

Måndagen den 31 januari

Kl. 15.00

§ 1 Justerades protokollen för den 18, 19, 20 och 21 innevarande månad.

§ 2 Upplästes följande till kammaren inkomna skrivelse:

Till riksdagens kammare

Jag får härmed anhålla om entledigande från uppdraget som ledamot i styrelsen för Stiftelsen Riksbankens jubileumsfond från och med den 1 april 1977.

Stockholm den 21 januari 1977

Krister Wickman

Denna anhållan godkändes av kammaren.

§ 3 Föredrogs och hänvisades

Motioner

1976/77:564–593 till konstitutionsutskottet

1976/77:594–600 till finansutskottet

1976/77:601–630 till skatteutskottet

1976/77:631 till finansutskottet

1976/77:632–647 till justitieutskottet

1976/77:648–668 till lagutskottet

1976/77:669–676 till utrikesutskottet

1976/77:677–699 till socialförsäkringsutskottet

1976/77:700–734 till socialutskottet

1976/77:735–759 till kulturutskottet

1976/77:760–796 till utbildningsutskottet

1976/77:797–817 till trafikutskottet

1976/77:818 till civilutskottet

1976/77:819–834 till trafikutskottet

1976/77:835–840 till jordbruksutskottet

1976/77:841 till trafikutskottet

1976/77:842–854 till jordbruksutskottet

1976/77:855–885 till näringsutskottet

1976/77:886–893 till arbetsmarknadsutskottet

1976/77:894 till utbildningsutskottet

1976/77:895 och 896 till arbetsmarknadsutskottet

1976/77:897 till lagutskottet

1976/77:898–911 till arbetsmarknadsutskottet

1976/77:912–926 till civilutskottet

1976/77:927 yrkande 1 till utbildningsutskottet, yrkande 2 till civilutskottet

Nr 60

Måndagen den
31 januari 1977

1976/77:928–934 till civilutskottet
1976/77:935 till konstitutionsutskottet
1976/77:936 till skatteutskottet
1976/77:937 till konstitutionsutskottet
1976/77:938 till näringsutskottet
1976/77:939 till utbildningsutskottet
1976/77:940 till näringsutskottet
1976/77:941 till arbetsmarknadsutskottet
1976/77:942 till justitieutskottet
1976/77:943 till försvarsutskottet
1976/77:944 betr. ändring i föräldrabalken till lagutskottet samt i övrigt
till socialutskottet
1976/77:945 till försvarsutskottet
1976/77:946 till justitieutskottet
1976/77:947 till socialförsäkringsutskottet
1976/77:948 till arbetsmarknadsutskottet
1976/77:949 till socialförsäkringsutskottet
1976/77:950 till socialutskottet
1976/77:951 till utbildningsutskottet
1976/77:952 till socialförsäkringsutskottet
1976/77:953 till socialutskottet
1976/77:954 till justitieutskottet
1976/77:955 till socialutskottet
1976/77:956 till trafikutskottet
1976/77:957 till civilutskottet
1976/77:958 till socialutskottet
1976/77:959 till socialförsäkringsutskottet
1976/77:960 till utbildningsutskottet
1976/77:961 till näringsutskottet
1976/77:962 till kulturutskottet
1976/77:963 till socialutskottet
1976/77:964 till utbildningsutskottet
1976/77:965 till kulturutskottet
1976/77:966 till näringsutskottet
1976/77:967 till utbildningsutskottet
1976/77:968 till näringsutskottet
1976/77:969 till trafikutskottet
1976/77:970–972 till skatteutskottet
1976/77:973 till näringsutskottet
1976/77:974 till jordbruksutskottet
1976/77:975 till lagutskottet
1976/77:976 till arbetsmarknadsutskottet
1976/77:977 och 978 till utbildningsutskottet
1976/77:979 till socialutskottet
1976/77:980 till arbetsmarknadsutskottet
1976/77:981 till konstitutionsutskottet

1976/77:982 till finansutskottet
1976/77:983 till utbildningsutskottet
1976/77:984 och 985 till arbetsmarknadsutskottet
1976/77:986 till socialutskottet
1976/77:987 till kulturutskottet
1976/77:988 till utbildningsutskottet
1976/77:989 till arbetsmarknadsutskottet
1976/77:990 till utbildningsutskottet
1976/77:991 till civilutskottet
1976/77:992 till skatteutskottet
1976/77:993 till finansutskottet
1976/77:994 till civilutskottet
1976/77:995–1005 till konstitutionsutskottet
1976/77:1006–1014 till finansutskottet
1976/77:1015–1022 till skatteutskottet
1976/77:1023 till finansutskottet
1976/77:1024–1042 till skatteutskottet
1976/77:1043–1048 till justitieutskottet
1976/77:1049–1051 till lagutskottet
1976/77:1052–1063 till utrikesutskottet
1976/77:1064–1070 till försvarsutskottet
1976/77:1071 till socialförsäkringsutskottet
1976/77:1072 till socialutskottet
1976/77:1073–1088 till socialförsäkringsutskottet
1976/77:1089 till utbildningsutskottet
1976/77:1090–1094 till socialförsäkringsutskottet
1976/77:1095–1105 till socialutskottet
1976/77:1106 till utbildningsutskottet
1976/77:1107–1121 till socialutskottet
1976/77:1122–1142 till kulturutskottet
1976/77:1143–1166 till utbildningsutskottet
1976/77:1167 till arbetsmarknadsutskottet
1976/77:1168–1177 till utbildningsutskottet
1976/77:1178–1212 till trafikutskottet
1976/77:1213–1238 till jordbruksutskottet
1976/77:1239–1245 till näringsutskottet
1976/77:1246 till skatteutskottet
1976/77:1247–1260 till näringsutskottet
1976/77:1261–1281 till arbetsmarknadsutskottet
1976/77:1282–1293 till civilutskottet
1976/77:1294 till finansutskottet
1976/77:1295 och 1296 till skatteutskottet
1976/77:1297 och 1298 till socialförsäkringsutskottet
1976/77:1299 till socialutskottet
1976/77:1300 till utbildningsutskottet
1976/77:1301 till arbetsmarknadsutskottet

Nr 60

Måndagen den
31 januari 1977

*Om Bromma
flygplats*

1976/77:1302 till civilutskottet
1976/77:1303 till socialutskottet
1976/77:1304 till utbildningsutskottet
1976/77:1305 till socialutskottet
1976/77:1306 till utbildningsutskottet
1976/77:1307 till socialutskottet
1976/77:1308 till civilutskottet
1976/77:1309 till socialutskottet
1976/77:1310 till jordbruksutskottet
1976/77:1311 till socialutskottet
1976/77:1312 till utbildningsutskottet
1976/77:1313 till civilutskottet
1976/77:1314 till utbildningsutskottet
1976/77:1315 till socialutskottet
1976/77:1316 till utbildningsutskottet
1976/77:1317 och 1318 till trafikutskottet
1976/77:1319 till näringsutskottet
1976/77:1320 till trafikutskottet
1976/77:1321 till jordbruksutskottet
1976/77:1322 till näringsutskottet
1976/77:1323 till jordbruksutskottet
1976/77:1324 till arbetsmarknadsutskottet
1976/77:1325 till näringsutskottet
1976/77:1326 till civilutskottet
1976/77:1327 till näringsutskottet
1976/77:1328 till skatteutskottet
1976/77:1329 och 1330 till arbetsmarknadsutskottet
1976/77:1331 till utbildningsutskottet
1976/77:1332 till arbetsmarknadsutskottet
1976/77:1333 till konstitutionsutskottet
1976/77:1334 till utbildningsutskottet

§ 4 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningarna
1976/77:84–87.

§ 5 Om Bromma flygplats

Herr kommunikationsministern TURESSON erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels fru *Andréns* (fp), dels herr *Claesons* (vpk) den 18 januari anmälda frågor, 1976/77:196 resp. 203, och anförde:

Herr talman! Fru Andréns har frågat mig om utredningen om Bromma flygplats framtid även kommer att beakta säkerheten för de kringboende i Bromma.

Herr Claeson har – med anledning av den inträffade katastrofen vid inflygning till Bromma flygplats och mot bakgrund av den debatt som

nyligen fördes och det beslut om förnyad utredning som togs av riksdagen – frågat mig, om jag är beredd att lägga ned utredningen om Bromma flygplats framtid.

Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

Lördagen den 15 januari inträffade en mycket svår flygolycka i närheten av Bromma flygplats. Jag vill här inledningsvis på regeringens vägnar framföra vårt djupa deltagande i den stora sorg som drabbat anhöriga till de omkomna.

Frågorna föranleder mig att ge en kort redogörelse för den Bromma-utredning som regeringen tillsatte i höstas.

Luftfartsverket och Linjeflyg AB anmälde i oktober i fjol – alltså i direkt anslutning till att regeringen tillträdde – att en eventuell överföring av Linjeflygs verksamhet från Bromma till Arlanda flygplats av praktiska och tekniska skäl inte kan ske enligt ursprunglig tidsplan – dvs. under år 1977 – utan tidigast vid utgången av år 1978.

Tidigare utredningar rörande flygplatsfrågan i Stockholmsregionen har enligt sina direktiv inte kunnat belysa förutsättningarna för Brommas eventuella roll i en framtida flygplatsorganisation. Mot bakgrund härav och med hänvisning till den frist som erhöles genom en förskjutning av tidpunkten för en eventuell överföring av Linjeflygs verksamhet från Bromma till Arlanda tillkallade jag i november i fjol en särskild utredare med uppgift att överväga förutsättningarna för att i någon form bibehålla Bromma som flygplats. Utredare är justitiekansler Ingvar Gullnäs.

Utredningen skall med utgångspunkt i en bedömning av främst trafik- och flygplansmaterielutvecklingen och möjligheterna till bullerdämpande åtgärder överväga miljöaspekterna vid olika alternativ av fortsatt flygverksamhet på Bromma. Utredningen skall vidare med beaktande av kapacitetsförhållanden och säkerhetskrav samt övriga förutsättningar bedöma behovet av investeringar på flygplatsen. Genom utredningen erhålls – inför förestående ställningstagande till frågan om verksamheten på Bromma och Arlanda flygplatser – en komplettering av föreliggande beslutsunderlag i de delar som hittills inte har belysts.

Genom tilläggsdirektiv har Stockholmsregionens allmänflygutredning fått i uppdrag att överväga också Bromma som ett alternativ för en framtida lokalisering av allmänflyget i Stockholmsregionen. De båda utredningarna skall samråda i denna fråga. För att behålla handlingsfriheten har regeringen dessutom uppdragit åt luftfartsverket att utarbeta de förslag till ändringar i nuvarande dispositionsplan för Arlanda flygplats som behövs för en eventuell överföring på kort resp. längre sikt till Arlanda av den inrikes linjetrafiken på Bromma. Resultaten av samtliga överväganden skall redovisas för chefen för kommunikationsdepartementet senast den 1 juni i år. Jag avser att efter sedvanlig remissbehandling föreslå regeringen att proposition om verksamheten på Bromma och Arlanda flygplatser skall föreläggas riksdagen i höst. Om Linjeflygs verksamhet skall överföras från Bromma till Arlanda, så kan det alltså – utan någon försening genom utredningen – ske vid utgången av år 1978.

Nr 60

Måndagen den
31 januari 1977

Om Bromma flygplats

Eftersom Brommautredningen inte försenar en eventuell överföring av Linjeflygs verksamhet från Bromma till Arlanda flygplats, finns det enligt min mening – vilket är mitt svar på herr Claesons fråga – ingen anledning att nu lägga ned utredningen. En nedläggning av utredningen skulle dessutom innebära en avvikelse från riksdagens ställningstagande i december i fjol angående Bromma.

Den nyligen inträffade flygolyckan ger särskild anledning till en noggrann bedömning av säkerhetsaspekterna. Som svar på fru Andréns fråga vill jag understryka att utredningen skall beakta säkerhetsaspekterna i vid bemärkelse. Detta innebär att säkerheten för de kringboende kommer att beaktas, varvid haverikommissionens bedömningar kommer att vägas in i utredningens slutsatser om möjligheterna att för framtiden behålla Bromma som flygplats.

Fru ANDRÉN (fp):

Herr talman! Jag ber först att få tacka kommunikationsminister Turesson för svaret på min fråga, som rör säkerhetsriskerna för de kringboende vid Bromma flygfält. Den frågan har ju aktualiserats alldeles speciellt efter den tragiska flygolyckan i Kälvesta. Men redan i den Brommadebatt som vi hade här i kammaren i december tog jag upp säkerhetsriskerna för de kringboende vid Brommafältet, bl. a. på grund av redan då inträffade olyckor och tillbud.

I de direktiv som den nya utredningen om Brommafältet nu fått har jag inte klart kunnat utläsa att säkerhetsriskerna för dem som bor runt Bromma skulle komma att beaktas. Därför ville jag med den här frågan till kommunikationsministern få en bekräftelse på detta.

I direktiven sägs visserligen att utredaren skall beakta kapacitetsförhållanden och säkerhetskrav och med utgång från detta bedöma behovet av investeringar på flygplatsen. Men det verkar som om utredningen mest skall koncentrera sig på själva flygplatsen.

Den utsedde utredaren har sagt att haverikommissionens resultat vid undersökningen av vad som har orsakat olyckan i Kälvesta i första hand får avgöra om olyckan kan ha något samband med diskussionerna om Brommas vara eller icke vara som flygplats.

Från både enmansutredaren och en del andra har framförts att alla som bor under en flygled löper risk att komma i vägen för ett störtande flygplan vid ett haveri. Och visst är det sant att denna risk finns, men den är ju mycket större om folk bor eller vistas i tätbebyggda områden i direkt anslutning till landnings- och startbanor. 85 % av alla haverier sker nämligen i dessa banor eller deras förlängningar. Start och landning är alltså de mest kritiska momenten.

Enligt piloterna är det inte svårare rent tekniskt att flyga på Bromma än på andra flygplatser, men problem uppstår om man plötsligt måste nödlanda med sitt plan. Då finns bara Ulvsundasjön och ett gärdet intill flygfältet att ta till. För hur man än flyger in till Brommafältet måste man på mycket låg höjd flyga över tät bebyggelse, eftersom alla inflyg-

ningsledningarna har sådana sträckningar.

Bara Umeå, Karlstad och möjligen Norrköping har i Sverige liknande svåra lägen för sina flygfält, och det är illa nog. Men då måste man jämföra det oerhört mycket större antal flygrörelser per dygn som Bromma har. Vi skall vara tacksamma för att Brommafältet varit förskonat från många svåra olyckor. Men vi får inte nonchalera de säkerhetsrisker som uppenbarligen finns för befolkningen runt Bromma flygplats.

Herr talman! Jag tar nu fasta på kommunikationsminister Turessons löfte att säkerheten för de runt Bromma boende skall väga tungt i den nu pågående utredningens bedömning om linjeflygtrafikens placering.

Herr CLAESON (vpk):

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

Den tragiska flygolyckan för ett par veckor sedan vid inflygning till Bromma flygplats har återigen aktualiserat frågan om flygfältets vara eller inte vara. Även om motståndet mot Bromma flygplats hittills gällt nästan enbart buller- och miljöfrågor så har denna olycka på ett kusligt sätt ställt även riskerna med att bo nära en flygplats i centrum för debatten.

Man måste också vara klar över att dessa risker ökar. Det är inte lämpligt att behålla en flygplats, som hör till de mest trafikerade i Europa, mitt inne i så tätbefolkade områden som de kring Bromma. Hälsovårdsnämnden i Stockholm har beräknat att antalet människor i västra Stockholm som bor i ett stråk där inrikesplanen till Bromma flygplats går ner för landning uppgår till omkring 140 000.

I den debatt som förts sedan slutet av 1950-talet har säkerhetsfrågorna inte varit de som främst diskuterats, även om den sidan av problemen alltid har funnits med. Bromma flygplats byggdes ju långt innan nuvarande säkerhetsbestämmelser fastställdes och har under senare år inte moderniserats i samma takt som övriga flygplatser ingående i linjeflygsnätet. Linjeflygs piloter har ju också framfört att de endast med tveksamhet kunnat anse att flygsäkerheten var tillfyllest.

För mig och alla andra som under många år har krävt en avveckling av flygplatsen framstod det som märkligt då den borgerliga regeringen inte stod fast vid det tidigare nedläggningsbeslutet utan tillsatte en ny utredning om Bromma flygplats framtid. Frågan är enligt min och många andras mening tillräckligt utredd, och det som återstår är främst att sätta till alla resurser för att fullfölja tidigare beslut och ställningstaganden om inrikesflygets flyttning till Arlanda. Det är synnerligen allvarligt att överflyttningen av Linjeflygs verksamhet genom den nya utredningen ytterligare kan fördröjas, även om kommunikationsministern här nyss har sagt att man inte behöver befara det.

Flygsäkerheten, säkerheten för flygpersonal och passagerare, måste naturligtvis sättas främst vid en samlad bedömning av framtida inrikesflyg, och en flygplats som används för linjefart måste uppfylla stora krav i säkerhetshänseende. Riskerna måste enligt min mening bedömas redan

Nr 60

Måndagen den
31 januari 1977

*Om Bromma
flygplats*

nu vara så stora att de tillsammans med alla tidigare utredningar om flyget, dess kapacitet, buller, avgaser m. m. mycket väl motiverar att utflyttningen från Bromma nu förbereds och fullföljs.

Jag vill till sist fråga kommunikationsministern om han anser att man kan behålla Bromma som centrum för det reguljära inrikesflyget med den trafikintensitet och det antal stora flygplan som man nu har.

Herr kommunikationsministern TURESSON:

Herr talman! Herr Claesons anförande föranleder mig att göra några kommentarer.

De 140 000 människor – om siffran är exakt riktig kan jag inte svara på – som herr Claeson nämnde bor ingalunda under några inflygningsstråk. Det är det antal som anses vara berörda av bullret.

Herr Claeson talar vidare om tidigare nedläggningsbeslut. Jag skulle i min tur vilja fråga herr Claeson: Vad är det för beslut? Mig veterligt finns det inget beslut om att Bromma skall läggas ned.

Jag vidhåller min uppfattning att den av mig tillsatta utredningen icke kommer att försena en eventuell utflyttning av inrikesflyget från Bromma till Arlanda – det var förutsättningen för utredningen. Och den bedömningen är korrekt.

Herr Claeson frågar slutligen direkt om jag anser att Bromma kan behållas som centrum för inrikesflyget i Stockholmsregionen. Det är självklart att jag inte kan svara på den frågan förrän utredningen är klar och har blivit föremål för remissbehandling.

Fru ANDRÉN (fp):

Herr talman! Låt mig i anslutning till den senaste debatten bara säga att Bromma ju kom till under den tid då flyget inte hade några stora krav på utrymme. Man visste vid den tiden väldigt litet om de framtida behoven. Flygplansrörelserna per dygn är redan nu mycket omfattande, och skulle man komma till det enligt min och många mening olyckliga resultatet att Linjeflyg skulle vara kvar på Bromma skulle antalet flygrörelser öka ytterligare och därmed risken för olyckor.

Herr talman! Det går aldrig att åstadkomma fullständig säkerhet i flygverksamheten, men en flyttning av flyget från Bromma till Arlanda skulle innebära en väsentlig förbättring av säkerheten och tryggheten för de boende i såväl Stockholm som Solna och Sundbyberg utan att några andra människors säkerhet äventyrades.

Herr CLAESON (vpk):

Herr talman! Jag vill först säga att de 140 000 människor som Stockholms hälsovårdsnämnd säger skulle vara berörda av bullerproblemet enligt min uppfattning måste vara i stort sett samma människor som de som utsatts för säkerhetsriskerna. Det är ju samma stråk som det rör sig om i bägge fallen, även om man alltid kan diskutera huruvida säkerhetsriskerna är lika stora i ett så brett stråk som där det uppstår

problem med buller. I stort sett rör det sig alltså om samma antal människor.

Sedan sade kommunikationsministern att det inte finns något tidigare nedläggningsbeslut. Det är fråga om något av ett hårklyveri. Det finns i vart fall, som kommunikationsministern känner väl till, tidigare ställningstagande från riksdagens sida i den här frågan, liksom beslut från den tidigare regeringen.

Kommunikationsministern säger i sitt interpellationssvar: "En nedläggning av utredningen skulle dessutom innebära en avvikelse från riksdagens ställningstagande i december i fjol angående Bromma." Då kan man fråga sig om den avviken skulle vara allvarigare än de avvikelser som det innebär att frånga tidigare ställningstaganden som riksdagen har gjort i den här frågan, även om det kanske inte gäller regelrätta beslut.

Herr kommunikationsministern TURESSON:

Herr talman! När fru Andrén säger att Bromma kom till vid en tidpunkt då man inte hade så stora krav på utrymme vid en flygplats så är det riktigt. Men då kan man inte underlåta att med ett beklagande säga att vad som skett därefter, ända in i sen tid, i fråga om samhällsplanering i vid bemärkelse och bebyggelse kring Bromma har varit väldigt litet framsynt.

Bebyggelse har ju tillkommit i nu förment farliga områden ända in på 1970-talet och naggat möjligheterna att använda Bromma som flygplats i kanten. Det är verkligen att beklaga att de möjligheterna har försämrats på detta sätt.

Fru ANDRÉN (fp):

Herr talman! Det är riktigt som statsrådet säger, att man låtit bebyggelsen krypa alltför nära Bromma flygplats, t. o. m. under landnings- och startbanornas förlängningar. Skillnaden mellan Bromma och Arlanda är ju att Arlanda byggts på ett sådant sätt att bostadsbebyggelsen inte tillåts komma för nära flygplatsen. Skulle ett plan störta i Arlandas närhet – vilket vi också har exempel på – får detta inte samma katastrofala konsekvenser runt omkring det förolyckade planet som om det sker i Brommas närhet. Därför anser jag det väldigt angeläget att man fortast möjligt kan flytta linjetrafiken till Arlanda. Jag är tacksam för att den nu pågående utredningen inte skall fördröja det beslutet.

Herr CLAESON (vpk):

Herr talman! Jag vill faktiskt beklaga att kommunikationsministern inte här, med utgångspunkt i tidigare debatter och ställningstaganden och det som senast har inträffat, har ansett sig kunna låta udda vara jämnt genom att gå med på att man lägger ned utredningen.

Jag säger detta än en gång, eftersom jag menar att det redan nu finns tillräckliga motiv. De stora säkerhetsriskerna för personal, passagerare

och boende innanför det man kallar den kritiska gränsen tillsammans med de miljöproblem som tidigare har påtalats så många gånger är nog för att man nu skall lägga ned pågående utredning och satsa på snabbaste möjliga utflyttning till Arlanda. Jag tror att det är den väg man ändock förr eller senare måste beträda – ju förr, desto bättre.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Om hanteringen av miljöfarligt gods

Herr industriministern ÅSLING erhöll ordet för att besvara herr Hallgrens (vpk) den 12 november anmälda interpellation, 1976/77:44, till herr kommunikationsministern och anförde:

Herr talman! Herr Hallgren har frågat chefen för kommunikationsdepartementet om han avser att vidta åtgärder som

1. syftar till en säkrare och tryggare hantering av farligt gods i de svenska hamnarna,

2. leder till säkrare transporter av farligt gods på våra vägar.

Frågan har överlämnats till mig för att jag skall besvara den.

Säkerhetsfrågorna i samband med transporter och annan hantering av farligt gods – dvs. hälso- och miljöfarliga varor, radioaktiva, explosiva, brandfarliga samt andra varor och ämnen med inneboende skadebringande egenskaper – är av vital betydelse inte bara för dem som utför transporter och lastnings- och lossningsarbeten utan även för andra människor och för vår yttre miljö. Olyckshändelser eller slarv med hanteringen utsätter människor och miljö för allvarliga skaderisker.

I syfte att göra hanteringen av farligt gods tryggare och så långt möjligt begränsa olika typer av olycksrisker har – som herr Hallgren väl känner till – utfärdats omfattande och detaljerade bestämmelser och anvisningar för samtliga transportområden. Detta gäller på både det internationella och det nationella planet. Sverige är sålunda anslutet till de mellanstatliga överenskommelser m. m. som reglerar internationella järnvägs-, sjö-, luft- och vägtransporter av farligt gods.

Beträffande nationella järnvägs-, sjö- och lufttransporter av farligt gods finns sedan flera år tillbaka en reglering som i princip motsvarar internationella bestämmelser. Med hänsyn till de speciella förhållanden som råder vid transport av farligt gods till sjöss har ett rigoröst säkerhetssystem kommit till stånd för den typen av transporter.

I fråga om vägtransporterna sker en anpassning och utbyggnad av befintliga regler. Även i andra avseenden pågår arbete med kompletterande bestämmelser för en säkrare hantering av farligt gods inom vårt land. Detta gäller bl. a. lastning och lossning av sådant gods i de svenska hamnarna.

Svenska hamnförbundet har år 1972 i samråd med bl. a. sjöfartsverket utfärdat generella anvisningar för hanteringen av farligt gods i hamn.

En särskild arbetsgrupp med företrädare för berörda myndigheter – sjöfartsverket, statens industriverk, naturvårdsverket, arbetarskyddsstyrelsen, statens brandnämnd m. fl. – och för övriga intressenter – bl. a. Hamnförbundet, ombordanställda, redare, stuveriarbetare och speditörer – har till uppgift att ta fram förslag till detaljerade tillämpningsföreskrifter för en säkrare hantering och förvaring av farligt gods i hamn. Parallellt härmed har inom arbetarskyddsstyrelsen skett en översyn av gällande anvisningar för stuveripersonalens befattning med farligt gods. Detaljerade regler för arbetet med farligt gods i hamn träder i kraft den 1 juli 1977.

Vad gäller regleringen av vägtransporterna har produktkontrollnämnden nyligen slutfört arbetet med att ta fram säkerhetsföreskrifter för transport av giftiga och frätande ämnen i tank eller som bulklast. Bestämmelserna träder i kraft den 1 april detta år. Likartade bestämmelser om styckegodstransport av giftiga och frätande ämnen samt vissa farliga gaser antogs av produktkontrollnämnden i december 1976 och väntas träda i kraft nästa år.

Vidare trädde vid årsskiftet i kraft ändrade bestämmelser i vägtrafikkungörelsen (1972:603), enligt vilka länsstyrelserna tar över trafiknämndernas tidigare befogenhet att meddela lokal trafikföreskrift som avser transport av farligt gods. Härigenom har skapats möjlighet till regleringar med hänsynstagande till förhållandena inom större områden. Det ankommer på statens industriverk som samordnande myndighet i fråga om transporter av farligt gods att fortlöpande sammanställa och publicera sådana trafikföreskrifter.

Jag kan i detta sammanhang också nämna att regeringen i årets budgetproposition har föreslagit en förstärkning av industriverkets sektion för explosiva och brandfarliga varor, där bl. a. de olika transportfrågorna handläggs.

Slutligen bör också erinras om att regeringen senare i år lägger fram förslag till arbetsmiljölag. I denna proposition kommer bl. a. skydds- och tillsynsfrågorna i anslutning till arbetstagares befattning med farliga ämnen att uppmärksammas.

En rad åtgärder har sålunda vidtagits eller planeras för att öka säkerheten vid hanteringen av farligt gods. Man måste emellertid ha klart för sig att det tar en viss tid både att utarbeta bestämmelser och att föra ut dem i praktiken. Svårigheterna att kontrollera efterlevnaden är vidare avsevärda. Regeringen följer utvecklingen med uppmärksamhet och är beredd att vid behov initiera ytterligare åtgärder.

Herr HALLGREN (vpk):

Herr talman! Jag tackar industriministern för svaret.

Vid tidigare tillfällen har jag ställt liknande frågor till den förra regeringen och fått svaret att man tänkt vidta åtgärder. Ett faktum är att hantering av farligt gods i de svenska hamnarna fortfarande är ett miljöproblem, förknippat med stora förgiftnings- och miljörisiker. Det är samma förhållande med transporter av dessa ämnen på våra landsvägar.

Måndagen den
31 januari 1977

*Om hanteringen av
miljöfarligt gods*

Industriministern hänvisar till olika bestämmelser som finns för att trygga hantering och transport av giftiga och vådliga ämnen. Statsrådet hänvisar också till åtgärder som kommer att vidtas och som är aviserade – och det är ju gott och väl. Det är nödvändigt med lagar, förordningar och föreskrifter om hur man skall hantera dessa giftiga och vådliga ämnen. Det är av stor vikt hur man betar sig – vilken skyddsutrustning man skall ha och vilka övriga åtgärder man måste vidta i en sådan hantering.

Men det avgörande är ändå – och det framhåller också statsrådet i sitt svar – hur dessa bestämmelser efterlevs och övervakas. Här brister det betänkligt i många fall. Det finns inte tillräcklig beredskap med sakkunnig personal som kan ingripa vid eventuella olyckstillbud, exempelvis i en hamn. Jag skall något belysa det problemet med ett par exempel.

I Stockholms frihamn inträffade ett läckage på ett fat, innehållande kloracetylklorid. Stuveriarbetarna som utförde lossningen hade bara enkla munskydd vid arbetet – ett skydd som måste anses helt otillräckligt. Lossningen skedde den 29 oktober, men giftfaten stod kvar den 4 november 1976, då läckaget uppstod. Stuveriarbetarna upptäckte att det ur ett av de 15 faten pyste ut gul rök. Brandkåren tillkallades och började bespruta fatet med vatten. Det visade sig vara ett helt felaktigt bekämpningsmedel. Sedan yrkesinspektionen tillkallats konstaterades att giftet i fråga skall neutraliseras med natriumkarbonat, något som brandbefälet i detta fall inte hade en aning om. Kloracetylklorid reagerar häftigt med vatten. Utveckling av högttoxiska ångor sker omedelbart, vilket innebär stora risker för förgiftning av alla som befinner sig i närheten.

Man frågar sig vad det beror på att ett sådant katastrofstillbud inträffar. Det finns ju bestämmelser om hur man skall hantera dessa varor. Det skall klart deklarerats vad det är för slags gift som ifrågavarande kolli innehåller. Däremot saknas det strikta bestämmelser om hur man får lagra giftiga och vådliga ämnen. I det här fallet kunde inte brandkårens personal klart utläsa vilket gift det var fråga om. Fatet var bara märkt "Giftigt" och "Frätande". Här var det således fråga om ett brott mot gällande bestämmelser, dvs. i fråga om deklarationen. Men sådana brott sker dagligen vid hantering av giftigt gods.

Var det nödvändigt att placera giftfaten bland annat gods och där människor måste vistas? Naturligtvis inte. Men här saknas också bestämmelser. Hur länge skall gods, som innehåller giftiga ämnen, få stå kvar utan att det avhämtas av mottagaren? Här finns det heller inga bestämmelser som föreskriver skyldighet att avhämta godset inom viss tid. Det finns heller inga föreskrifter som klart säger hur det skall gå till vid lagring av giftiga och vådliga ämnen. Och här har det faktiskt inträtt en försämring jämfört med tidigare, då giftnämnden var övervakningsorgan. Då föreskrevs att vid lagring av gift skulle det finnas lokaler som godkänts av giftnämnden, och dessutom skulle det finnas en giftföreståndare på sådana ställen där gift lagrades. Detta föreskrevs i den tidigare gällande giftförordningen. Men inga sådana krav kan resas i dag vid lagring av gift. Det är en brist och ett oacceptabelt förhållande.

Ett annat exempel som belyser detta ytterligare vill jag också ge.

I Västerås hamn ligger sedan ett år tillbaka ett parti på 50 ton ammoniumnitrat, ett ämne som är både giftigt och explosivt. Det är förpackat i plastsäckar, och det är dåligt sörjt för täckningen – endast några presenningar skyddar mot väder och vind. Dessa säckar håller nu på att vittra sönder. Lagringen av giftet utgör en stor miljöfara för hela Västerås. Hälsovårdsnämnden har begärt att partiet skall tas bort, men ingenting har hänt. Mottagaren, som är Arosbygdens Lantmän – ett företag inom den jordbrukskooperativa föreningsrörelsen – föredrar att betala kajhyra i stället för att göra något åt giftpartiet.

Ammoniumnitrat är ett ämne som, om det exempelvis blandas med olja av något slag, kan förorsaka kraftiga explosioner. Detta ämne användes förr som sprängämne i gruvorna. För att något beskriva dess sprängverkan vill jag nämna att det så tidigt som 1919 i Tyskland – närmare bestämt i Ludwigshafen, där Tysklands mest betydande kemiska industri då fanns – inträffade en explosionsolycka som krävde 500 människoliv och orsakade stora materiella skador. I det här fallet handlade det också om 50 ton av nämnda ämne. Man förstår då vilken risk man löper genom att ha detta parti av gift kvar. Det kan inte få vara så att ett enskilt företag självt skall kunna avgöra vilket som är mest ekonomiskt – att låta ett parti gift ligga kvar mot betalning av kajhyra eller att frakta bort partiet. Det måste vara så att myndigheterna skall kunna ålägga företaget att ta bort skräpet. Men på det här området råder det fortfarande anarki.

Ett annat exempel: Så sent som i torsdags – alltså den 28 januari i år – inträffade på nytt ett tillbud vid lossning av gift i Stockholms frihamn. Vid lossningen tappades ett fat innehållande natriumcyanid. Innehållet rann ut på kajen. Brandkåren tillkallades även vid detta tillfälle och fick sanera. Under saneringsarbetet hade brandmännen s. k. kemskyddsdräkter – en skyddsutrustning som i stort sett täcker hela kroppen och skyddar mot eventuell gasutveckling. Vid det här tillfället var det ganska fuktigt på marken och stor risk förelåg för att det skulle bildas cyanväte, ett gift som är nära nog omedelbart dödande. Stuveriarbetarna som lossade giftet hade även i det fallet en torftig utrustning bestående av ett enkelt munskydd.

Många fler exempel på inträffade olycksfall och tillbud skulle kunna anföras. Men jag skall nöja mig med dem som jag nu har nämnt.

Hur skall man då lämpligast komma åt de här riskmomenten och få ordning på det hela? Ja, enligt min mening måste det först och främst bli en bättre kontroll av transporter av giftiga och vådliga ämnen. Fartyg och lastbilar som kommer till Sverige måste kontrolleras effektivare. När det gäller fartygstransporter vore det bäst att dessa gick till ett fåtal hamnar i Sverige och att de hamnarna utrustades så att det i första hand fanns ett skjul avsett för upplastning och lagring av giftiga och vådliga ämnen. Vidare borde det i varje sådan hamn finnas välutbildad ansvarig föreståndare för dessa s. k. giftskjul, så att lagringen kunde ske på be-

tryggande sätt, och stuveriarbetare och annan personal som kommer i beröring med dessa ämnen när de hämtar eller avlämnar gods borde utrustas på ett betryggande sätt och få en riktig skyddsutrustning vid sådana arbeten. Det innebär naturligtvis ett ekonomiskt åtagande att utrusta vissa hamnar med giftskjul och en giftföreståndare, men enligt min mening är det nödvändigt. Kostnaderna härför skulle kunna betalas med medel ur arbetsmiljöfonden. Man tar ju till mycket annat ur den – man skaffar biljardbord, bordtennisbord och andra mindre viktiga saker. Jag förnekar inte att också det är nödvändigt – för trivselns skull – men de skyddsåtgärder jag har föreslagit är absolut nödvändiga. Jag vill nu fråga industriministern om det inte är både realistiskt och klokt att införa ett system liknande det jag här har skisserat.

Statsrådet nämner också att det snart kommer nya anvisningar för stuverifacket, dvs. nya stuverianvisningar, och det är riktigt. Men dessa kommer inte att nämnvärt ändra förhållandena. Nya anvisningar kan visserligen innebära viss skärpning av en del tidigare bestämmelser, men de kan tyvärr också föra med sig en uppmjukning av tidigare strikta bestämmelser. Man kan inte ha för stora förhoppningar på nya anvisningar och tro att de skall vara allena saliggörande och lösa alla problem. Jag tror inte att industriministern har den illusionen heller.

När man 1965 gav ut nya anvisningar för stuverifacket innehöll dessa allvarliga uppmjukningar av de tidigare klara och strikta bestämmelserna i 1941 års anvisningar. Det återstår att se vad de nya anvisningarna, som kommer ut i mitten av detta år, innehåller. Vi kanske då får anledning att återkomma till saken.

Transporter av farligt gods är förknippade med samma problem som den övriga hanteringen av sådant gods. Det är nära nog omöjligt att kolla alla transporter av farligt gods, eftersom så många sysslar med sådana. Först och främst borde endast seriösa transportföretag, som har förutsättningar att utföra transporterna på ett betryggande sätt, komma i fråga för arbeten av detta slag. Det kan inte vara vettigt att vilken småskuttare som helst kan åta sig sådana transporter. Vi vet att det alltför ofta inträffar olyckor och haverier, som i sämsta fall kan betyda rena miljökatastrofer.

Man skulle också få en bättre kontroll av transporter av giftiga ämnen om det fanns någon som besiktigade ekipagen innan de gav sig ut på vägarna. Dessutom borde inriktningen vara att så långt det är möjligt överföra sådana transporter till järnväg, vilket måste betraktas som väsentligt säkrare än lastbilstransporter. Det är något att ha som målinriktning. Men då fordras det striktare bestämmelser än hittills. Nu kan, som sagt, nära nog vem som helst åta sig sådana transporter. Det är först när det händer en olycka som ansvarsfrågan kommer upp till diskussion. Men då kan det redan vara för sent – då kan redan ett helt samhälle ha förgiftats, om exempelvis grundvattnet blivit förgiftat vid ett lasbilshaveri.

Kontroller skulle lämpligen kunna ske vid de hamnar som – om mina

propåer sätts i verket – har giftföreståndare. De skulle också kunna kontrollera s. k. tank-trailers, som lossas från fartygen och i regel kopplas direkt till dragfordon och utan någon som helst kontroll skickas ut på våra vägar. Inte sällan förekommer det att dessa tank-trailers kommer till skada under sjötransporten om det är dåligt väder, och det är inte alltid sådana skador upptäcks och åtgärdas innan transporten påbörjas.

Herr talman! Det här var några synpunkter som jag har på dessa problem och som jag anser är värda att beaktas vid kommande arbete för att komma till rätta med de problem som otvivelaktigt är förknippade med hantering och transport av giftiga och vådliga ämnen, både på våra vägar och i våra hamnar.

Herr industriministern ÅSLING:

Herr talman! Mot bakgrund av de exempel som herr Hallgren åberopar skulle man kunna tro att det inte har hänt någonting när det gäller kontroll av och regler för hantering av farligt gods. Den 1 juli i år träder det emellertid i kraft ett regelsystem för arbetet med farligt gods i hamn, och för styckegodstransporten kommer nästa år motsvarande förändringar av bestämmelserna. Därigenom blir det, har jag låtit mig berättas, en väsentlig upptrappning av ambitionerna i syfte att förebygga olyckor och händelser av den art som herr Hallgren exemplifierade. Jag tror att vi skall vänta med att värdera det arbete som har lagts ned på detta område – det är de facto ett ganska omfattande arbete – tills vi har sett det nya regelsystemet och kan bedöma dess värde i praktiken.

Som jag nämner i mitt svar föreslås också i den budgetproposition som nu ligger på riksdagens bord att industriverket, som i hög grad svarar för tillsynen och samordningen av regelsystemet när det gäller transporterna av farligt gods, får väsentligt förstärkta resurser. Via industriverkets aktiviteter höjer samhället ambitionen väsentligt när det gäller att hålla transporten av farligt gods under uppsikt och förebygga olyckliga händelser, som självfallet kan få mycket beklagliga konsekvenser för den engagerade arbetskraften.

Jag vill i detta sammanhang också erinra om – och jag tror att det är en mycket väsentlig del av frågan – att vi under detta år i riksdagen kommer att få ta ställning till förslaget om en ny arbetsmiljölag. För frågan om hur man praktiskt skall tillämpa det regelsystem som finns tror jag att de möjligheter som den nya arbetsmiljölagen erbjuder kommer att bli av avgörande betydelse. Jag ber att herr Hallgren också noterar arbetsmiljölagens stora betydelse i sammanhanget. När det gäller utformningen av reglerna för hantering av godset i hamnarna har arbetarskyddsstyrelsen utifrån sina allsidiga erfarenheter haft ett avgörande ord med i laget. Därmed kan vi räkna med att den arbetsmiljölag som kommer också får en avgörande betydelse för kontrollen av detta stora område.

Måndagen den
31 januari 1977

*Om hanteringen av
miljöfarligt gods*

Herr HALLGREN (vpk):

Herr talman! Jag vill inte på något sätt förringa betydelsen av de åtgärder som är vidtagna och de åtgärder som är planerade att vidtas. Visst är det riktigt att det kommer nya bestämmelser, men det är svårt att få ett kontrollsystem som fångar upp de stora riskerna vid transporter utifrån.

Det viktigaste tycker jag är att det fastställs att några hamnar skall vara de enda i Sverige som får ta emot giftiga ämnen och att man i dessa hamnar har kontrollstationer för dels fartygen, dels det emballage som giftet är förpackat i. Dessutom måste stuveriarbetarna få en riktig utrustning – där brister det kolossalt i dag. Det är alltså dessa frågor som jag tycker är de viktigaste.

Den nya arbetarskyddslagen kommer naturligtvis att innebära en ytterligare förstärkning. Men det kommer fortfarande att vara så att det slutligen är yrkesinspektionen som avgör om ett arbete skall få utföras eller inte. Om de anvisningar som yrkesinspektionen då har att hänvisa till är svaga, blir det heller inga kraftåtgärder. Det är det som är det allvarliga.

Jag anser att man borde ha en striktare kontroll av hanteringen när det gäller hamnarna och transportererna från hamnarna.

Den ordning som tidigare rådde men som tyvärr inte var effektiv eftersom bestämmelserna inte efterlevdes innebar att giftet skulle förvaras i skjul, som var godkända av giftnämnden enligt bestämmelser i giftförförordningen. Man skulle mycket väl kunna tänka sig att ha en sådan bestämmelse och att skjulet godkänns av arbetarskyddsstyrelsen. Vidare skulle man kunna ha en föreståndare för hanteringen av dessa giftiga ämnen och han skulle också ansvara för att den personal som arbetar i dessa skjul får en riktig utrustning. Han skulle också kontrollera att alla transporter från skjulen sker med godtagbara fordon.

Det är sådana åtgärder jag skulle vilja ha industriministerns syn på. Vore inte det en framkomlig väg för att få en skärpning av kontrollen? Sådana åtgärder har inte nämnts i skyddsanvisningarna – de har varit ute på remiss och jag har fått ta del av ett korrektur. Någon åtgärd av detta slag föreslås inte heller i arbetsmiljöutredningens förslag till arbetsmiljölagen. Hur de andra förordningarna som skall träda i kraft senare är utformade vet jag faktiskt inte, eftersom jag inte tagit del av dem.

Herr industriministern ÅSLING:

Herr talman! Herr Hallgren och jag är överens om att man här måste vidta alla tänkbara åtgärder för att förebygga olyckor. Jag föreställer mig att de åtgärder som herr Hallgren här skisserade har övervägts eller kommer att övervägas av arbetarskyddsstyrelsen. Det är inte möjligt för mig att här i dag värdera de olika slagen. Det får göras i annan ordning av de ansvariga myndigheterna.

Eftersom det är arbetarskyddsstyrelsen som har utarbetat de nya regler för hantering i hamnarna av farligt gods, som träder i kraft den 1 juli i år, tycker jag att det är att dra litet förhastade slutsatser när man säger

att det är dåliga regler. Arbetarskyddsstyrelsen måste rimligen vara den myndighet här i landet som har den största erfarenheten av de risker som uppkommer vid hanteringen av farligt gods. Jag har allt förtroende för arbetarskyddsstyrelsen i detta avseende. Därför tror jag också att det finns en värdefull koordinering mellan de regler som gäller och den blivande arbetsmiljölagen, som kommer att erbjuda stora möjligheter att ur arbetstagarnas synpunkt kontrollera efterlevnaden av regelsystemet.

Herr HALLGREN (vpk):

Herr talman! Jag vill bara påpeka att jag inte har sagt att de anvisningar för stuverifacket som skall träda i kraft den 1 juli i år är dåliga. Jag har bara sagt att de inte innehåller några bestämmelser av det slag som jag har efterlyst, och det är en väsentlig skillnad.

Jag har tittat på dessa anvisningar. Naturligtvis har de brister såsom jag som stuveriarbetare ser det. Dessa anvisningar är dock på många punkter bättre än de som nu gäller. De fyller emellertid inte de behov som jag här har påtalat. Därmed har jag inte sagt att de är dåliga. När ett enskilt företag kan bestämma att av ekonomiska skäl låta ett parti gift på 50 ton ligga kvar och inga myndigheter kan göra någonting åt det, då saknas det bestämmelser. Nu hoppas jag att de bestämmelser som träder i kraft i april kan ändra på detta, men jag är inte säker på det, eftersom jag inte har tagit del av dem. Men det faktum att ett privat företag av ekonomiska skäl kan utsätta en hel stad för förgiftningsrisk är allvarligt och då är det stora brister.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Propositionen 1976/77:100 med förslag till statsbudget för budgetåret 1977/78 hänvisades till utskott enligt följande:

Statsbudget för budgetåret 1977/78		Finansutskottet
Bilaga 1	Finansplanen	 Finansutskottet
Bilaga 2	Budgetförslaget	 Finansutskottet
Bilaga 3	För flera huvudtitlar gemensamma frågor	 Arbetsmarknadsutskottet
Bilaga 4	Kungl. hov- och slottsstaterna	.. Finansutskottet
Bilaga 5	Justitiedepartementet	 Justitieutskottet
	med undantag för punkterna	
A 9	Datainspektionen	 Konstitutionsutskottet
D 6	Centralnämnden för fastighetsdata	 Civilutskottet
G 5-6	Stöd till politiska partier – Vissa kostnader i anledning av allmänna val	.. Konstitutionsutskottet
G 7	Bokföringsnämnden	 Lagutskottet
Bilaga 6	Utrikesdepartementet	 Utrikesutskottet
Bilaga 7	Försvarsdepartementet	 Försvarsutskottet

Bilaga 8	Socialdepartementet	Socialutskottet
	med undantag för punkterna	
B 1-7	Allmän försäkring m. m.	Socialförsäkringsutskottet
C 3	Bidrag till sjukförsäkringen för föräldraförsäkringen	Socialförsäkringsutskottet
J 8-9	Upplysning i alkoholfrågor m. m. – Bidrag till Föreningen Fruktdrycker	Skatteutskottet
V:3	Lån för inrättande av alkoholfria restauranger	Skatteutskottet
Bilaga 9	Kommunikationsdepartementet	Trafikutskottet
Bilaga 10	Ekonomidepartementet	Finansutskottet
	med undantag för punkterna	
B 8-14	Avsättning till banktillsynens fond – Statens krigsförsäkringsnämnd m. m.	Näringsutskottet
C 3	Nordiska investeringsbanken	Näringsutskottet
Bilaga 11	Budgetdepartementet	Finansutskottet
	med undantag för punkterna	
B 10	Presstödsnämnden	Konstitutionsutskottet
B 13-18	Statens avtalsverk – Statens förhandlingsråd	Arbetsmarknadsutskottet
C 1-7	Skatte- och kontrollväsen	Skatteutskottet
E 3	Bidrag till vissa handikappade ägare av motorfordon	Skatteutskottet
E 5	Stöd till dagspressen	Konstitutionsutskottet
E 7	Bidrag till vissa investeringar	Skatteutskottet
E 8-16	Avlöningar till personal på indragningsstat m. m. – Statlig personaladministrativ informationsbehandling	Arbetsmarknadsutskottet
II:13	Vissa byggnadsarbeten vid tullverket	Skatteutskottet
V:6	Pressens lånefond	Konstitutionsutskottet
Bilaga 12	Utbildningsdepartementet	Utbildningsutskottet
	med undantag för	
Litt. B	Kulturändamål	Kulturutskottet
Litt. C	Kyrkliga ändamål	Kulturutskottet
Litt. G	Studiesociala åtgärder	Socialförsäkringsutskottet

	Litt. H	Internationellt-kulturellt samarbete.	Kulturutskottet
		samt punkterna	
	I:B 2	Televisions- och ljudradioanläggningar.	Kulturutskottet
	II:14	Vissa byggnadsarbeten för Sveriges Radio.	Kulturutskottet
	IV:5	Studiemedelsfonden.	Socialförsäkringsutskottet
Bilaga 13		Jordbruksdepartementet.	Jordbruksutskottet
		med undantag för	
	Litt. I	Idrott.	Kulturutskottet
Bilaga 14		Handelsdepartementet.	Näringsutskottet
		med undantag för punkten	
	A 6	Nordiska ministerrådets allmänna budget.	Utrikesutskottet
	Litt. F	Ekonomiskt försvar.	Försvarsutskottet
	V.	Fonden för låneunderstöd	
	V:7	Lån till teko-, sko- och garveriindustrier.	Försvarsutskottet
	VIII.	Fonden för beredskapslagring.	Försvarsutskottet
	IX.	Diverse kapitalfonder. .	Försvarsutskottet
Bilaga 15		Arbetsmarknadsdepartementet. .	Arbetsmarknadsutskottet
		med undantag för punkterna	
	C 1-4	Arbetarskyddsstyrelsen – Statens arbetsklínik.	Socialutskottet
Bilaga 16		Bostadsdepartementet.	Civilutskottet
Bilaga 17		Industridepartementet.	Näringsutskottet
		med undantag för punkterna	
	C 1-2	Regionalpolitiskt stöd: Bidragsverksamhet – Särskilda stödåtgärder i glesbygder.	Arbetsmarknadsutskottet
	V:10	Regionalpolitiskt stöd: Lokaliseringslån.	Arbetsmarknadsutskottet
Bilaga 18		Kommundepartementet.	Civilutskottet
Bilaga 19		Oförutsedda utgifter.	Finansutskottet
Bilaga 20		Riksdagen och dess verk m. m..	Konstitutionsutskottet
		med undantag för punkterna	
	D 1-4	Riksgäldskontoret.	Finansutskottet
	D 6	Riksdagens revisorer och deras kansli.	Finansutskottet
Bilaga 21		Riksgäldsfonden.	Finansutskottet
Bilaga 22		Avskrivning av nya kapitalinvesteringar.	Finansutskottet

Bilaga 23	Avskrivning av oreglerade kapital- medelsförluster	Finansutskottet
Bilaga 24	Statens allmänna fastighetsfond .	Finansutskottet
Bilaga 25	Försvarets fastighetsfond	Försvarsutskottet
Bilaga 26	Beredskapsbudget för totalförsva- ret	Försvarsutskottet

Propositionen 1976/77:101 med förslag om tilläggsbudget II till stats-
budgeten för budgetåret 1976/77 hänvisades till utskott enligt följande:

Bilaga 1	Justitiedepartementet	Justitieutskottet
Bilaga 2	Försvarsdepartementet.....	Försvarsutskottet
Bilaga 3	Socialdepartementet	Socialutskottet
Bilaga 4	Kommunikationsdepartementet..	Trafikutskottet
Bilaga 5	Budgetdepartementet	Finansutskottet
	med undantag för punkten	
	2 Viss utbildningsverksamhet ..	Arbetsmarknadsutskottet
Bilaga 6	Utbildningsdepartementet.....	Kulturutskottet
	med undantag för punkterna	
	4-5 Teknisk samt viss medi- cinsk och matematisk- naturvetenskaplig utbild- ning och forskning m. m. i Göteborg och Linköping - Inredning och utrust- ning av lokaler vid uni- versiteten m. m.....	Utbildningsutskottet
Bilaga 7	Jordbruksdepartementet.....	Jordbruksutskottet
Bilaga 8	Arbetsmarknadsdepartementet...	Näringsutskottet
Bilaga 9	Industridepartementet	Näringsutskottet

§ 8 Anmäldes och bordlades

Proposition

1976/77:62 om godkännande av överenskommelse mellan Sverige och
Norge om fiske

§ 9 Anmäldes och bordlades

Redogörelser

1976/77:2 Riksdagens revisorers verksamhetsberättelse för år 1976

1976/77:7 Fullmäktiges i riksbanken förvaltningsberättelse för år 1976

1976/77:8 Fullmäktiges i riksgäldskontoret förvaltningsberättelse för år
1976

Anmäldes och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

Måndagen den
31 januari 1977

den 26 januari

*Anmälan av
interpellation*

1976/77:88 av fru *Dahl* (s) till herr socialministern om utbyggnaden av barnomsorgen:

En fortsatt snabb utbyggnad av barnomsorgen är nödvändig av flera skäl, främst för att ge alla barn stimulerande och trygga uppväxtvillkor och för att främja jämställdhet mellan kvinnor och män. Under våren 1976 godkände riksdagen med bred majoritet den socialdemokratiska regeringens förslag om en plan för utbyggnad av barnomsorgen syftande till full behovstäckning senast inom tio år. Folkpartiet och centerpartiet ställde sig bakom regeringens beslut. Endast moderaterna demonstrerade sin fiendliga inställning till barnomsorgen genom att gå mot både utbyggnadsplanen och dess finansiering.

Riksdagsbeslutet, grundat på en uppgörelse med Svenska kommunförbundet, avsåg bl. a. att i en första etapp fram till 1981 skulle 100 000 nya platser tillkomma i daghem och 50 000 i fritidshem. I samband med beslutet underströk den dåvarande socialministern att regeringen noga skulle följa utvecklingen och vid behov vidta de ytterligare åtgärder som kunde erfordras för att den uppställda målsättningen skulle uppfyllas. I årets budgetproposition saknas emellertid en redovisning för situationen i kommunerna. Socialministern ger endast upplysningen att kommunernas utbyggnadsplaner tyder på att programmet kommer att fullföljas.

Under senare tid har det emellertid kommit fram en rad oroande uppgifter som tyder på att man med gällande planer och utbyggnadstakt inte skulle nå det avsedda målet. Bl. a. material som TCO redovisat pekar i denna riktning.

Jag vill mot denna bakgrund be att få framställa följande interpellation till herr socialministern:

1. Vilket är det aktuella planeringsläget beträffande barnomsorgens utbyggnad?

2. Kan man med utgångspunkt i gällande kommunala planer och utbyggnadstakt räkna med att 1976 års riksdagsbeslut om barnomsorgens utbyggnad kommer att nås?

3. Om så ej är fallet, avser statsrådet att ta några initiativ i syfte att riksdagsbeslutet skall fullföljas?

Måndagen den
31 januari 1977

Meddelades att följande frågor framställdes

*Meddelande om
frågor*

den 26 januari

1976/77:221 av herr *Hagberg* i Borlänge (vpk) till herr arbetsmarknadsministern om åtgärder för att stoppa sysselsättningsminskningen inom stålindustrin:

Domnarvets Jernverk varslar om permitteringar för 3 500 anställda. Samtidigt genomför företaget ett s. k. besparingsprogram, som skall minska antalet sysselsatta med ca 800. Detta är bara ett exempel på utvecklingen inom järn- och stålindustrin.

Regeringen har hittills hänvisat till att åtgärder inte kommer att vidtas förrän de aktuella utredningarna inom stålbranschen, bl. a. handelsstålsutredningen, är klara. Under tiden minskar antalet sysselsättningstillfällen, och permitteringar vidtas.

Med anledning härav vill jag ställa följande fråga till herr arbetsmarknadsministern:

Är regeringen beredd att vidta åtgärder och använda sitt inflytande för att stoppa minskningen av antalet sysselsatta och eventuella permitteringar vid Domnarvets Jernverk och stålindustrin i övrigt i avvaktan på ett samlat program för hela stålindustrin?

1976/77:222 av herr *Bengtsson* i Hamneda (c) till herr justitieministern om ett nytt polishus i Ljungby:

Under mer än tolv år har frågan om uppförande av ett nytt polishus i Ljungby varit aktuell. Frågan har varit föremål för riksdagsmotioner, såväl motion 1975:1123 som 1975/76:1079 har i princip vunnit riksdagens gillande. Följande citat ur justitieutskottets betänkande 1975/76:26 åberopas:

”Utskottet, som ansluter sig till motionärernas uppfattning om behovet av nya lokaler för polisen i Ljungby, anser sig liksom förra året inte kunna prioritera Ljungby framför andra orter. I anledning av motionen vill utskottet dock understryka vikten av att byggnadsverksamheten sätts igång så snart detta bedöms lämpligt. Med dessa uttalanden avstyrker utskottet bifall till motionen.”

Trots detta och trots rikspolisstyrelsens tidigare förslag att en kostnadsram för polishuset i Ljungby skall uppföras i investeringsplanen för budgetåret 1977/78 synes några initiativ för projektets förverkligande inte ha tagits av regeringen. Projekteringsarbetet för polishus i Ljungby beräknas vara klart under nästa månad.

Vid genomgång av bl. a. protokoll från en skyddsron d i Ljungby polishus 1976-12-07 och ett senare besök i lokalerna bedömer jag att bris-

terna är av sådan art och omfattning att en ytterligare försening av lokalfrågans lösning genom nybyggnation leder till mycket stora svårigheter för polisdistriktet att uppfylla allmänhetens berättigade servicekrav. Men vad värre är: Möjligheterna att uppfylla personalens berättigade krav, grundade på bl. a. arbetarskyddsföreskrifter, synes vara obefintliga i nuvarande lokaler.

Riksdagens yttersta ansvar för en draglig arbetsmiljö för polisen i Ljungby måste snarast leda fram till att lokalmässiga förutsättningar härför skapas.

Med hänvisning till det anförda vill jag ställa följande fråga till herr justitieministern:

När kan det länge planerade polishusbygget i Ljungby komma att förverkligas?

1976/77:223 av herr *Tarschys* (fp) till herr kommunikationsministern om postgirots kontobesked:

Finner kommunikationsministern det tillfredsställande att postgirots kontobesked till innehavare av personkonton numera inte innehåller uppgifter om saldo?

den 27 januari

1976/77:224 av herr *Wirmark* (fp) till herr kommunikationsministern om förbättrad säkerhet för tågresenärer inom Storstockholmsområdet:

Den senaste tågolyckan inom SL-området, där ett pendeltåg spårade ur efter infart på ett stickspår vid Kalhälls station, aktualiserar frågan om säkerheten för tågresenärer.

Inom SL-området finns s. k. skyddsväxlar, vilka automatiskt växlar in tåg på ett stickspår vid möte på samma spår. Detta vore kanske tillräckligt om stickspåren vore så långa att föraren hann stanna innan spåret tar slut. Den här relaterade olyckan visar att så inte är fallet.

Med hänvisning till det anförda vill jag fråga herr kommunikationsministern:

Vad avser kommunikationsministern att göra för att förbättra säkerheten för tågresenärerna inom Storstockholmsområdet, framför allt vad avser trafik i båda riktningarna på enkelspår?

1976/77:225 av herr *Häll* (s) till herr kommunikationsministern om persontrafiken på järnvägssträckan Boden–Narvik:

SJ har aviserat att man genom tidtabellsändringar och andra åtgärder vill förändra och avsevärt försämra resemöjligheterna på sträckan Boden–Gällivare–Narvik. Lokalgodståg ändras till normalgodståg, vilket innebär att personvagn inte längre medföljer tåget. Tåg som tidigare fram-

Måndagen den
31 januari 1977

*Meddelande om
frågor*

förts på lördagar indrages och även under övriga veckodagar minskas antalet tåg. Uppehåll vid stationer – även sådana med bofast befolkning – slopas och stopp vid dessa stationer beläggs med avgift (135 kr. eller mera). Kraftiga protester har framförts från berörda kommuner, då de föreslagna ändringarna innebär försämrad service för såväl bofast befolkning som renskötande samer, jägare och stugägare i berörda områden.

Med anledning härav vill jag ställa följande fråga till herr kommunikationsministern:

Avser statsrådet ta initiativ som syftar till att den av SJ aviserade försämringen av resemöjligheterna Boden–Gällivare–Narvik förhindras?

1976/77:226 av fru *Lantz* (vpk) till herr utbildningsministern om viss ersättning åt vuxenstuderande vid sjukdom:

Särskilt vuxenstudiestöd vid längre studier utgår inte under ferieperioder. Många studerande blir för att klara sin ekonomi tvingade att ta arbete under jul- och sommarferierna. Får de då inkomstbortfall på grund av egen eller barns sjukdom utgår i allmänhet ingen kompensation för inkomstbortfallet. Endast de som förvärvsarbetade före studierna och fått ha kvar sin tidigare sjukpenninggrundande inkomst har möjlighet att få en sjukpenning som kompenserar inkomstbortfallet. För övriga kan sjukdom under feriearbete innebära ett kännbart ekonomiskt avbräck.

Är utbildningsministern beredd att vidta åtgärder som gör det möjligt för vuxenstuderande som på grund av sjukdom förlorar inkomst under feriearbete att få kompensation härför?

den 31 januari

1976/77:227 av herr *Komstedt* (m) till herr budgetministern om skyldigheten att erlagga artistskatt:

Enligt den praxis som tillämpas begär utländska ambassader skattebefrielse för vissa artister som uppträder i Sverige. Detta sker efter det att berörd ambassad prövat om artisten kan anses vara kulturarbetare. Det är sålunda inte den svenska regeringen som avgör om artisten kan anses som kulturarbetare. Gällande artistskatt är 42,85 % och borde rimligen betalas av alla som uppträder i Sverige oavsett från vilket land artisten kommer.

Med stöd av det anförda vill jag till herr budgetministern ställa följande fråga:

Tänker regeringen se över rådande bestämmelser så att artistskatt erläggs av alla artister som framträder i Sverige, oavsett nationalitet?

§ 12 Kammaren åtskildes kl. 15.57.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert