJ till del.

.. I årets budgetproposition fullföljs den nya trafikpolitiken med en ytterligare höjning av SJ:s investeringsram till totalt 1,3 miljarder kronor. Detta innebär en reell ökning som är tillräcklig för att pågående och planerade investeringar vid SJ skall kunna genomföras i väsentliga delar.

Enligt min mening finns således goda förutsättningar för SJ att även fortsättningsvis hävda sig väl på transportmarknaden. De successivt stigande oljepriserna kommer med all sannolikhet att göra järnvägen än mer attraktiv under de närmaste åren. Detta ställer ökade krav på järnvägen när det gäller både persontransporter och godstransporter. Det är SJ:s uppgift att med hjälp av de investeringsmedel som ställs till förfogande skapa en så effektiv och rationell järnvägstrafik som möjligt. Detta innebär självfallet att företaget måste rationalisera sin verksamhet i takt med att ny teknik införs. Personalminskningar kan därför inte uteslutas och behöver inte heller innebära sämre service. Behovet av personal är en fråga som SJ avgör på

egen hand, och jag förutsätter att företaget anställer den personal som behövs för olika ändamål.

SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Jag tackar för svaret.

Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut är det "av såväl samhällsekonomiska som trafiksäkerhets-, miljö- och energiskäl angeläget att ett ökat utnyttjande av järnvägen, framför allt vid långväga transporter, kommer till stånd". Investeringarnas betydelse framhålls, som man säger, "för att, genom bl. a. förbättringar av banstandarden, modernisering och utbyggnad av lok- och vagnpark, godsterminaler m. m. och ökning av trafik- och driftsäkerheten, ytterligare höja kvaliteten på järnvägens transporttjänster och därmed ge järnvägen möjligheter att spela den centrala roll den bör ha inom i första hand det interregionala person- och godstrafiksystemet. När det gäller investeringsmedlen vill emellertid utskottet starkt understryka vikten av att SJ erhåller ökade resurser för att bygga ut kapaciteten och förbättra servicen. Det gäller både på kort och på längre sikt".

För att riksdagens beslut beträffande exempelvis det mer och mer angelägna överförandet av långväga trafik till järnvägen skall bli möjligt att genomföra, fordras en kraftig ökning av SJ:s resurser. Energikrisen växer i takt med de ständigt stigande oljepriserna. Det blir därför också från energihushållningssynpunkt alltmer ett samhällsekonomiskt krav att åstadkomma denna överföring av interregional trafik till järnvägen.

Låt mig här, herr talman, nämna några uppgifter beträffande godstransporterna. SJ:s marknadssektion har gjort beräkningar som visar att trots det förhållandet, att SJ transporterar över 40 % av det gods som går över 10 mil här i landet, tar företaget i anspråk endast 5 % av all energi som används inom transportsektorn. Andra aktuella utredningar, gjorda av SJ:s utvecklingsavdelning, visar att en lastbil med släp vid transport över längre avstånd förbrukar uppåt tre gånger så mycket energi som tågtransport i heltåg; det gällde vid den här undersökningen transport av papper från Norrland söderut. Endast ett land med obegränsade energitillgångar kan blunda för en så uppenbar skillnad i energiförbrukning. Dessutom är energikostnaden ca fyra gånger större för lastbilstransporten: då har man räknat med kostnadsläget i juni 1979. Väger man också in den samhällsekonomiska kostnaden för ökat vägslitage, buller, trängsel och ökad olycksrisk som följer med tunga landsvägstransporter, framstår det som socialt angeläget att snarast ändra godstrafikens struktur.

Det fordras alltså kraftigt ökade resurser för SJ, och det säger kommunikationsministern i något sammanhang i svaret. Men han gör också gällande "att SJ successivt fått ökade investeringsmöjligheter". Om detta är sant är det en sanning med stor modifikation.

SJ har i årtal i sin anslagsframställning redovisat investeringsutvecklingen. Från 1967/68 och framåt till 1974/75 minskade reellt sett investeringarna, och sistnämnda år var man nere i 62 % av 1967/68 års nivå. Den ökning som sedan skett torde stå i samband med den opinion för mera kollektivtrafik som

har utvecklats, men fortfarande är SJ:s investeringsvolym endast 80 % av 1967/68 års nivå. I det här sammanhanget kan man också nämna att, enligt vad som redovisats i anslagsframställningen, järnvägstrafiken endast har en bråkdel – omkring 4 % – av de totala investeringsutgifterna i den svenska trafiksektorn. Även om man tar i betraktande de konjunkturanpassade bidragen till sysselsättningsfrämjande åtgärder i form av stödbeställningar i krislägen osv., måste man slå fast att investeringspolitiken under efterkrigstiden har gynnat landsvägstransporter och missgynnat järnvägstransporter, vilket lett till en icke obetydlig eftersläpning i vad gäller järnvägarnas tekniska utveckling.

Hur förhåller det sig då för framtiden? Sker det någon avgörande förbättring i och med årets budgetproposition? Kommunikationsministern gör gällande att investeringsramen höjs i samband med årets budgetproposition. Låt oss granska detta påstående.

I propositionen föreslås en investeringsram på 1 325 miljoner. I propositionen 1978/79:99 – den som bl. a. föranledde det nya trafikpolitiska beslutet – erhöll SJ ett investeringsanslag på 835 miljoner, vilket belopp sedan höjdes med ett extra investeringsanslag på 75 miljoner för upprustning av trafiksvaga järnvägar, driftsäkerhetsutrustning m. m. Totalsumman blev alltså 910 miljoner. Det ser fortfarande bra ut, eftersom skillnaden mellan 1 325 och 910 miljoner ändå uppgår till 415 miljoner, men då skall man hålla i minnet att 300 miljoner faller på det s. k. nya investeringsbegreppet, dvs. att vissa utgifter har förts över från drift- till investeringssidan i och med årets budgetförslag. Då skulle den verkliga ökningen stanna vid 115 miljoner. Enligt vederhäftiga beräkningar uppslukas detta belopp av prishöjningar.

Även om man tar hänsyn till att SJ erhållit rätt att träffa s. k. hyresköpsavtal med Eurofima inom ramen 25 miljoner – en ökning med 10 miljoner i jämförelse med i fjol – är det svårt att uppfatta det hela som en reell höjning i sammanhanget, vilket ju görs gällande i det svar jag har fått.

Man måste också beakta följande: SJ har i en skrivelse den 9 november hemställt om ett särskilt anslag på 390 milj. kr. för förstärkning av driftsäkerheten vintertid. I 1979 års trafikpolitiska riksdagsbeslut pekas "på det behov av extraordinära insatser för att förbättra driftsäkerheten under vinterförhållanden – i fråga om både närtrafiken i storstadsområdena och fjärrtrafiken – som dokumenterats genom den gångna vinterns erfarenheter. Detta måste enligt utskottets mening ges hög prioritet." SJ framhåller särskilt att dessa förstärkningar inte går att finansiera inom de ordinarie investeringsramarna – och har inte heller räknat med det. Nu säger däremot kommunikationsministern i budgetpropositionen att han räknar med detta för sin del – att förstärkningarna skall klaras inom den ordinarie ramen. Jag citerar: "Investeringsramen för budgetåret 1980/81 har beräknats för att ge utrymme åt investeringar för att stärka SJ:s vinterberedskap."

Herr talman! Kan man tolka detta på annat sätt än så att den ordinarie investeringsplanen, som SJ gjort för uppbyggnad av ordinarie utrustning, enligt kommunikationsministern skall omarbetas för att inrymma denna förstärkning av SJ:s vinterberedskap? Men om så sker återstår ännu mindre

någon höjning i jämförelse med budgetpropositionen 1979/80, eftersom densamma inkluderade åtgärder för viss förstärkning av vinterberedskap.

I själva verket är kommunikationsministern säkert väl medveten om detta problem, trots att han talar om att årets budgetproposition innebär en ytterligare höjning av investeringsramen. I kommentarerna till budgetpropositionen talar också kommunikationsministern om att det kan vara av intresse att pröva även andra finansieringsformer och "möjligheten att SJ hyr material som eljest skulle anskaffas över investeringsanslaget".

Detta resonemang från kommunikationsministerns sida har givetvis med stort intresse noterats av en hel rad leasingföretag, och det är därför inte förvånande om erbjudanden nu strömmar in till SJ om olika typer av finansieringsavtal för leasing av t. ex. järnvägsvagnar. Det betyder alltså att efter hand en rätt stor del av SJ:s materiel – vagnar och annat – kommer att ägas av finansinstitut och banker, till vilka SJ sedan får betala hyra och ränta. Som bekant idkar leasingföretagen knappast någon välgörenhet. Många frågar sig säkert inför den här nya trenden i utvecklingen, om det är meningen att hela folkets järnväg skall bli Wallenbergs järnväg.

En fråga är i varje fall berättigad: Är det nu meningen att SJ:s förvaltning själv skall besluta om de nya finansieringsformer som kommunikationsministern talar om?

Vad slutligen gäller personalfrågan så har de fackliga organisationerna, inte minst Statsanställdas förbund, i årtal monotont upprepat kravet på nyrekrytering. Detta krav är i hög grad berättigat. Genom pensionsavgångar kommer SJ att minska sin personal med 12 000 man till 1984/85. Även om en viss nyrekrytering sent omsider har kommit i gång är det nödvändigt, mot bakgrunden av SJ:s växande roll i energihushållningssamhället, att få en radikal ökning av nyrekryteringen.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! När det gäller personalutvecklingen vill jag säga att personalen har minskat vid SJ samtidigt som SJ ökat sin kapacitet. Det är ju ett tecken på rationalisering. Tror man på en offentlig sektor, så skall man vara tacksam när den offentliga sektorn är lika effektiv som näringslivet.

Nu är dessa siffror litet varierande, beroende på sammansättningen av SJ:s personal; man har nu ålderskurvor med rätt höga siffror. Under de närmaste åren kommer personalminskningen att bli lägre än den varit tidigare, trots fortsatta rationaliseringar.

Men jag vill alltså säga att vi skall vara tacksamma när de statliga verken klarar av en rationalisering som innebär att man hela tiden ökar sin service och sina prestanda vid minskning av personal.

När det gäller SJ:s investeringar är det inte underligt att man får ett bra index, när man som herr Henriesson i det här sammanhanget som utgångspunkt använder det basår – jag tror det är 1967 eller möjligen 1968 – då man gjorde mycket stora investeringar i Stockholmsområdet. Nästa gång vi exempelvis debatterar luftfartsverket förmodar jag att man som index skall använda det år man byggde Arlanda International. Då kommer luftfartsver-

kets investeringssiffror att se skrämmande låga ut – en fruktansvärd sänkning av luftfartsverkets investeringar – och det kommer att sägas att statsrådet inte längre vill satsa på flyg osv. I själva verket är det så, om man bortser från vissa enstaka toppår, att SJ:s investeringar ökat. Nu är det inte alltid bra att lägga ut så förfärligt mycket pengar på alla områden, utan man skall också hålla igen, och därför kan man diskutera värdet av att vi här skryter om hur mycket ramen har ökat och hur mycket mer pengar man lägger ut. I det här fallet har emellertid Sven Henriesson mera rätt än annars i sådana här investeringskrav, eftersom det här är en fråga om räntabla investeringar, och jag har den uppfattningen att man i tider av knapphet på resurser skall försöka styra så mycket pengar som möjligt över till områden där investeringarna är räntabla.

Nu är det emellertid så vist ordnat här i staten, att man får slåss för de räntabla investeringarna med alla tänkbara driftkostnader och även allt som höjer driftkostnaderna. Det gör att utrymmet blir relativt begränsat i ett läge där budgetunderskottet är så stort som det är, och svårigheten att slå sig fram är faktiskt ganska märkbar. Därför tycker jag att det den här gången har varit ett ganska hyggligt utfall när SJ trots allt fått, som Sven Henriesson säger, en ökning på 115 miljoner reellt. Prishöjningarna tar en del, men det finns ändå en reell ökning – och det är mer än de allra flesta har fått.

När det gäller vinterunderhållet vill jag säga att det är väldigt svårt att planera för vintern – jag har haft tillfälle att göra det i andra sammanhang – därför att man aldrig vet hur väderleken blir. Men en sak har jag lärt mig, nämligen att aldrig någonsin ta dem som har hand om vinterunderhållet alltför mycket på allvar. De gör nämligen precis som Sven Henriesson, som väljer samma basår som SJ, och väljer det år då det snöat som mest och varit som kallast. Sedan pekar man på det våldsamma underskott man fått i budgeten det året och säger att anslagen måste höjas. Men det skall man inte ta ett dugg på allvar. Slå ut det på en tioårsperiod och se hur det ser ut!

Förra året fick SJ aldrig sina vagnar avisade. Normalt är det så, att när de går runt i landet försvinner isen då de kommer in i mildväder. När vagnarna sedan kommer in i kalla områden fryser de till. På det viset cirkulerar järnvägsvagnarna. Förra året var det kallt i hela landet hela vintern, och SJ hade stora bekymmer. I år har SJ alls icke de bekymren. I själva verket har man det f. n. ganska hyggligt ställt när det gäller frågan om nedisning och vinterunderhåll – så det här året kommer SJ aldrig att ta väderleksförhållandena till intäkt för krav när det gäller vinterunderhåll. Det här är en erfarenhet som man lär sig av, inte minst om man har varit gatuborgarråd i tre år. Då vet man nämligen hur det är när det gäller snöröjning.

Slutligen kommer Sven Henriesson, som i övrigt gjorde ett bedövande sakligt inlägg, med frågan om hela järnvägen nu skulle bli Wallenbergs järnväg. Ja, varför inte – det skulle nog bli effektivt. Är Sven Henriesson och jag överens om att vi kanske skulle försöka få fram investeringsmedel genom att sälja järnvägen exempelvis till Wallenberg och få detta jättelika företag skött av honom? Jag tror inte det. Det här är väl mera en nödvändighet för en vpk:are att säga. I själva verket är det så att vi i ett läge där vi fått en viss

ökning av investeringsramen skall försöka få SJ att kunna hyra materiel -- det arbetar vi hårt med -- när investeringsmedel inte kan fås fram på annat sätt. SJ skall ju förränta det de hyr. SJ skall göra bra affärer med detta. På det sättet kan man skapa kapital. Jag ser inte någon nackdel i detta, tvärtom. Vi har alltså en möjlighet i tider av resursknapphet att öka möjligheterna för statens järnvägar att skaffa vagnar, material och annat. Dessutom kan man tänka sig att SJ hyr av sina kunder, exempelvis industriföretag. Ett bättre sätt att träffa långtidsavtal än att exempelvis ett industriföretag hyr järnvägsvagnar har jag svårt att tänka mig. Jag tror t. o. m. herr Wallenberg skulle uppskatta det, eller vad säger Sven Henricsson?

SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Det finns anledning att vara mycket vaksam när det gäller minskningen av personalen vid SJ. Man har under många år underlåtit att rekrytera, och denna politik ger ett explosionsartat resultat när det nu blir aktuellt att skaffa nytt folk för att klara trafiken, i ett läge där denna tenderar att öka bl. a. av energihushållningsskäl och på grund av höjda kostnader för lastbilstransporterna.

Vi är liksom säkerligen också kommunikationsministern väl medvetna om den kris för lastbilstrafiken som uppstod i december, då vi verkligen fick besked om vad som håller på att inträffa. Måhända kommer vi inom relativt kort tid att ställas inför uppgiften att se till att stora volymer tung trafik förs över till järnväg, och det kommer då att behövas personal och resurser för att klara detta.

Jag vill beträffande frågan om indexutvecklingen för investeringsverksamheten säga att bilden blir densamma, även om basåret förläggs längre tillbaka. Också med 1964/65 som basår, med indextalet 100, visar det sig att investeringsvolymen för järnvägarna har försämrats, och det hänger samman med den allmänna trenden på investeringsområdet.

Vad sedan gäller uppgiften 115 milj. kr. som facit för investeringsvolymen har jag testat detta belopp bl. a. på SJ:s ledande folk, och det har då framgått att man är medveten om att det i stort motsvarar prishöjningen, vilket också stämmer med deras egna kalkyler.

Vinterunderhållet är en driftsäkerhetsfråga. Kommunikationsministern har tur med vädret, men låt oss se hur det blir nästa vinter, om kommunikationsministern då fortfarande är kommunikationsminister.

På frågan om leasingförfarandet fick jag inget svar. Jag har själv gjort förfrågningar om huruvida det finns företag som hyr ut järnvägsvagnar i Sverige, och jag har fått beskedet att så inte är fallet. Det är i stället fråga om en finansiell transaktion, varigenom kreditinstitut övertar finansieringen och ägandet av t. ex. järnvägsvagnar. SJ får sedan betala hyra för vagnarna till dessa institut. Men vad blir följderna om ett sådant företag en vacker dag säger: Nu vill vi ha mera betalt för våra tjänster? Och vad skulle det innebära fackligt?

Jag vill också få reda på om järnvägsledningen själv skall få träffa sådana avtal eller om det är meningen att de politiskt skall förankras i riksdagen.

Kommunikationsministern ULF ADELISOHN:

Herr talman! Riksdagen har ju själv rätt att besluta om vad den på sådant sätt vill ha förankrat. Normalt skall väl SJ förankra sådana avtal genom regeringsbeslut och inte träffa dem på egen hand.

Det är väl riktigt att vi än så länge har haft tur med vädret. Låt oss då hoppas att detta skall fortsätta.

När det gäller leasingfrågan förstår jag inte varför Sven Henriesson är så orolig. Det är ju inte fråga om att järnvägsvagnar hyrs ut till någon. I ett läge där man inte kan få fram investeringsmedel kan kanske i stället industrin få fram sådana medel för sina behov på denna väg, och då tas det upp ett lån för det ändamålet. Vagnarna kommer att ägas av industrin, som utnyttjar SJ:s räls för dem. Industrin får då betala SJ för att använda rälsen. På det sättet kan vi öka användningen av våra järnvägar, till fromma för transporterna och med sparande av energi, utan att behöva ta i anspråk de investeringsmedel som ändå är så knappt tillmätta. Det är ett bekvämt och smidigt förfarande, helt enkelt ett sätt att vara uppfinningsrik vid en tidpunkt när vi har ont om investeringsmedel.

SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Jag noterar i varje fall att man nu går in för någonting nytt. I budgetpropositionen rekommenderas på två ställen åtgärder för att via uthyrning och leasing finansiera behov av utrustning till järnvägen. Detta förfaringsätt är alltså nytt, och jag anser att det, genom riksdagens prövning, bör bli föremål för en politisk bedömning.

Det kan inte vara rimligt att man öppnar möjligheter för t. ex. privata kapitalintressen att bli ägare av utrustning som tidigare ägts av staten och att dessa intressenter skall kunna slå mynt av detta. Det kan inte vara rimligt och riktigt att så sker.

Jag kan meddela kommunikationsministern att jag är så pass informerad att jag är på det klara med - och kan berätta - att det finns ett stort intresse från privata leasingföretag och finansföretag som uttrycks i inströmmande erbjudanden till centralförvaltningen.

Kommunikationsministern ULF ADELISOHN:

Herr talman! För det första har budgetpropositionen förelagts riksdagen. Därmed kommer den politiska prövningen att göras av Sveriges riksdag - det är helt klart.

För det andra är debattörer som företräder vpk så sorgligt okunniga om hur man gör affärer att jag blir förtvivlad. En kommunist tror att den ena parten när det görs en affär alltid blir grundligt lurad och att den andra parten gör en mycket bra affär och skinnar den stackare som blir lurad. Det är inte så, herr Henriesson - då skulle aldrig någon göra mer än en affär med någon annan. I själva verket kan en affär som görs av två parter vara bra för båda. Detta är naturligtvis en elementär kunskap för oss som är anhängare av det blandekonomiska systemet och i sanning någonting fruktansvärt för en vpk:are. Men så förhåller det sig i affärlivet.

Eftersom herr Henriesson nu säger att han är så informerad vill jag uppmana honom att gå ut och fråga vilken affärsman som helst på stan, exempelvis en som står i en tobakshandel, om han varenda gång han köper in någonting blir skändligen lurad av den som säljer eller om han varenda gång han säljer en vara till någon skändligen lurar den som köper. Så är det inte – man kan faktiskt träffa affärsavtal som är till fördel för båda parter. Det är anledningen till att det, herr Henriesson, träffas affärsavtal världen över.

Detta var en liten lektion i elementär kapitalism.

SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Jag vet genom erfarenhet "rakt på bara kroppen" – jag kommer från arbetarleden – att vi lever i ett samhälle där målsättningen för de stora företagen är att förbättra resultatet, försöka få största möjliga vinst. Aktieägare och revisorer kräver att företagen har denna strävan. Dessa skulle aldrig godkänna att det stora privata företaget uppvisade ett resultat som inte var maximalt, att det bedrev en policy som inte innebar att det insatta kapitalet förräntades på bästa möjliga sätt. Detta är helt naturligt, eftersom vi har ett sådant ekonomiskt system. Jag säger ingenting om detta, men jag kritiserar givetvis systemet. Men inom ramen för detta system måste man agera så.

När staten ger sig ut på denna marknad och låter investmentföretag förvärva utrustning som statens järnvägar skall använda gör sig staten, om man later det gå för långt, beroende av dessa företag. T. v. är det bara fråga om mindre åtgärder, men detta kan vara en öppning för större åtgärder. Jag har velat peka på detta, och jag uttrycker förhoppningen att detta förfarande blir föremål för ytterligare prövning i samband med behandlingen av budgetpropositionen.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 19 Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1979/80:409 och 410 till konstitutionsutskottet

1979/80:411 till skatteutskottet

1979/80:412 till justitieukskottet

1979/80:413 till lagutskottet

1979/80:414 och 415 till utrikesutskottet

1979/80:416 till försvarsutskottet

1979/80:417–420 till socialförsäkringsutskottet

1979/80:421–423 till socialutskottet

1979/80:424–426 till utbildningsutskottet

1979/80:427–433 till trafikutskottet

1979/80:434–437 till jordbruksutskottet

1979/80:438 och 439 till näringsutskottet

1979/80:440–445 till arbetsmarknadsutskottet

1979/80:446 till civilutskottet

1979/80:447 till justitieutskottet
1979/80:448 till försvarsutskottet
1979/80:449 till socialutskottet
1979/80:450 till utbildningsutskottet
1979/80:451 till socialutskottet
1979/80:452 till näringsutskottet
1979/80:453 till civilutskottet
1979/80:454 till utbildningsutskottet
1979/80:455 till kulturutskottet

§ 20 Föredrogs och bifölls

Interpellationsframställning 1979/80:121

§ 21 Talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle propositionerna nr 100 och 101 sättas sist.

§ 22 Anmäldes och bordlades

1979/80:456 av *Margareta Andrén* och *Marianne Wahlberg* om frågor som hör samman med begravning av invandrare
1979/80:457 av *Anders Gernandt* om interpellationer m. m.
1979/80:458 av *Sture Palm* om presstödet
1979/80:459 av *Olof Palme m. fl.* om rösträtten för invandrare m. m.
1979/80:460 av *Sven-Gösta Signell* och *Gunnar Olsson* om informationen rörande riksdagens arbete
1979/80:461 av *Sten Svensson* och *Bengt Wittbom* om pensionerna till politiskt valda förtroendemän
1979/80:462 av *Åke Svensson* om vidgad rätt till presstöd
1979/80:463 av *Lars Werner m. fl.* om riksdagens hus
1979/80:464 av *Allan Åkerlind m. fl.* om medlemskap i politiskt parti
1979/80:465 av *Blenda Litmarck* om premieobligationer
1979/80:466 av *Esse Petersson* om en statskommunal enhetsskatt
1979/80:467 av *Ingrid Segerström* och *Anita Gradin* om vidgad rätt till uppskov med realisationsvinstbeskattning
1979/80:468 av *Bengt Silfverstrand* och *Egon Jacobsson* om beskattningen av livräntor i samband med egendomsförvärv
1979/80:469 av *Rune Torwald* och *Karl-Eric Norrby* om beskattningen av traktamenten m. m.
1979/80:470 av förste vice talmannen *Ingegerd Troedsson* om pensionförsäkring i samband med företagsförsäljning
1979/80:471 av *Anna Wohlin-Andersson* om bibehållande av kustposteringen i Arkösund
1979/80:472 av *Stina Andersson m. fl.* om förkortade väntetider för vittnen vid domstol
1979/80:473 av *Allan Ekström* om målsägandeförhör
1979/80:474 av *Lars Werner m. fl.* om avskaffande av isolering inom kriminalvården, m. m.

- 1979/80:475 av *Lars Werner m. fl.* om upphävande av lagen om tillfälligt omhändertagande
- 1979/80:476 av *Filip Fridolfsson* och *Tore Nilsson* om tillgång till biblar m. m. för medborgarna i Sovjetunionen
- 1979/80:477 av *Nils Hjorth* och *Margit Sandéhn* om avskaffande av dödsstraff. m. m.
- 1979/80:478 av *Lars Werner m. fl.* om bistånd till Demokratiska folkrepubliken Yemen
- 1979/80:479 av *Lars Werner m. fl.* om ökat bistånd till Nicaragua
- 1979/80:480 av *Lars Werner m. fl.* om svenskt medlemskap i den internationella alliansfria rörelsen
- 1979/80:481 av *Axel Andersson* och *Ing-Marie Hansson* om uppvärmningen av Hälsinge regementes lokaler
- 1979/80:482 av *Olof Palme m. fl.* om försvarspolitiken
- 1979/80:483 av *Lars Werner m. fl.* om sänkning av militärutgifterna
- 1979/80:484 av *Karin Israelsson* och *Eivor Nilsson* om vårdbidraget för handikappat barn
- 1979/80:485 av *Karl Leuchovius* och *Sten Svensson* om folkpension m. fl. förmåner till personer som är intagna på statliga anstalter
- 1979/80:486 av *Gullan Lindblad* och *Göthe Knutson* om utbetalningen av studiemedel
- 1979/80:487 av förste vice talmannen *Ingegerd Troedsson m. fl.* om ersättning från allmänna försäkringen för behandling av legitimerad psykolog
- 1979/80:488 av *Margaretha af Ugglas m. fl.* om rättvisare social trygghet för kvinnor och män
- 1979/80:489 av *Sivert Andersson* om de regionala skyddsombudens verksamhet
- 1979/80:490 av *Anders Gernandt m. fl.* om hälsohem och alternativa vårdmetoder
- 1979/80:491 av *Thure Jadestig m. fl.* om en översyn av läkemedelslagstiftningen
- 1979/80:492 av *Thure Jadestig m. fl.* om ökad medverkan av anhörig vid behandling av missbrukare
- 1979/80:493 av *Thure Jadestig m. fl.* om studier av alkoholkonsumtionen
- 1979/80:494 av *Lisa Mattson m. fl.* om hälsoupplysning
- 1979/80:495 av *Olof Palme m. fl.* om ökat anslag till beredskapslagring för hälso- och sjukvården
- 1979/80:496 av *Ulla Tillander* och *Maj Pehrsson* om alternativa förskolor
- 1979/80:497 av *Lars Werner m. fl.* om hemspråksträning i förskolan
- 1979/80:498 av *Lars Werner m. fl.* om höjning av det allmänna barnbidraget
- 1979/80:499 av *Lars Werner m. fl.* om ändring i arbetsmiljölagen
- 1979/80:500 av *Lars Werner m. fl.* om höjda statliga anslag till pensionärsrörelsen

- 1979/80:501 av *Lars Werner m. fl.* om höjda anslag till Karolinska sjukhuset
- 1979/80:502 av *Mårten Werner* om rätt att avbryta livsuppehållande behandling
- 1979/80:503 av *Ulla Ekelund* om lokalradions utveckling m. m.
- 1979/80:504 av *Elisabeth Fleetwood* och *Blenda Littmarck* om förebyggande av alkoholmissbruk m. m. i skolan
- 1979/80:505 av *Eva Hjelmström m. fl.* om begränsning av videogramutbudet
- 1979/80:506 av *Olof Palme m. fl.* om återinförande av statsbidraget till allmän fritidsverksamhet i kommuner
- 1979/80:507 av *Hans Petersson* i Hallstahammar och *Eva Hjelmström* om inrättande av ett affischarmuseum
- 1979/80:508 av *Lars Werner m. fl.* om statsbidrag till kulturell verksamhet bland språkliga minoriteter
- 1979/80:509 av *Lars Werner m. fl.* om Sveriges Radios verksamhet
- 1979/80:510 av *Lars Werner m. fl.* om ökade anslag till utbildningsradion
- 1979/80:511 av *Lars Werner m. fl.* om Nordsatprojektet
- 1979/80:512 av *Lars Werner m. fl.* om kommersialism inom barnkulturområdet
- 1979/80:513 av *Lars Werner m. fl.* om anslag till bildkonstnärskooperativ
- 1979/80:514 av *Mårten Werner* och *Anita Bråkenhielm* om förbud mot boxning
- 1979/80:515 av *Allan Åkerlind m. fl.* om förbud mot svordomar i radio och TV
- 1979/80:516 av *Sivert Andersson* om inrättande av en professur i belysningslära
- 1979/80:517 av *Bertil Danielsson m. fl.* om yrkesteknisk utbildning vid högskolan i Kalmar
- 1979/80:518 av *Britta Hammarbacken m. fl.* om ett program för viss miljöforskning
- 1979/80:519 av *Göte Jonsson m. fl.* om skolöverstyrelsens rätt att besluta om inrättande av linjer och kurser vid enskilda gymnasieskolor
- 1979/80:520 av *Olof Palme m. fl.* om utbildningen inom högskolan
- 1979/80:521 av *Olof Palme m. fl.* om åtgärder för forskning och utveckling
- 1979/80:522 av *Olof Palme m. fl.* om ökat stöd till folkbildningen
- 1979/80:523 av *Ivan Svanström* om lokalisering till Hultsfred av yrkesteknisk högskoleutbildning
- 1979/80:524 av *Lars Werner m. fl.* om s. k. anpassad studiegång
- 1979/80:525 av *Lars Werner m. fl.* om stödundervisning för invandrarelever i gymnasieskolan, m. m.
- 1979/80:526 av *Lars Werner m. fl.* om en demokratisk skola
- 1979/80:527 av *Lars Werner m. fl.* om utbildningen vid universitet och högskolor
- 1979/80:528 av *Jan-Eric Virgin* om viss lantbruksutbildning

- 1979/80:529 av *Kerstin Andersson* i Kumla m. fl. om väderinformation i lokalradion
- 1979/80:530 av *Raul Blücher* om bevarande av persontrafiken på bandelen Lesjöfors–Kristinehamn
- 1979/80:531 av *Raul Blücher* om förstatligande av Nordmark–Klarälvens Järnvägar
- 1979/80:532 av *Filip Fridolfsson* och *Tore Nilsson* om införande av biltåg
- 1979/80:533 av *Sven Henricsson* och *John Andersson* om upprustning av järnvägslinjen Forsmo–Hoting
- 1979/80:534 av *Elver Jonsson* och *Margareta Andrén* om visst förbud för körkortslös att övningsköra privat
- 1979/80:535 av *Marianne Karlsson* om postverkets taxor för distribution av direktreklam
- 1979/80:536 av *Inga Lantz m. fl.* om dubbelspår på järnvägssträckan Älvsjö–Flemingsberg
- 1979/80:537 av *Blenda Littmarek* om upphävande av skyldigheten att läsa motorfordon
- 1979/80:538 av *Elvy Nilsson m. fl.* om en investeringsplan för inlandsbanan, m. m.
- 1979/80:539 av *Sven-Gösta Signell m. fl.* om åtgärder för att förbättra hörbarheten av lokalradiosändaren i Skövde
- 1979/80:540 av *Bengt Silfverstrand m. fl.* om bemanningen av Kullens m. fl. fyrplatser
- 1979/80:541 av *Ivan Svanström* om underhållet av lokalvägar
- 1979/80:542 av *Ivan Svanström* om bevarande av kulturhistoriskt värdefulla stationshus m. m.
- 1979/80:543 av *Oswald Söderqvist m. fl.* om återupptagande av trafiken på järnvägssträckan Enköping–Uppsala
- 1979/80:544 av *Oswald Söderqvist m. fl.* om Uppsalas och Enköpings anslutning till Mälarleden
- 1979/80:545 av *Rune Torwald* och *Olle Eriksson* om ändrade chartertrafikbestämmelser
- 1979/80:546 av *Lars Werner m. fl.* om malmbanan m. m.
- 1979/80:547 av *Lars Werner m. fl.* om gemensam linjetariff för järnvägs- och landsvägstrafiken
- 1979/80:548 av *Olle Wästberg* i Stockholm och *Torkel Lindahl* om televerkets monopolställning
- 1979/80:549 av *Allan Åkerlind* och *Jan-Eric Virgin* om järnvägstrafiken i Stockholms läns nordostregion
- 1979/80:550 av *Anders Gernandt* om information rörande alternativ till plågsamma djurförsök
- 1979/80:551 av *Anders Gernandt* och *Pär Granstedt* om förbud mot import av sälskinn
- 1979/80:552 av *Anders Gernandt* och *Kerstin Göthberg* om begränsning av antalet djurförsök i undervisningssyfte

- 1979/80:553 av *Ivan Svanström* om åtgärder för att främja familjejordbruket
- 1979/80:554 av *Rune Torwald* om pantsystem för batterier, lysrör m. m.
- 1979/80:555 av *Lars Werner m. fl.* om riktlinjer för skogspolitiken
- 1979/80:556 av *Sivert Andersson* om ett branschregister för bilverkstäder
- 1979/80:557 av *Karin Israelsson* om företagsledarutbildning genom de regionala utvecklingsfonderna
- 1979/80:558 av *Eivor Marklund* om studieverksamhet vid statliga verk och företag i Norrbotten
- 1979/80:559 av *Eivor Marklund* om fortsatt drift vid ASSI:s boardfabrik i Piteå, m. m.
- 1979/80:560 av *Bertil Måbrink* om lokalisering till Bergvik av försöksverksamhet med metanoltillverkning
- 1979/80:561 av *Ivan Svanström* om lokalisering till Hultsfred av ett industriellt utvecklingscentrum
- 1979/80:562 av *Ivan Svanström* om en inventering av outnyttjad vattenkraft, m. m.
- 1979/80:563 av *Lars Werner m. fl.* om ökade resurser för industrimineralundersökning och berggrundskartering
- 1979/80:564 av *Lars Werner m. fl.* om statligt övertagande av Bolidenbolaget
- 1979/80:565 av *Lars Werner m. fl.* om ett industrimineralprojekt i Arjeplog
- 1979/80:566 av *Lars Werner m. fl.* om förstatliganden inom energisektorn
- 1979/80:567 av *Margareta Andrén* om anställning av pensionerad anhörig som hemsjukvårdare
- 1979/80:568 av *Wilhelm Gustafsson* om ökade regionalpolitiska insatser i södra Älvsborg
- 1979/80:569 av *Marie-Ann Johansson* och *Karin Nordlander* om införande av begreppet "fackligt förtroendevald" i officiellt språkbruk
- 1979/80:570 av *Sture Palm* och *Olle Göransson* om medborgarskap i de nordiska staterna
- 1979/80:571 av *Catarina Rönnung m. fl.* om åtgärder för ökad jämställdhet mellan män och kvinnor
- 1979/80:572 av *Sten Svensson* och *Bengt Wiithom* om översyn av de lagstadgade ledighetsformerna
- 1979/80:573 av *Lars Werner m. fl.* om ändring i lagen om arbetslöshetsförsäkring, m. m.
- 1979/80:574 av *Lars Werner m. fl.* om rätt till tjänstledighet för arbete inom fackliga och politiska organisationer och inom folkrörelser
- 1979/80:575 av *Lars Werner m. fl.* om obligatorisk arbetsförmedling m. m.
- 1979/80:576 av *Lars Werner m. fl.* om en utvecklingsplan för Norrbotten
- 1979/80:577 av *Lars Werner m. fl.* om ändring i lagen om facklig förtroendemans ställning på arbetsplatsen
- 1979/80:578 av *Olle Westberg* i *Hofors m. fl.* om ändrad stödområdesplace-

Tisdagen den
22 januari 1980

Anmälan av interpellation

- ring av kommunerna i Gävleborgs län
1979/80:579 av *Anna Wohlin-Andersson* om länsstyrelsernas befogenhet att besluta i ärenden om lokaliseringsstöd
1979/80:580 av *Per Bergman* och *Oskar Lindkvist* om översyn av lagen om förvärv av hyresfastighet m. m.
1979/80:581 av *Marianne Karlsson* om energisparande lokalisering av bebyggelse
1979/80:582 av *Ingrid Segerström* och *Anita Gradin* om lånebestämmelserna för vissa gemensamhetslokaler
1979/80:583 av *Lars Werner m. fl.* om byggnadsstadgans bestämmelser rörande barnsäkerhet
1979/80:584 av *Lars Werner m. fl.* om kollektivhus och andra kollektiva boendeformer
1979/80:585 av *Lars Werner m. fl.* om stopp för markspekulation i fjällvärlden, m. m.
1979/80:586 av *Lars Werner m. fl.* om inrättande av en av fackföreningarna förvaltd semester- och rekreationsfond

§ 23 Anmälan av interpellation

Anmäldes och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

den 21 januari

1979/80:122 av *Märta Fredrikson* (c) till kommunikationsministern om åtgärder med anledning av Almöbrokatastrofen:

Det var en katastrof innebärande djup mänsklig tragedi som inträffade när Almöbron vid Tjörn på länstrafikleden 160 Rotviksbro–Orust–Tjörn med anslutning till E 6 söder om Stenungsund påseglades och rasade.

Tragedin förstärktes på ett sätt som inte går att beskriva när sedan bil efter bil körde ut över den avbrutna brokanten och ned i djupet, där de enligt rapporter nu påträffade bilarna staplades på varandra.

De tankar som påträngande följde, inte minst för oss vilka använder bron som fast landförbindelse, gällde i första hand den mänskliga tragedin. Sedan följde tankar angående alla de praktiska problem som uppstår.

Brokatastrofen får en rad olika konsekvenser för dem som bor på öarna, då stora delar av befolkningen, industrierna och näringslivet i nuläget var beroende av denna fastlandsförbindelse. Även boende i t. ex. Lysekilsområdet använder länsväg 160 för färder och transporter till och från Göteborg. Det innebar för dem en väsentligt kortare färdtid än att köra över Uddevalla. Befolkningen och näringslivet på fastlandet var också beroende av broförbindelsen.

En rad åtgärder sattes omedelbart in för att provisoriskt lösa de mest akuta kommunikationsproblemen.

Nu är det synnerligen viktigt att snabbt bygga den nya bron över Almösundet och att det för byggandet av denna ställs medel till förfogande i ett extra anslag. Brobyggandet bör ej gå ut över det vägbyggande i övrigt som är planerat i länet.

Under tiden fram till dess denna bro blir klar finns en rad problem att lösa. Däri ingår t. ex. förbättringar av vägarna till och från de färjelägen som skall användas. Förbättringar av vägnätet på Orust är enligt Orusts kommun och näringslivet där nödvändiga för regionen. Kravet på förbättringar får nu ökad aktualitet, då man får räkna med en ökad belastning på vägarna. Det är angeläget att medel för detta ställs till förfogande.

Det finns ett principbeslut om bro även från Orust till fastlandet. Redan den trafiksituation som rått har visat att trafikmässigt är behovet av båda broarna stort. Därför är det viktigt att projekteringsarbetet för den senare bron ej avstannar. Den bör komma till utförande så snabbt som möjligt efter återuppbyggandet av Almösundsbron.

En annan näraliggande uppgift är att se över säkerhetsanordningarna vid Skåpesundsbron och Nötesundsbron.

Det är ett flertal problem som nu är aktuella, bl. a. för kommunikationer, näringsliv, allmän service, sjukvård och ordningsväsendets organisation.

Med stöd av det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till kommunikationsministern ställa följande fråga:

Vilken är regeringens samlade syn på de åtgärder som måste till från statliga myndigheter med anledning av broraset, och i vilken takt kan man räkna med att bron blir återuppbyggd?

§ 24 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 21 januari

1979/80:280 av *Bertil Jonasson* (c) till industriministern om verktygsstältillverkningen i Hagfors:

Syssestättningssituationen i Värmland är svår, och speciellt svår är situationen i Hagfors. Omvandlingen av stålindustrin är av mycket stor betydelse när det gäller Hagfors framtida möjligheter. Det gäller att slå vakt om verktygsstältillverkningen i Hagfors.

Med anledning härav vill jag fråga industriministern vilka åtgärder regeringen avser vidta för att säkra utvecklingen av verktygsstältillverkningen i Hagfors.

Tisdagen den
22 januari 1980

*Meddelande om
frågor*

1979/80:281 av *Olle Wästberg* i Stockholm (fp) till utrikesministern om frigivning av en i Polen fängslad svensk medborgare:

Sedan mer än en månad sitter svensken Björn Laqvist fängslad i Polen. Han arresterades i Gdansk den 11 december 1979, när han försökte föra in en stencileringsapparat i Polen.

Vilka åtgärder vidtar den svenska regeringen för att åstadkomma ett skyndsamt frisläppande av Björn Laqvist?

1979/80:282 av *Torkel Lindahl* (fp) till kommunikationsministern om åtgärder för att lindra följderna av Almöbrokatastrofen:

Den tragiska olyckan med Almöbron vid Tjörn medför stora kommunikationssvarigheter för människor och företag i Tjörns och Orusts kommuner. Snabba och effektiva åtgärder krävs för att undvika att katastrofen även medför svåra ekonomiska följder för de berörda kommunerna.

Kan kommunikationsministern redogöra för de åtgärder som vidtages av myndigheterna i syfte att lindra konsekvenserna av katastrofen?

§ 25 Kammaren åtskildes kl. 15.35.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert