

**Tisdagen den 5 februari**

Kl. 15.00

---

*Om miljökraven  
på svensk bil-  
industri***§ 1 Om miljökraven på svensk bilindustri**

Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN erhöll ordet för att besvara *Wiggo Komstedts* (m) den 17 januari anmälda fråga, 1979/80:272, till statsministern, och anförde:

Herr talman! *Wiggo Komstedt* har frågat statsministern om regeringen är beredd att medverka till att nya miljöbestämmelser inte skapar sysselsättningsproblem inom bilindustrin. Frågan har överlämnats till mig.

*Wiggo Komstedt* anför i sin fråga att tre aktuella utredningsförslag har orsakat oro inför framtiden inom bilindustrin. De tre utredningsförslag *Wiggo Komstedt* syftar på torde vara bilavgaskommitténs lägesrapport Bilarna och luftföroreningarna, typbesiktningsutredningens delbetänkande Fordon i föreskrivet skick samt rapporten Bensin utan bly, från en arbetsgrupp inom regeringskansliet.

Jag vill inledningsvis konstatera att biltrafiken leder till allvarliga miljöproblem särskilt i tätorter. Det är vidare nödvändigt att begränsa energianvändningen inom transportsektorn. En av de viktigaste åtgärderna måste därför vara utbyggnaden av den kollektiva trafiken. Det finns också anledning att vid en samlad bedömning ta ställning till på vilket sätt och i vilken takt miljökraven bör skärpas. Ytterligare miljökrav kan i vissa fall innebära svårigheter för bilindustrin. Det finns dock anledning att påpeka att dessa svårigheter inte bör överdrivas. Svensk bilindustri är f. ö. väl framme när det gäller den tekniska utveckling som ett bättre miljöskydd förutsätter.

Bilavgaskommittén har i uppdrag att se över bilavgaspolitiken på något längre sikt. Den lägesrapport som kom under år 1979 innehåller inga förslag till nya bestämmelser. Några ställningstaganden från regeringens sida i de frågor som kommittén behandlar är därför f. n. inte aktuella.

Typbesiktningsutredningen föreslår en utökad kontroll av efterlevnaden av de bestämmelser för bilar som gäller trafiksäkerhet och avgasutsläpp. Det är alltså inte heller här fråga om några förslag om nya bestämmelser men däremot om ökad kontroll av efterlevnaden av gällande bestämmelser. Gällande lagstiftning skall givetvis följas. Detta förslag bereds f. n. inom regeringskansliet. Jag är därför inte i dag beredd att närmare gå in på utredningens konkreta förslag.

I rapporten Bensin utan bly föreslås införande av blyfri regularbensin. Som jag redovisat i svar på andra frågor här i riksdagen för några veckor sedan ser jag mycket allvarligt på hälsoriskerna med bly i bensin. Målsättningen på sikt bör vara att införa blyfri bensin. Jag är inte beredd att nu uttala mig om vid

*Om miljökraven  
på svensk bil-  
industri*

vilken tidpunkt vi kan införa ett blyfritt motorbränsle, men målsättningen bör vara att göra detta så snart det är tekniskt, ekonomiskt och praktiskt möjligt. Det är också angeläget att få en övergång från oljeprodukter till andra drivmedel, t. ex. metanol eller etanol, för att öka försörjningstryggheten.

**WIGGO KOMSTEDT (m):**

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

Representanter för svensk bilindustri gjorde för några veckor sedan en stor gemensam uppvaktning hos regeringen. Det bilindustrins representanter ville framhålla var den stora oro som de känner inför framtiden med anledning av de tre statliga utredningar som berör bilindustrin och som har överlämnats till regeringen. Ett bifall till utredningsförslagen skulle utan tvivel skapa svåröverkomliga problem för den svenska bilindustrin. Det skulle också på sikt skapa sysselsättningsproblem i vårt land.

Det är en riktig åtgärd från bilindustrins sida att redan nu göra regeringen uppmärksam på vilka effekter som kan uppstå vid ett genomförande av utredningsförslagen. Alltför många representanter från andra näringsgrenar bankar på regeringens port när det är för sent för åtgärder.

Sverige är ett föregångsland när det gäller energisparåtgärder och rening av avgasutsläpp. Det är bra att vi ligger före och driver på utvecklingen på dessa områden. Men man kan komma till en viss gräns där andra länders krav och lagstiftning markant skiljer sig från vårt lands, och då finns det anledning att skynda aningen långsammare. Om vi inte stannar upp och tänker efter, kan det skapa problem för svensk industri – i detta fall för bilindustrin – på exportmarknaden och därmed indirekt sysselsättningsproblem här hemma.

Låt mig bara erinra om att svensk bilindustri svarar för en större export än malmen och skogen tillhoppa – våra gamla exportgrenar. Av totaltillverkningen av bilar i Sverige går ca 80 % på export. Det inbringar 11–12 miljarder i bytesbalansen eller ca 12 % av vår totala export. Bilindustrin sysselsätter ca 85 000 personer. Problem motsvarande flera stora varvskriser skulle alltså bli aktuella om här berörda bestämmelser infördes.

Svaret från regeringen till bilindustrin har knappast gjort att något blivit klarare, och det är anledningen till min fråga. Dess värre har statsrådet inte heller varit mera klarläggande i det svar som jag har fått. I svaret säger statsrådet ingenting om det jag tar upp som det primära, nämligen sysselsättningsaspekten, som jag bedömer vara väldigt betydelsefull med tanke på konsekvenserna om dessa åtgärder genomförs.

Jag vill därför fråga statsrådet hur han ser på de sysselsättningsproblem som kan komma att uppstå om dessa fordonsbestämmelser införs ensidigt i vårt land.

**Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:**

Herr talman! Får jag säga till herr Komstedt att jag med hänsyn till hälsoriskerna med bly i bensin står kvar vid uppfattningen att vi bör minska

---

*Om miljökraven  
på svensk bil-  
industri*

blyutsläppen ytterligare. Jag anser att exempelvis införande av lågblybensin inte är tillräckligt för att skydda människors hälsa mot blyutsläpp. Jag har förståelse för bilindustrins invändningar, men jag hoppas samtidigt att bilindustrin har förståelse för hälsoriskerna med bly i bensin.

Wiggo Komstedt ställer frågan hur jag ser på sysselsättningsläget om restriktioner skulle införas. Jag vill bara påminna om att våra två stora biltillverkare i Sverige – både Volvo och Saab – framgångsrikt tillverkar och exporterar bilar till länder som har strängare miljökrav än Sverige. Jag vill erinra om, vilket ofta glöms bort i denna debatt, att såväl Schweiz som Australien har samma bestämmelser som Sverige och att Japan, USA och Canada har strängare bestämmelser än Sverige – och dit kan man ändå framgångsrikt exportera bilar. Problemet ligger naturligtvis i överenskommer som vi har enligt EFTA-, EG- och GATT-avtal osv. Men innan ytterligare bestämmelser införs skall de notificeras i vanlig överenskommelse. Jag ser därför inte att det behöver uppstå några större problem på sysselsättningssidan.

**WIGGO KOMSTEDT (m):**

Herr talman! Svensk bilindustri ligger väl framme, säger statsrådet i sin kommentar. Och det är riktigt, den ligger väl framme på många områden. Därför tycker jag också att det är en riktig åtgärd att man nu har uppvaktat regeringen. Detta är ingen industri som ber om hjälp eller om pengar, utan man vill endast göra regeringen uppmärksam på de problem som kan uppstå. Skulle nu sysselsättningsproblem uppstå – vilket jag hoppas att det inte gör – har naturligtvis bilindustrin rent samvete.

Jag vill nämna några följder som införandet av dessa nya bestämmelser kan få – hur mycket miljövän jordbruksministern än är. Detta kan alltså hota sysselsättningen för de anställda. Svensk bilindustri kan komma att bli annorlunda behandlad i andra länder på grund av att Sverige har särbestämmelser som innebär tekniska handelshinder. Det blir en större energiåtgång. Och eftersom jordbruksministern ju är en vän av att spara energi på olika sätt vill jag fråga hur han kan acceptera en skärpning av reglerna för avgasutsläppen, vilken ju faktiskt innebär – med nuvarande motorkonstruktioner, som man inte ändrar så lätt över en natt – en större energiåtgång. Det är också någonting man måste räkna med. Att införa blyfri bensin innebär samtidigt att vår försörjning blir ännu osäkrare än den är i dag. I kostnadshänseende drabbas också svaga grupper – det handlar om ungefär 4 000 kr. per bil.

Det är sant att vi kan exportera till andra länder som har sådana här bestämmelser, såsom statsrådet åberopar, men dessa länder är ju inte de stora exportmarknaderna för svensk bilindustri. Vad man talar om här är den traditionella kopplingen till Europa, som det oftast hänvisas till och som jag tycker är rimligt i dag, eftersom det är den marknaden som är intressant för svensk bilindustri.

Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! De invändningar som herr Komstedt framförde här är en upprepning av det som vi redan känner till inom regeringskansliet och som har redovisats av bilbranschen. Jag föreslår att herr Komstedt avvaktar regeringens ställningstagande i samband med de olika utredningsförslagen.

Jag förutsätter att herr Komstedt liksom jag menar att de lagar som finns skall efterlevas – ett av förslagen syftar bara till att förbättra efterlevnaden av de bestämmelser som finns bl. a. när det gäller bilavgaserna.

WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Anledningen till att jag ställde mina frågor till statsministern var att den omfattar ett stort frågekomplex som berör olika departement – den berör jordbruksministerns departement, kommunikationsdepartementet och framför allt arbetsmarknadsdepartementet. Jag vet emellertid inte hur jag skall tolka statsministerns ringa intresse för den här frågan. Han deltog inte heller i den uppvaktning som bilindustrin gjorde. Frågan berör ändå 85 000 människor i den direkta sysselsättningen. I jämförelse med andra problem som vi har haft under senare år i vårt land är detta enormt mycket större.

Statsrådet säger nu att regeringen inte är beredd att ta ställning till frågan förrän den utretts ordentligt, och det är givetvis en riktig åtgärd, men ett klarläggande uttalande skulle ändå lugna de hundratusentals människor som berörs. De är oroad för sysselsättningen och för framtiden, och därför vore det naturligtvis bra om de kunde få ett besked om att den svenska regeringen inte tänker rusa i väg och införa nya bestämmelser före de andra europeiska länderna.

Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Herr Komstedt talar om statsministerns ringa intresse för den här frågan, och jag vill till detta bara säga att få uppvaktande branscher har fått tillfälle att träffa så många statsråd samlade på en gång vid en och samma uppvaktning.

WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Jordbruksministern talar om många statsråd, och det är naturligtvis en bedömningsfråga, men enligt min mening har de här problemen den vidden att det kanske fanns anledning att kontakta även statsministern.

De besked som uppvaktningen fick och som jag fått här i dag om en utbyggnad av kollektivtrafiken o. d. minskar naturligtvis inte oron hos de människor som är sysselsatta inom den här branschen och inte heller hos dem som inte har tillgång till kollektivtrafik. Att problemen går att lösa i tätorterna är vi helt överens om, men det är inte det frågan gäller. Den gäller

sysselsättningen och de konsekvenser för denna som de bestämmelser vi diskuterar skulle kunna få, om de infördes här i Sverige.

Överläggningen var härmed avslutad.

**Nr 78**

Tisdagen den  
5 februari 1980

---

*Om hanteringen  
av returpapper*

## **§ 2 Om hanteringen av returpapper**

Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN erhöll ordet för att besvara *Anna Wohlin-Anderssons* (c) den 11 januari anmälda fråga, 1979/80:249, och anförde:

Herr talman! Anna Wohlin-Andersson har frågat mig vilka initiativ som jag är beredd att vidta för att få returpappershanteringen att fungera effektivt.

När riksdagen år 1975 beslöt att ge kommunerna ansvaret för insamlingen av tidningar och tidskrifter från hushållen förutsattes att obligatorisk pappersinsamling skulle vara fullt genomförd år 1980 i alla de delar av landet där sådan insamling är praktiskt genomförbar och motiverad. Som en följd av riksdagsbeslutet har nu genomförts en uthyggnad av produktionskapaciteten i pappersindustrin. Förbrukningen av returpapper i form av tidningar och tidskrifter kommer enligt industrins beräkningar att öka kraftigt i år jämfört med föregående år.

F. n. pågår pappersinsamlingar i åtskilliga kommuner, även om hittills bara tolv kommuner har på sätt som förutsattes i riksdagsbeslutet till regeringen anmält att de bedriver insamling. Förra året insamlades i kommunerna drygt 100 000 ton returpapper från hushållen. Enligt uppskattningar som har gjorts bör det gå att samla in en dubbelt så stor kvantitet. Även när så har skett, kommer pappersindustrin att behöva importera returpapper för att täcka sitt behov av denna råvara.

Mot bakgrunden av nu anförda förhållanden vill jag understryka att jag anser det vara utomordentligt angeläget för hushållningen med landets råvaror att insamlingen av pappersavfall kommer till stånd i den omfattning som tidigare har beslutats. De kommuner som ännu inte har organiserat sin insamling av pappersavfall måste nu ta sitt ansvar och sätta i gång verksamheten.

Anna Wohlin-Andersson uppger att anledningen till det nuvarande insamlingsläget är att kommunerna och pappersbruken inte kan komma överens om priset på returpapperet. Enligt min bedömning bör det numera vara möjligt att träffa överenskommelser i prisfrågan som tillgodoser såväl kommunernas som brukens intressen.

Jag följer utvecklingen på detta område med uppmärksamhet, och från jordbruksdepartementets sida upprätthålls fortlöpande kontakter med Svenska kommunförbundet och Svenska cellulos- och pappersbruksförbundet. Enligt Kommunförbundet har många kommuner på allra senaste tiden beslutat organisera pappersinsamlingen, och förbundet ser positivt på

utvecklingen. Om pappersinsamlingen mot förmodan inte skulle få den omfattning som har beslutats, är jag beredd att vidta behövliga åtgärder.

ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag får tacka jordbruksministern för svaret. Efter att ha hört detta fick jag uppfattningen att vi åtminstone börjar skönja en lösning på problemet med returpappershanteringen.

Att bromsa slöseriet med våra naturresurser, att bruka utan att förbruka, att på ett effektivt sätt klara återanvändningens problem – det är jag övertygad om kommer att bli några av 1980-talets stora frågor. Som jag säger i min fråga är papper absolut en alltför dyrbar produkt för att inte tas till vara och återanvändas. Här har vi ju också kommit en bit på väg. Att man skall sortera papperet för sig och bunta det för hämtning är en sak som alltmer gått in i vårt medvetande. Uppsamlingen av returpapper är ju inte heller något oöverkomligt problem att lösa, och kunskapen om hur man tar hand om returpapperet finns ju vid våra pappersbruk.

Men någonstans i denna återanvändningkedja brister det. Och eftersom ingen kedja är starkare än sin svagaste länk, måste åtgärder sättas in för att stärka de svagaste länkarna och få hela kedjan stark och funktionsduglig. Detta är viktigt, därför att annars får vi inte lagen om obligatorisk pappersinsamling att fungera. Det är viktigt för vi har inte råd att låta tusentals ton insamlat papper gå till spillo, och vi har inte råd att importera ett enda extra ton returpapper. Och det är också viktigt därför att motivationen nu finns ute i de enskilda hushållen, i organisationer och föreningar – och så småningom kommer den också att finnas i kommunledningarna – att göra sin del av arbetet. Denna motivation måste vi vara rädda om.

Det är bra att insamlingen nu har kommit i gång efter att ha varit avstannad. Men om insamlingsarbetet inte får den omfattning som jordbruksministern enligt svaret hoppas på, vill jag fråga vilka åtgärder jordbruksministern i så fall är beredd att vidta.

Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Jag tror att det är viktigt att i detta sammanhang framhålla att insamlingarna inte har avstannat. Tvärtom har utvecklingen hela tiden gått i rätt riktning. År 1975 insamlades ungefär 70 000 ton. I 1975 års proposition beräknade man att det skulle vara möjligt att från hushållen samla in ytterligare 200 000 ton, och år 1979 insamlades ca 110 000 ton tidningar och tidskrifter från hushållen.

Det har alltså aldrig varit fråga om ett avstannande, utan insamlingarna har fortgått. Sedan kan man diskutera om takten har varit tillräckligt hög eller ej. Även om man skulle komma upp till 60–70 % retur vid insamlingarna kommer det ändå alltid, med den kapacitet som nu finns på industrisidan, att föreligga ett behov av import. Jag förutsätter att bruken kommer att anpassa sin produktion så, att de alltid kan ta hand om den i landet insamlade kvantiteten. Detta bör göra det möjligt för kommunerna att få en större stabilitet i insamlingsarbetet.

ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag är tacksam för de senaste siffrorna som ju visar att det här är fråga om en produkt som det verkligen finns anledning att ta vara på. Enligt min mening är det angeläget att än en gång påminna om att, om vi inte får hela återanvändningskedjan att fungera, det är risk för att motivationen hos enskilda, företag och kommuner – en motivation som verkligen finns, men som det har tagit tid att skapa – går till spillo. Det skulle vara mycket tråkigt om det ginge så. Därför är det viktigt att få hela kedjan att fungera från det enskilda hushållet och fram till pappersbruket.

Överläggningen var härmed avslutad.

Nr 78

Tisdagen den  
5 februari 1980

---

*Om anmälnings-  
skyldighet för  
tankfartyg vid in-  
och utfart i nor-  
diska farvatten*

### **§ 3 Om anmälningskyldighet för tankfartyg vid in- och utfart i nordiska farvatten**

Kommunikationsministern ULF ADELSONH erhöll ordet för att besvara *Märta Fredriksons* (c) den 17 januari anmälda fråga, 1979/80:271, till handelsministern, och anförde:

Herr talman! Märta Fredrikson har frågat handelsministern på vilket sätt han är beredd att medverka till att tankfartyg får anmälningskyldighet vid in- och utfart i de nordiska farvattnen. Frågan har överlämnats till mig.

Jag anser, liksom Märta Fredrikson, att det behövs ett rapporteringssystem för tankfartyg som ger förbättrade möjligheter till kontroll över sådana fartyg. Ett rapporteringssystem är till nytta främst på två sätt. Dels kan man räkna med att det förhållandet att rapport har lämnats om ett fartyg avhåller befälhavaren från att överträda gällande utsläppsbestämmelser, dels ger positionsrapporter från fartygen möjlighet att anpassa beredskapen för bekämpningsinsatser till havs till det aktuella läget.

Rapportering från fartyg om last, position och färdväg förutsätter, om den skall bli effektiv från de synpunkter som jag har nämnt, att rapporterna ges med viss regelbundenhet under resan och att rapporteringssystemet är grundat på internationellt samarbete.

Jag kan nämna att ett positionsrapporteringssystem av detta slag redan tillämpas inom en del av Östersjöområdet och att en betydelsefull utbyggnad är planerad. I Stora Bält tillämpas sålunda, med stöd av en internationell överenskommelse inom FN:s fackorgan för tekniska sjöfartsfrågor (IMCO), ett positionsrapporteringssystem för fartyg. Detta system skall byggas ut så, att det täcker hela Östersjöområdet. Det skall, vad gäller o'jetanfartyg, omfatta fartyg på 20 000 bruttoton och mer. Vad gäller lastade gastanfartyg och kemikalietanfartyg skall det avse fartyg på 1 600 bruttoton och mer. Detta gäller, beträffande kemikalietanfartygen, om de är lastade med vissa, särskilt farliga kemikalier. Positionsrapporter skall lämnas av fartygen både när de kommer in i Östersjöområdet och när de lämnar det, exempelvis vid passage av linjen Skagen–Göteborg. Rapporter skall också lämnas när fartygen passerar andra rapporteringslinjer som har dragits upp i Östersjön.

Tisdagen den  
5 februari 1980

---

*Om anmälnings-  
skyldighet för  
tankfartyg vid in-  
och utfart i nor-  
diska farvatten*

Det utbyggda systemet skall enligt föreliggande planer börja fungera den 1 januari 1981, och alla – jag betonar det – Östersjöstaterna skall samarbeta i projektet. Den överenskommelse som ligger till grund för det blivande samarbetet är resultatet av ett svenskt initiativ inom ramen för 1974 års Helsingforskonvention om skydd av Östersjöområdets marina miljö. Överenskommelsen skall godkännas slutligt på ett möte med representanter för Östersjöstaterna i maj i år. Därefter kommer en IMCO-rekommendation i ämnet att utverkas på grundval av Östersjöstaternas beslut.

Det utvidgade positionsrapporteringssystemet är tänkt som en försöksverksamhet under två år. Erfarenheterna får utgöra underlaget för beslut om en vidare utbyggnad av systemet. Från svensk sida hade vi helst sett systemet redan från början hade omfattat flera fartyg. Det var dock inte möjligt att nå enighet bland Östersjöstaterna om detta. Med tanke på att det är angeläget att försöksverksamheten kommer i gång med alla Östersjöstaternas medverkan, har vi dock ansett oss böra acceptera en s. k. mjuk start. I det internationella arbetet kommer Sverige, det vill jag betona, även i fortsättningen att verka för en mera utbyggd positionsrapportering.

MÄRTA FREDRIKSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet för svaret. Det innehåller en hel rad positiva åtgärder, som redan har vidtagits, och det gläder mig i hög grad.

När jag läser att rapportering från fartyg om last, position och färdväg är aktuell vill jag fråga om där också avses att uppgift skall lämnas om mängd beträffande sloptank och bunkers, som kanske också skulle kunna rapporteras för att man skall få ökad säkerhet. Rapportering bör även ske vid resa inom de nordiska länderna, öster om linjen Hanstholm–Lindesnäs.

Havet är en intressant och rik råvarukälla, och vi kan i en framtid förvänta oss att i ökande omfattning tillgodogöra oss dess tillgångar. En förutsättning för detta är att vi kan skydda havet bl. a. mot den farsot som de ständiga oljeutsläppen, fri- eller ofrivilliga, utgör. Åter och åter rapporteras om drivande olja, så även i januari i år, då jag kände det angeläget att ställa denna fråga.

Jag är glad för att man diskuterar också på det internationella planet. Alla länder är väl intresserade av att förhindra oljeutsläpp, och olja som driver in till kusterna kan ha kommit mycket långt utifrån. Vi behöver ett oljeskydd även för oceanerna, men det har skrivits att det internationella intresset för ett sådant är ljummet och att det skulle behövas en stark opinion för att få ett sådant. Har herr statsrådet någon möjlighet att från sina utgångspunkter arbeta för ett sådant oljeskydd?

Jag har en annan fråga, som statsrådet kanske inte har skyldighet att besvara i dag men som jag vill ställa ändå.

Ganska nyligen, den 26 januari, var en oljetanker på väg in genom Brofjorden. På grund av ett, enligt vad det sades, tekniskt missöde gick tankern ur kurs och kom på tvären – en supertanker, 307 m lång, enligt varierande uppgifter innehållande 160 000–170 000 ton råolja – i inseglings-

rännan i Brofjorden, där det inte var mycket plats över. Tekniken är fantastisk, men den kan misslyckas. Människan i sig är skapad som ett helt underverk – och därigenom avvärjdes katastrofen den gången.

Det har rests krav på plikt att ta bogserhjälp, och man har funderat över om det skulle vara en ökad plikt att kalla på bogserbåtar, som kunde följa fartyg på väg in och vid behov snabbt ingripa. Det nyssnämnda tillbudet skedde ju mycket snabbt. Bogserbåtarna borde kanske möta fartygen redan utanför de båda fyrarna. Även vid andra tillfällen har fartyg kommit ur kurs i Brofjorden. Därför vill jag fråga: Är det möjligt att ställa kravet att fartyg med farlig last skall begära bogserbåtar som följer fartyget, färdiga att omedelbart ingripa om olyckstillbud inträffar?

---

*Om anmälnings-  
skyldighet för  
tankfartyg vid in-  
och utfart i nor-  
diska farvatten*

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Såvitt jag är riktigt underrättad gäller det här kravet lastade tankfartyg och inte några andra typer av fartyg ännu.

Beträffande frågan om ett internationellt system även ute på haven så finns enligt vad jag har förstått ett stort intresse för detta, framför allt ett mycket starkt intresse från Sveriges sida. Vi kommer att driva det kravet aktivt. Jag får fortlöpande informationer om att våra medarbetare gör det, och jag understöder dem på allt sätt. Vi skall se till att rapporteringssystem osv. byggs ut, så att vi slipper dessa fruktansvärda oljeolyckor. Därvidlag har vi inga skiljaktiga uppfattningar. Vi är helt eniga. Och jag tycker det är bra med alla markeringar från svenskt håll, så att vi gemensamt kan driva på.

Beträffande frågan om olyckan i Brofjorden, som tack och lov inte inträffade, har jag inte tillräcklig saklig grund för att svara på den frågan i dag. Därför vill jag inte göra det. Märta Fredrikson kan ju fråga mig privat om några dagar eller ställa en fråga i riksdagen. Det finns allehanda möjligheter. Men jag vill i dag inte lämna ett svar som jag inte med säkerhet vet är korrekt.

MÄRTA FREDRIKSON (c):

Herr talman! Jag har förståelse för att kommunikationsministern inte vill svara på den sista frågan i dag. Men eftersom det så nyligen varit aktuellt och det handlar om olja, tog jag mig friheten att försöka få ett besked. Men jag har som sagt full förståelse för att jag inte kan få svar nu.

Beträffande skyddet ute på oceanerna, som kommunikationsministern säger att det finns ett så stort internationellt intresse för, så läste jag i Svensk Sjöfarts Tidning nr 5 i år att det beklagligtvis inte fanns något stort internationellt intresse för ett sådant skydd, och det var det som föranledde min fråga.

Överläggningen var härmed avslutad.

*Om åtgärder för  
att förhindra rån-  
överfall på lant-  
brevbärare***§ 4 Om åtgärder för att förhindra rånöverfall på lantbrevbärare**

Kommunikationsministern ULF ADELSON erhöll ordet för att besvara *Elver Jonssons* (fp) den 17 januari anmälda fråga, 1979/80:276, och anförde:

Herr talman! Elver Jonsson har frågat vilka insatser regeringen förbereder för att förhindra rån av lantbrevbärare.

Frågan om lantbrevbärarnas säkerhet har aktualiserats genom att rån inträffat på pensionsutbetalningsdagar. För att minska rånrisken har postverket föreslagit regeringen att utbetalningen av folkpensionerna skall spridas över flera dagar. Därigenom skulle de penningssummor som lantbrevbärarna medför minska. Riksförsäkringsverket har i samråd med bl. a. postverket utrett hur en spridning av utbetalningarna skall genomföras och hur en frivillig övergång från nuvarande pensionsanvisningar till kontoinsättning av pensionerna skall ske. Ärendet bereds f. n. inom socialdepartementet.

Att öka säkerheten för lantbrevbärarna och pensionärerna är enligt min uppfattning angeläget. En spridning av pensionsutbetalningarna och en ökad användning av konton bör därför eftersträvas. Belastningen på postkontoren under månaden skulle härigenom också utjämnas. Regeringen kommer inom kort att ta upp överläggningar med berörda personal- och pensionärsorganisationer om en spridning av pensionsutbetalningarna under vissa dagar. Vidare är avsikten att åtgärder skall vidtas för att öka användningen av konton.

ELVER JONSSON (fp):

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

Utvecklingen på rånarfronten är minst sagt oroväckande. År 1967 hade vi tre postrån, men tio år senare är det ett postrån nästan var tredje dag, dvs. en ökning med omkring 30 gånger. Rån mot lantbrevbärare var en ökand företeelse före 1978, men sedan dess har det förekommit flera sådana, senast i Vara för tre veckor sedan. Det inträffade, liksom flertalet andra rån, på den första pensionsutbetalningsdagen.

Det är alltså anledning att göra något åt det här förhållandet, men när nu kommunikationsministern säger att han är beredd att ta upp överläggningar med berörda personal- och pensionärsorganisationer, skulle man kunna säga: "Vad göras skall är allredan gjort." Generaldirektören i postverket sade häromdagen i en tidningsintervju att riksförsäkringsverket och postverket redan i november 1978 var färdiga att införa tekniken för spridda pensionsutbetalningar. Man hade då också fått klartecken från pensionärsorganisationerna, medan personalen vid posten närmast uppställde en sådan reform som ett krav. Därför finner jag det här svaret vara i defensivaste laget. Det finns ju ingen anledning till alltför stora omgångar, med överläggningar om det som man redan sagt sig vara överens om.

Jag skulle vilja vädja till kommunikationsministern att se till att det blir en

snabb lösning, eftersom det är mycket angeläget att så sker. Samhällets uppgift är att förhindra brott och att skydda liv och egendom. Och det gäller i det här fallet inte bara att skydda de postanställdas liv. Många pensionärer upplever det som frustrerande att pensionsutbetalningarna sker så samlat att det kan föreligga risk för rånöverfall även på dem själva.

Detta är också en arbetsmiljöfråga. Många postanställda upplever sin situation som psykologiskt tung. Detta gäller inte minst lantbrevbärargruppen. Vi får allt fler ambulerande postkontor, och lantbrevbärarna blir en allt större grupp, vilket betyder ökade tillfällen till rån på dem. Min vädjan och fråga till kommunikationsministern är därför närmast: Skulle man inte kunna lösa det här problemet snabbt, dvs. på några veckor, i stället för att avisera en lång överläggningstid?

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag delar uppfattningen att man mycket lätt borde kunna lösa detta problem, men i verkligheten är det tyvärr inte riktigt så enkelt. I princip hade man tänkt sig att sprida pensionsutbetalningarna över tio dagar, dvs. upp till fem dagar före den vanliga utbetalningsdagen för vissa pensionärer och fem dagar efter den för andra. För detta har vissa pensionärsorganisationer krävt kompensation, eftersom pensionärerna då i vissa fall kan få vänta på pension i 35 dagar. Kompensationen skulle bli en engångskostnad på 400 milj. kr. för statsverket. Det är jag inte beredd att tillstyrka, men jag har, för att undvika extrakostnaden, med Karin Söder i socialdepartementet diskuterat den kompromissen att man sprider utbetalningarna över ett mindre antal dagar, så att det kan dröja en, två eller kanske tre dagar längre för några pensionärer tills nästa pension kommer.

Det förslaget diskuterar vi nu, och kan jag få ett klartecken från bl. a. socialdepartementet och pensionärsorganisationerna är jag beredd att ta upp frågan på regeringssammanträdet på torsdag. Jag är rädd för att det kanske inte kommer att kunna gå riktigt så snabbt, men i princip håller jag med om att det här inte är någonting att vänta på, utan att det egentligen bara gäller att försöka att så snabbt som möjligt komma fram till det beslut som behövs.

ELVER JONSSON (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för den tempohöjning som skedde från det första svaret till den replik som nu gavs.

Jag är medveten om att kompensationsfrågan kan vara ett problem och att det belopp som här varit på tal kan vara för stort för att kunna accepteras. Men vi är tydligen överens om att en förändring måste ske och att den måste vidtas vid rätt tillfälle. Det finns alltså ingen anledning att vänta med den förändringen speciellt länge.

Jag tackar kommunikationsministern för beredvilligheten att sätta till alla klutar så att vi skall få en snabb lösning. Därmed är jag nöjd med svaret.

---

*Om åtgärder för  
att förhindra rån-  
överfall på lant-  
brevbärare*

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag vill bara säga till herr Jonsson att man ibland kanske har mer inflytande över replikerna än över själva svaret.

*Om åtgärder med  
anledning av  
Almöbrokatastrofen*

Överläggningen var härmed avslutad.

### § 5 Om åtgärder med anledning av Almöbrokatastrofen

Kommunikationsministern ULF ADELSON erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara

dels följande interpellationer, nämligen

1979/80:121, anmäld den 21 januari, av *Siri Häggmark* (m), och

1979/80:122, anmäld den 22 januari, av *Märta Fredrikson* (c),

dels följande frågor, nämligen

1979/80:278, anmäld den 18 januari, av *Lennart Nilsson* (s),

1979/80:279, anmäld den 21 januari, av *Göthe Knutson* (m), och

1979/80:282, anmäld den 22 januari, av *Torkel Lindahl* (fp),

och anförde:

Herr talman! Märta Fredrikson har frågat mig vilken samlad syn regeringen har på de åtgärder som måste till från statliga myndigheter med anledning av broraset vid Almösund och i vilken takt man kan räkna med att bron blir återuppbyggd.

Lennart Nilsson har frågat mig vilka åtgärder regeringen är beredd att vidta för att underlätta följderna av den stora katastrofen vid Almöbron.

Göthe Knutson har dels bett mig redogöra för min syn på orsakerna till och följderna av den inträffade brokatastrofen, dels frågat mig vilka åtgärder regeringen har vidtagit och ämnar vidta för att lösa de svåra problem som har uppstått för befolkning och företag i området. Göthe Knutson har vidare frågat mig vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att skapa säkerhet och förhindra liknande olyckor och om jag anser att åtgärder behöver vidtas för att skapa larmberedskap om olyckor av liknande slag på nytt skulle inträffa.

Torkel Lindahl har bett mig redogöra för de åtgärder som vidtas av myndigheterna i syfte att lindra konsekvenserna av brokatastrofen.

Siri Häggmark har – med anledning av inträffade olyckor, bl. a. den vid Almöbron – frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta i avsikt att göra sjöfarten säkrare i våra inre farleder.

Jag besvarar interpellationerna och frågorna i ett sammanhang.

Först vill jag på regeringens vägnar framföra vårt djupa deltagande i den sorg som drabbat anhöriga till de omkomna vid broolyckan.

Samma dag som den tragiska olyckan inträffade tillsatte regeringen en särskild undersökningskommission. Kommissionen skall utreda samtliga

omständigheter – jag betonar *samliga omständigheter* – kring olyckan. Innan detta arbete är slutfört kan jag självfallet inte svara på Göthe Knutsons frågor om orsakerna till eller händelserna kring själva olyckan. Kommissionen beräknas komma med en preliminär rapport i mitten av februari. Kommissionen skall också överväga vilka åtgärder som kan behöva vidtas för att allmänt öka säkerheten.

Olyckan medför stora problem för befolkning och näringsliv. Regeringen är beredd att på olika sätt bidra till att problemen lindras i så stor utsträckning som möjligt.

Vägverket räknar f. n. med att en ny bro mellan Almön och Källön kan vara klar under år 1982. Regeringen beslutade i torsdags att farleden genom sundet skall bli säkrare. Den fria höjden ökas från 41 meter till 44,5 meter och farledsbredden från 50 meter till 110 meter. Vägverket har redan kontaktat olika byggföretag om dessa förutsättningar. Den nya bron blir av hängbrotyp och beräknas kosta i storleksordningen 80 milj. kr. Regeringen kommer senare, då olika finansieringsmöjligheter närmare har undersökts, att hos riksdagen hemställa om medel för bygget.

Till dess att en ny bro har byggts kommer trafikanterna att vara hänvisade till båtar och färjor samt vägen över Orust och Uddevalla. Vägverket har redan förstärkt kapaciteten på färjeleden mellan Svanesund och Kolhättan. Dessutom kommer en ny färjeförbindelse att inrättas mellan Almön och Stenungsön. Tillfartsvägarna till de nya färjelägena har redan börjat byggas. Färjeleden beräknas kunna tas i trafik i mitten av mars månad.

Omedelbart efter brorasat ordnade vägverket vidare en båtförbindelse för passagerartrafik mellan Almön och Stenungsund. Tjörns Omnibustrafik som trafikerar sträckan Tjörn–Stenungsund–Kungälv–Göteborg har anpassat sin förstärkta busstrafik till båtförbindelsen. Sammantaget innebär de insatta och planerade åtgärderna att förutsättningar skapats för en – under rådande omständigheter vilket jag vill betona – tillfredsställande trafik mellan Tjörn och fastlandet. Det kommer emellertid att krävas – särskilt under sommartid – att möjligheterna till kollektivt åkande och samåkande med bil utnyttjas i så stor utsträckning som det över huvud taget är möjligt.

Vägverket och sjöfartsverket har gemensamt börjat undersöka om det föreligger risk för liknande olyckor på andra ställen. Härvid undersöks också de praktiska möjligheterna att förse eventuellt utsatta broar med någon form av alarmanordningar.

Beträffande sjösäkerheten vill jag nämna att sjöfartsverket har utarbetat ett program för ökad farledssäkerhet. Programmet behandlar bl. a. farledsutmärkning, lotsning, trafikinformation och fartygsutrustning. Försök med trafikinformation pågår. Inom programmet pågår också en omfattande undersökning av olika farleders standard. Arbetet har hittills speciellt inriktats på miljöriskerna i farleder med intensiv eller miljöfarlig trafik. Arbetet skall utmynna i en samlad redovisning där det framgår vilka säkerhetsförbättrande åtgärder som bör vidtas i olika farledsavsnitt.

Med ett sådant underlag i min hand är jag beredd att överväga olika åtgärder för att successivt öka sjösäkerheten.

Tisdagen den  
5 februari 1980

*Om åtgärder med  
anledning av  
Almöbrokatastrofen*

SIRI HÄGGMARK (m):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret. Det var positivt i många hänseenden. Jag är också väldigt glad för att kommunikationsministern i sitt svar framför regeringens djupa deltagande till de drabbade på Tjörn.

Det är positivt med de åtgärder som hittills har initierats, men man får inte dra ut på tiden när det gäller att vidta ytterligare åtgärder för att höja säkerheten till sjöss. Den olycka som inträffade den 18 januari i år stärker mig i min övertygelse att än finns det sådana åtgärder att vidta.

Jag är bosatt på Tjörn och upplever olyckan vid Almöbron som ofattbart tragisk. Jag tänker främst på de offer i människoliv som olyckan krävde och på de efterlevandes sorg och saknad. Men jag tänker också på att vi för lång tid har avskurits från vår förbindelse söderut med allt vad det innebär. Där har kommunikationsministern anfört en rad åtgärder som skall vidtas för att underlätta för oss på ön.

Vår svenska kust är besvärlig från kommunikationssynpunkt, inte minst våra västsvenska farvatten. Sedan 1973 har det inträffat minst 26 grundstötningar och 8 kollisioner i farlederna utanför Göteborg. Kommunikationsministern anför att sjöfartsverket har utarbetat ett program för ökad farledssäkerhet, och det är väldigt bra. Men arbetet på förverkligandet måste intensifieras. Det hastar, då ökande fartygsstorlekar, större trafikintensitet och mörkertrafik ställer stora krav på säkerheten i farlederna.

I detta program föreslår sjöfartsverket bl. a. ett trafikövervakningssystem – kommunikationsministern nämnde det – i områden med hög trafikintensitet och i områden där risken för sjöolyckor är särskilt framträdande, såsom i Göteborgs-, Stockholms- och Öresundsområdena. Bråviken har nu på försök ett sådant system, Stockholm skall få ett under första halvåret detta år och 350 000 kr. är föreslagna i årets budget för en försöksverksamhet i Öresundsområdet. Men för Göteborg, som också har en omfattande sjötrafik, är något sådant system ännu inte klart. Frågan har utretts och utreds. Ett principförslag avlämnades förra året, men ännu har mig veterligt ingenting hänt. Haverikommissionen har vid upprepade tillfällen påpekat vikten av att just Göteborg prioriteras när det gäller införandet av ett sådant system på grund av de haverier och grundstötningar som har skett där.

Jag vill ställa en fråga till kommunikationsministern i detta sammanhang: Känner kommunikationsministern till hur långt det har gått med utredningen i Göteborg om just ett sjöövervakningssystem?

Det räcker dock inte med enbart trafikövervakningssystem. Själva farlederna måste göras säkrare, fördjupas och breddas, och grund måste sprängas bort. Det är också åtgärder som måste få hög prioritet liksom farledsutmärkning, sjökortsläggning och utökad lotsmedverkan för att ta några exempel.

Herr talman! Kommunikationsministern anför i sitt svar att han är "beredd att överväga olika åtgärder för att successivt öka sjösäkerheten". Det låter som en försäkran. Ändå finns det vissa ord som man reagerar litet mot, och de orden är "överväga" och "successivt". Det är möjligt att dessa ord ingår i,

skall vi säga, det vanliga språket i dessa sammanhang, men för mig hade svaret låtit bättre, om kommunikationsministern hade tagit bort både "överväga" och "successivt". Svaret hade då fått en mer stringent mening. Jag tror att kommunikationsministern är beredd att göra vad på honom ankommer, och vi måste, som jag ser det, göra allt för att höja sjösäkerheten. Vi har inte råd att vänta mycket längre. Sjöfarten är en av våra viktigaste näringar.

MÄRTA FREDRIKSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet för svaret. Det är positivt och informerar om vidtagna och planerade åtgärder. Samtidigt lämnar det en del av de frågeställningar, som fanns i interpellationen, öppna.

Jag tackar även för den snabbhet varmed berörda instanser lyckades få den så akut svåra trafiksituationen att fungera redan morgonen efter broraset och för många andra åtgärder som så snabbt har vidtagits för att minska de trafiksvårigheter som uppstått. Andra tankegångar som fördes fram efter broraset har jag tagit upp redan i interpellationen.

Det har skrivits mycket omkring själva olyckan, om tider och uttryckningar. Broraset var en händelse som ingen tänkt sig kunde hända. Ingen som fick meddelandet att Almöbron var påseglad kunde ens tänka sig att bron därmed var borta.

Almöbron som sådan var en del i länstrafikleden 160 över Rotviksbro-Orust-Tjörn-Stenungsund med anslutning till E 6. Därför har broraset påverkat, utöver Tjörn och Orust, trafikförhållandena för en stor region, omfattande även Stenungsund och Lysekil. Det får en rad negativa verkningar för näringslivet, och transportererna fördras.

Det har nämnts att den avskurna trafikleden försätter oss 20 år tillbaka i tiden, till den tid då bron var färdig att tas i bruk. Enligt min mening är det än värre. Under de 20 år som bron funnits har befolkningen på öarna ökat. För 20 år sedan hade större delen av befolkningen sitt arbete på nära håll. I dag har arbets- och näringsstrukturen på ett helt annat sätt anpassats till broförbindelse. Nu har vi en katastrofsituation i transporthänseende. Den biltäthet och trafikintensitet som i dag finns var inte ens tänkt när broleden byggdes. Situationen i dag utmärks av pendling i stor omfattning, och hela pendlingsproblematiken är nu satt på sin spets. Resorna blir längre genom omvägar, tar längre tid i väntan på färjeöverfarter samt blir tröttsammare.

Kollektivt och gemensamt åkande har satts in. Detta är positivt från många synpunkter och kommer helt säkert att öka överallt i framtiden, men både resor och arbete måste anpassas till varandra. Den regionala busstrafiken måste få sådan omfattning att den motsvarar människornas behov. Utökningen av den kollektiva busstrafiken på Orust bör inte övervältras på kommunen utan klaras av trafikföretaget. Det kan bli aktuellt att man behåller den båtförbindelse som upprättats Tjörn-Stenungsund utan att nuvarande huvudmannaskap förändras.

När det gäller färjan från Orust till Flatö/Malön har befolkningen redan

Tisdagen den  
5 februari 1980

*Om åtgärder med  
anledning av  
Almöbrokatastrofen*

tidigare uttalat önskemål om tätare turer. Trafiksituationen har förstärkt deras synpunkter, då det utöver väntetider vid Svanesund eller lång omväg att köra kan bli fråga om lång väntan även vid Flatöfärjan.

Under mycket lång tid har Orusts kommun vid upprepade tillfällen och på olika sätt aktualiserat sitt behov av bättre vägar och fast landförbindelse med bro vid Svanesund.

Frågan om broförbindelse mellan öarna och fastlandet började diskuteras redan i slutet av 1920-talet. Det första beslutet om en Svanesundsbro fattades av länsstyrelsen 1943, och behovet av en sådan bro har sedan två gånger – 1949 och 1954 – fastlagts i regeringsbeslut. I beslutet 1944 heter det bl. a. att även om Tjörnleden byggs behöver Svanesundsfärjan ersättas av bro.

Nu finns denna bro i vägverkets flerårsplan med avsedd byggstart 1988. I vägverkets skrivning fastläggs att "objektet har mycket stor regionalpolitisk betydelse". Det är vi på Orust, som också är beroende av Almöbron, mycket väl medvetna om.

Nödvändigheten av att den nya Almöbron får kortaste möjliga byggtid är helt klar. Det blir svåra och samhällsekonomiskt dyrbara år i väntan på den.

Att Svanesundsbron skall byggas är alltså fastlagt. Nu vill jag fråga om kommunikationsministern kan medverka till att Svanesundsbron kan påbörjas och byggas i takt med att Almöbron färdigställs. Det torde vara samhällsekonomiskt fördelaktigt. Tekniskt och administrativt bör det vara möjligt att lösa detta.

Trafikomläggningarna medför stora påfrestningar på ett redan tidigare dåligt vägnät. Orusts kommun och företagen inom kommunen uppvaktade senast våren 1979 dåvarande kommunikationsministern angående upprustningsbehovet. Angelägenheten av en upprustning har självfallet ökat. Även om det kan bli svårt att jämsides med hårdnande trafik utföra förbättringar på vägar och i vissa fall anlägga gångbanor, är det helt nödvändigt att det sker. Vi hoppas på herr statsrådets medverkan även här.

I interpellationen tog jag upp frågan om säkerhetsanordningar vid Skåpesunds- och Nötesundsbroarna. Kan vi förvänta oss sådana? Herr statsrådet nämner att vägverket undersöker möjligheterna att förse utsatta broar med sådana anordningar.

Beträffande den nuvarande Skåpesundsbron vill jag aktualisera förslaget att vägverket ej skrotar denna utan använder den som gång- och cykelbro.

För att användandet av kollektiv trafik skall underlättas bör samordningen mellan SJ:s tåg- och bussförbindelser förstärkas. Ett exempel: Enligt turlista inkommer tåg från Göteborg, där sovvagnar från Stockholm inkopplats, till Uddevalla C kl. 08.25. Enligt bussturlista avgår buss från Uddevalla C till Orust kl. 08.20, alltså fem minuter innan tåget kommer in. Allmänheten har länge önskat en ändring.

I interpellationen frågade jag vilken samlad syn regeringen har på de åtgärder som nu måste till. Därför tar jag också upp några frågor utanför trafiken.

Industriministern uttalade i samband med varvsfrågan att det är angeläget med satsning på investeringar som samhället efterfrågar. Jag förutsätter att avsikten var satsning såväl i som utanför varvsorter.

Det är angeläget att på olika sätt underlätta för näringslivet i brokatastrofregionen att skapa arbetstillfällen som kan minska behovet av pendling. Möjligheterna att genom att uppföra industrihus ge företag hjälp med lokalfrågor är aktuella inom Orusts kommun. Jag vill därför här ta upp frågan om en utvidgning av området för regionalpolitiskt stöd till kommunala industribyggnader till att gälla den brokatastrofdrabbade regionen.

Lysekilsbanan har sedan länge varit aktuell för upprustning. Denna bör nu sättas i gång – med medel som enligt uppgift finns hos AMS.

Kristinebergs marinbiologiska station i Lysekil har ritningar och kostnadsberäkningar klara för en nödvändig ombyggnad. Denna bör nu kunna utföras. Neddragningar vid Skandiaverken bör ej ske.

Så åter till trafiken.

Hela länet kommer att påverkas av den uppkomna trafiksituationen. Hela länet oroas av utsikterna till trafikkaos under sommaren, då turisttrafiken tillkommer.

Genomfarten i Uddevalla kommer att få en mycket hård belastning. Vägtunneln norrut har vissa tider svårigheter att klara trafikgenomströmningen. Den kan ibland stängas av därför att luften inuti den är starkt förorenad. Svårigheterna där kommer troligen att öka. Därför borde ventilationen förstärkas så att inte gasförekomster medför trafikstopp.

Det har efter broraset visat sig att initiativkraft och god vilja har varit förhärskande, att byråkrati har fått vika för att problem skall kunna lösas. Jag har den förhoppningen, herr statsråd, att det kommer att fortsätta i den andan. Några frågor har jag här tagit upp, men det finns flera problem att lösa.

Sammanfattningsvis:

Viktigast är att bron över Almösundet snabbt återuppbyggs.

Samtidigt är det viktigt att man på ett flertal områden vidtar åtgärder för att underlätta situationen under den tid fast landförbindelse saknas.

Man bör arbeta för att skapa ytterligare fast broförbindelse vid Svanesund och för att denna tidigareläggs.

LENNART NILSSON (s):

Herr talman! Jag skall inte ta upp någon diskussion om varvsfrågor eller industripolitik; det finns naturligtvis anledning att återkomma till dem i andra sammanhang. Inte heller skall jag beröra de säkerhetsfrågor osv. som har diskuterats här, eftersom jag utgår från att de olika utredningarna skall leda till en hel del åtgärder mot bakgrund av vad som hänt.

Vad jag har tänkt ta upp är ett av de stora problemen för de människor som berörs av brokatastrofen, nämligen det som hänger ihop med det ekonomiska.

Tyvärr måste jag konstatera att kommunikationsministern inte har lämnat något besked om vilka åtgärder regeringen är beredd att vidta för att

Tisdagen, den  
5 februari 1980

*Om åtgärder med  
anledning av  
Almöbrokatastrofen*

underlätta följderna av brokatastrofen. Svaret handlar enligt min uppfattning enbart om sådana saker som redan är kända genom vad man kan läsa i tidningarna. Därför hoppas jag att kommunikationsministern i ett följande inlägg under den här debatten skall klargöra regeringens eventuella kommande handlingslinje i de här frågorna.

Den olycka som skedde vid Almöbron måste enligt min uppfattning betraktas som likvärdig med en naturkatastrof och därmed föranleda att staten till 100 % ställer upp för de kommuner som är berörda av den. Det kan med andra ord inte vara rimligt att kommuninvånarna på Tjörn och Orust och i viss mån i Stenungsund, utöver de problem som har uppstått bl. a. genom längre restider till arbetsplatserna, också skall bli ekonomiskt lidande av brokatastrofen. Här måste enligt min bedömning staten ta sitt fulla ansvar, eftersom detta är någonting som inte har kunnat förutses. Naturligtvis måste vi alla tillsammans i det här landet solidariskt ställa upp för att klara sådana problem som drabbar människorna på de berörda orterna.

Därför skulle jag vilja fråga kommunikationsministern om regeringen har diskuterat att i någon form, exempelvis genom ett extra skatteutjämningsbidrag, bistå dessa kommuner. Jag tror att det är väldigt viktigt att klara ut detta i dag. Hur det än är kommer det inträffade att innebära stora ekonomiska påfrestningar, vare sig det är staten eller kommuner som drabbas. Enligt min uppfattning måste vi alltså bära denna börda gemensamt.

Det handlar också om att ge vägverket möjligheter att upprätthålla en efter omständigheterna rimlig färje- och persontrafik mellan Tjörn och fastlandet.

Nu har det tydligen kommit grus i maskineriet, eftersom man diskuterar vem som skall ta den ena eller den andra kostnaden för bl. a. persontrafiken. Jag vet att det förekommer en dragkamp - om det är vägverket som skall svara för persontrafiken eller om det är kommunen. Det är egentligen ganska ointressant, tycker jag, vem som svarar för detta. Det viktigaste är ju att vi får möjligheter att ta ställning till ett regeringsförslag som innebär att det inte läggs några kostnader på de människor som bor ute på dessa öar. Jag måste alltså sätta ett frågetecken när det gäller persontrafiken från Tjörn till fastlandet.

Enligt min mening bör man också fundera över möjligheterna att ställa medel till SJ:s förfogande för att klara den kollektiva trafiken genom Bohuslän. Kommunikationsministern pekar ju i svaret bl. a. på att det kan bli en hel del trassel sommartid. Vi vet ju vilken belastning det är utefter västkusten sommartid med timslånga köer och svårigheter att över huvud taget ta sig fram.

Det är alltså ganska ointressant från vilket konto medlen tas. Det viktigaste är att regeringen nu tar itu med problemen, att man inför riksdagen lägger fram ett förslag som innebär att det inte blir några svåra ekonomiska följder för de människor som ändå är så hårt drabbade - bl. a., som jag sade, av längre restider.

Det är också viktigt att vägverket inte i det rådande budgetläget får sina

möjligheter för framtiden försämrade, exempelvis genom att byggandet av bron mellan Svanesund och Kolhättan senareläggs och inte fullföljs enligt de planer som man tidigare har dragit upp.

Jag hoppas att kommunikationsministern kan ge ett svar på de här frågorna, som ju tyvärr berör en alltför viktig sektor, nämligen ekonomin. Om regeringen presenterar ett förslag för riksdagen, så tror jag att det finns en ganska bred enighet om att vi tillsammans skall ställa upp för att kunna klara de ekonomiska bekymmer som kommunerna i Bohuslän har blivit drabbade av som en följd av brokatastrofen.

JAN PRYTZ (m):

Herr talman! En av frågeställarna, Göthe Knutson, är tyvärr förhindrad att närvara i dag. Han har därför uppdragit åt mig att föra hans talan. Jag vill då till statsrådet Adelson framföra Göthe Knutsons tack för svaret, som – synes det mig – är helt tillfredsställande i nuvarande läge. Det blir alltså tillfälle att rätt snart återkomma till några av delfrågorna. Jag är övertygad om att Göthe Knutson, när han själv tagit del av statsrådets svar, kommer till samma uppfattning.

Jag skulle emellertid vilja ta upp en ytterligare aspekt på kommunikationerna i samband med brokatastrofen. I botten för alla åtgärder ligger ju bekymren för den bofasta befolkningens kommunikationer med fastlandet. Men det finns även berättigade krav från sommargäster, turister i allmänhet och trafikanter på Europaväg 6, som ju också förbinder Norge med kontinenten.

På kort sikt är alltså kommunikationsproblemet hyggligt löst – det håller jag med statsrådet om. Men snart är det vår och sommar, och då väller det fram en strid ström av tusentals och åter tusentals bilar varje dag, i första hand från söder – från Göteborg. När E 6-ans båda vägbanor skall smältas samman till en – första gången någon mil söder om Stenungsund – uppstår stockningar, som vi genom utbyggnaden av Europavägen i största utsträckning varit befriade från sedan något år. Jag säger "vi" därför att jag hör till dem som med familj har en stuga i skärgården på en ö som ligger sydväst om Orust – närmare bestämt på Lyrön.

Tidigare år har vi varit vana vid oändliga bilköer. För att ta ett exempel kan jag nämna att min restid då till och från sommarstället – det rör sig om en sträcka på åtta mil från dörr till dörr – ökade från normalt något över en timme till något över två timmar, och jag skulle vilja säga fullständigt meningslösa timmar. Nu kan vi snart vara tillbaka i den situationen.

De senaste somrarna har jag faktiskt ofta tagit tåget till Stenungsund, och där har familjen mött mig med bilen. Jag har då kunnat bespara mig en bilfärd fram och åter på mellan 8 och 9 mil. Därmed har jag också sparat motsvarande mängd bensin och kommit fram utan tidsutdräkt.

Jag vill därför fråga statsrådet om högstdensamme kan tänka sig att med SJ ta upp frågan om ökade möjligheter för resenärer att med tåg och rälsbuss snabbt ta sig till Stenungsund för vidare befordran med privata kommunikationer till Tjörn, Orust och småöarna. Kanske kunde SJ rabattera dessa resor

*Om åtgärder med  
anledning av  
Almöbrokatastrofen*

för att på så sätt göra dem attraktivare, exempelvis genom att sälja häften som berättigar resenären till 25 resor till ett lägre pris. I samhällets intresse skulle man således spara drivmedel, och när det gäller framkomstmöjligheterna skulle det bli om inte direkt billigare så dock effektivare.

Om man f. ö. räknar med – jag utgår hela tiden från att det här gäller Göteborg – dagens prisläge, så skulle man kunna åka tåg tur och retur för två gånger enkel resa à 16 kr., dvs. 32 kr. I dagens läge skulle det med bil fram och åter – det rör sig om en sträcka på ca 9 mil – kosta kanske 20 kr. Jag bortser då, i varje fall i viss mån, från värdeminskningen, dvs. slitage och annat som ingår i den sedvanliga reseersättningen för egen bil i tjänst. Om man räknar så, blir det kanske rent av billigare att åka kollektivt, och dessutom slipper man de tidskrävande köerna.

Till sist vill jag säga att jag har roat mig med att ringa runt till en del vänner och bekanta, som också har sommarställe där ute på öarna. Det visar sig då att arbetande makar och föräldrar – en av dem eller båda – i mycket stor utsträckning reser upp till fem gånger i veckan fram och åter. En mindre del av dessa reser dock endast lördagar och söndagar. Detta gäller alltså på icke semestertid.

Det är väl knappast någon större svårighet att ta sig från järnvägsstationen i Stenungsund till nuvarande personfärja. Jag vet inte hur många hundra meter det rör sig om. Det rör sig i varje fall inte om någon särskilt lång sträcka. Visserligen har man alltid en hel del att bära sommartid. Jag har ofta förvånat mig över att armarna inte blir längre av allt bärande på sommaren. Men det kanske de blir – vem vet?

Självfallet blir det vissa trafikstockningar i motsatt riktning på öarna. Men jag tror inte att det finns några möjligheter att undvika dessa. Vi måste alltså försöka undvika en alltför stor belastning av bilfärjorna från Stenungsund och naturligtvis också från Svanesund. Jag tror, herr statsråd, på möjligheterna att vi på det sätt som jag skisserat eller på liknande sätt skall kunna ordna smidigare kommunikationer, och då främst för pendlare sommar-gäster och turister.

TORKEI LINDAHL (fp):

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

En tragisk händelse har satt sina spår i flera familjers vardagliga liv. Men det är skönt att för en gångs skull kunna berömma myndigheterna för ett snabbt och riktigt agerande. Det normala när en riksdagsledamot står här i talarstolen är ju att han eller hon är missnöjd med myndigheternas agerande. Men i det här fallet har myndigheterna alltså hittills agerat föredömligt. Man har snabbt satt in åtgärder. Byråkratin har skurits ned till ett minimum. Nu gäller det att inte förlora tempot. Man får verkligen se till att det fortsätter på det här sättet, så att man inte så att säga kommer tillbaka i de gamla hjulspåren.

Det är viktigt att den nya bron byggs så snabbt som möjligt. Om man kan ta bron i bruk någon månad tidigare skulle det inte bara underlätta situationen för öborna, utan det skulle också bidra till att man kunde spara in de pengar

som krävs för upprätthållandet av den nuvarande extra färje- och båttrafiken. I dessa kalla februaridagar förvärras ju situationen för befolkningen på öarna. Det är risk att isproblemen blir så stora att det uppstår allvarliga svårigheter för kommunikationerna, och där gäller det att se efter vad man tekniskt kan göra för att klara av det hela. Man har anledning att under de närmaste veckorna vara väldigt uppmärksam.

När vintern är över sätter sommartrafiken i gång, som det tidigare har påpekats här, och den kan sannerligen ställa till problem. Det finns faktiskt stora risker att hela Bohuslän korkas igen, för Uddevalla klarar inte att svälja mera trafik än vad som redan går därigenom sommartid. Skall man dessutom lägga till en del av den trafik som gått till Orust och Tjörn är det nog bara en sak som väntar, och det är köer och köer och återigen köer. Det kommer antagligen att stoppa upp hela Bohusläns trafikapparat, och jag väntar mig stora problem för hela länet.

Det gäller att göra vad som kan göras för att försöka lindra problemen. Ett sätt är att låta de passagerarbåtar, som i dag går mellan Almön och Stenungsund, få fortsätta att gå parallellt med färjorna, så att den som pendlar och kanske bara skall till Stenungsund kan klara sig med båten och inte behöver dra med sig bilen. Det kan ju också vara så att man har bilen parkerad i Stenungsund och kan fortsätta därifrån. Det är faktiskt ett krav från kommunens sida att trafiken med passagerarbåtarna skall kunna fortsätta.

Man måste också positivt pröva andra idéer. De må verka litet tokiga, men här gäller det ju att få kommunikationerna att flyta. Pröva gärna en sådan idé som att sätta in bilfärja från södra Tjörn mot t. ex. Instön eller Tjurkilshuvud! En planerad passagerarbåtsförbindelse den vägen har fått inställas på grund av ishinder.

Är det vidare möjligt att under den värsta sommarrusningen ha en passagerarbåt som skulle kunna klara av en del av trafiken mot västra Tjörn och västra Orust från Göteborg?

Det är möjligt att de här idéerna inte är helt genomförbara, när man börjar räkna på det. Men jag tror inte att man bara skall rycka på axlarna och låta bli att göra någonting, om en idé från första början inte verkar helt vanlig. Här gäller det att förutsättningslöst pröva allting. Det kanske kan ligga ett och annat guldkorn på låt mig säga de icke helt konventionella vägarna, och jag tror att en av möjligheterna kan vara att pröva vilka förutsättningar som finns för ytterligare färjeleder.

Sedan kan man bara gör en reflexion med anledning av att Göteborgs Handels- och Sjöfarts-Tidning förra veckan innehöll en artikel av en professor som var skriven den 15 juli 1953, där artikelförfattaren pläderade för en hängbro vid Almön. Tyvärr fick han alltför rätt.

Kommunikationsministern ULF ADELSOHN:

Herr talman! Det skulle föra alltför långt om jag försökte besvara och kommentera allt som här tagits upp.

Jag vill först säga att Torkel Lindahl är väl den som bäst träffat huvudet på

---

*Om åtgärder med  
anledning av  
Almöbrokatastrofen*

spiken. Vad det gäller är naturligtvis först och främst att bygga upp den här bron eller bygga en ny bro så fort som möjligt, inte minst därför att det – som Torkel Lindahl säger – blir driftkostnader på ungefär 1 miljon i månaden för att upprätthålla de nuvarande förbindelserna.

Det närmast mest angelägna just nu är att, som Torkel Lindahl också sade, tillse att man momentant får hyggliga förbindelser mellan öarna och fastlandet. Vid de diskussioner som vi från departementets sida haft med vägverket har vi behandlat frågan om sommartrafik och annat. Men vi har varit överens om att göra den prioriteringen, att först skall vi så snabbt som möjligt få till stånd alla de beslut som behövs, så att man kan komma i gång med brobygget helst direkt efter industrisemestrarna. Man måste få in alla anbud och klara all projektering och upphandling, så att bron kan börja byggas så fort som möjligt – gärna med anlåtande av det företag som kan bygga på den kortaste tiden. Det bör göras av två skäl. Det första skälet är att varje månad som tiden för brobyggandet förkortas betyder faktiskt en minskning av kostnaderna med 1 milj. kr. Denna summa i lägre driftkostnader kan därför dras ifrån ett anbud. Det andra skälet är att man självfallet bör ta hänsyn till vad det betyder för de boende på öarna att så fort som möjligt få en bro.

Det har nu varit fråga om att klara de temporära förbindelserna så bra och så fort som möjligt. Det är det som insatserna också har koncentrerats på. När detta om en tid är klart kan man börja fundera på alla de åtgärder som kan behövas till sommaren. Vi skall vara på det klara med att läget i sommar trots de färjor och annat som kommer att sättas in – jag skall strax nämna något om det – blir ytterst bekymmersamt. Nästa fas i planeringen är också att se vad som kan göras för sommaren.

Jag delar Torkel Lindahls uppfattning att man först kan tycka att en idé kanske inte är så klok, men att alla de förslag som kommer fram måste prövas förutsättningslöst. Ett exempel är förslaget att sätta in båtar från Göteborg ut till de mindre öarna och kustbandet – det är ett sätt. Och självfallet bör inte, som Märta Fredrikson sade, bussavgången läggas fem minuter innan ett tåg kommer till Uddevalla. Det förefaller vara en sak som vi måste ta itu med. Det är vidare möjligt att vi måste sätta in fler tåg och bussar till Stenungsund, vilket också föreslagits. Vi kanske även skall sätta in andra typer av passagerarbåtar i sommar, som kan göra att människorna inte behöver ta bilen utan kan använda denna typ av transportmedel. Vi får då naturligtvis tillse att inte människorna åker passagerarbåt i stället för att åka buss. Kostnaderna måste i så fall parallellställas.

När det gäller kostnaderna för de på öarna boende och andra vill jag säga följande. Strax efter denna katastrof träffade jag kommunala företrädare för Orust, Tjörn och Stenungsund. Det var enligt min uppfattning kommunalmän och kommunalkvinnor när de är som bäst i vårt land. Det är egentligen dessa som är ryggraden i vårt demokratiska system. Det var lugna och kloka människor som sade: Nu får vi ordna allt som direkt behövs, och därefter får vi se över kostnaderna.

Jag förstod att Lennart Nilsson anser att jag raskt skall komma till

riksdagen med begäran om olika anslag. Regeringen avser också att komma till riksdagen, eftersom anslag måste till för den nya bron. Däremot är det min avsikt – det är även min allmänna inställning – att de driftkostnader som drabbar de olika förvaltningarna i huvudsak skall kunna klaras inom förvaltningarnas ramar. Vägverket hoppas och tror att detta skall vara möjligt, och det bör även kunna gälla SJ. Således bör förslag om ökade medel inte omedelbart framläggas. Vi måste nu få litet tid att överväga vad som i övrigt kan behövas. Att riksdagen i vilket fall som helst kommer att få ta ställning till ett anslagskrav vad gäller byggande av en ny bro – kanske därutöver också ytterligare saker – vill jag dock redan i dag förutskicka.

Det kostar naturligtvis oss alla solidariskt mer pengar när en sådan här katastrof inträffar. Och några förutsättningar att flytta fram andra vägprojekt i denna del av landet kan jag f. n. inte se – främst av det skälet att vi ändå får en ökad kostnad. Det är då svårt att lägga fram förslag som för med sig denna ytterligare ökade kostnad eller alternativt att skjuta på byggandet av vägar i andra delar av landet för att tidigare kunna bygga en Svanesundsbro.

Den värsta tiden för de på öarna boende är nu i februari, innan den nya färjeleden mellan Almön och Stenungsön öppnas. Färjeleden byggs nu och skall vara klar i mars. Färjorna kommer att ta 900 fordon i timmen. Vi kommer också att få tre färjor mellan Svanösund och Kolhättan. Dessa kommer maximalt att ta 600 bilar i timmen. Det betyder sammanlagt maximalt 1 500 bilar i timmen. Med denna kapacitet klaras ganska hyggligt den vardagliga försörjningen under icke sommartid. Vid Stenungsön och Almön kommer också busstrafiken och viss nyttotrafik att prioriteras – och det anser jag är rimligt. Denna trafik klarar man alltså, men det är helt uppenbart att sommartrafiken inte kommer att kunna klaras med de toppbelastningar som förekommer på fredagar och söndagar. Vi måste därför tänka oss en spridning av trafiken – betydligt fler som åker buss, båt och liknande färdmedel. Men som jag sade tidigare: Detta får vi överväga senare. I mars blir det i alla fall bättre, eftersom man då får i gång den nya färjan.

I ett sådant här sammanhang är det också viktigt att vi fattar beslut snabbt och konsekvent. Torkel Lindahl sade att myndigheterna har gjort så i detta fall, och det är riktigt. Vägverkets generaldirektör var uppe i kommunikationsdepartementet i onsdags, och regeringen var redan i torsdags beredd att lämna klartecken för segelfri höjd och bredd för att vägverket skulle kunna gå vidare i planeringen.

Jag vill här i dag säga att det ankommer på oss alla – riksdagsmän, kommunalmän och myndigheter, vad vi än jobbar med – att se till att fatta beslut så fort som vi över huvud taget har möjlighet till. Trots allt är detta en katastrof för öarna och för enskilda människor. Vi skall göra allt för att bygga upp bron så fort som möjligt – det är det väsentligaste. Alla måste vi alltså nu försöka att tumma på våra egna behov, i detalj sätta oss in i allt och raskt och konsekvent fatta beslut så fort som vi har en möjlighet. När man tar in anbud

---

*Om åtgärder med  
anledning av  
Almöbrokatastrofen*

på en sådan här bro är det också mycket väsentligt att väga in tidsfaktorn då det gäller att bygga.

LENNART NILSSON (s):

Herr talman! Det var inte min avsikt att kommunikationsministern snabbt skulle komma till riksdagen med ett förslag utan att först ha underlag för ett sådant. Men vad jag har trott och hoppats på var att utöver det som stod i det skrivna papperet, som ju enligt tidigare utsago kommunikationsministern inte råder så mycket över, skulle det komma litet mer i den efterföljande diskussionen.

Det är klart att ekonomin är en betydelsefull faktor. Vad som då är viktigt är att vi gemensamt ställer upp, som kommunikationsministern sade, för att på olika sätt försöka klara problemen. Jag hade också hoppats att kommunikationsministern skulle lämna ett löfte på regeringens vägnar, att därest det uppstår kostnader utöver dem som gäller vägverket, omfördelningar m. m., är man beredd att vidta åtgärder och lämna ett förslag som handlar om att kommunerna exempelvis kunde få ett extra skatteutjämningsbidrag.

En liten detalj i det stora hela, som man inte tänker så mycket på, är att i och med att människor behöver längre tid för att ta sig till arbetet, så ställer det en hel del andra krav, exempelvis på barnomsorgen – man får öppna daghem och fritidshem tidigare m. m. Det innebär alltså kommunala kostnader. Enligt uppgifter som jag inhämtat från kommunalt förtroendevalda ute på Tjörn har man diskuterat vem som skall ta kostnaderna när det gäller passagerartrafiken med båt – om det skall vara kommunen eller vägverket eller om det skall betalas på annat sätt. På vägverket säger man att man där skall ta hand om det som rör färjorna. Detta leder omedelbart till kostnader exempelvis för kommuninvånarna, om kommunen skall ta hand om passagerarbåtstrafiken.

Det var beträffande dessa kostnader som jag hade hoppats att kommunikationsministern skulle kunna lämna ett besked om att regeringen ställer sig positiv och kommer att lämna förslag framöver när man får in alla fakta och underlag för ett sådant förslag.

MÄRTA FREDRIKSON (c):

Herr talman! Också jag har lockats av gamla tiders båttrafik från Göteborg norrut i kustbandet, och då kommer man att tänka på många historier om den gamle legendariske kapten Bli Mä. Är det möjligt att ordna båttrafik så kan det ju underlätta vägförandet.

Jag vill poängtera vad jag tidigare har sagt, nämligen att Almöbron var en del av länstrafikleden 160 Rotviksbro–Orust–Tjörn–Stenungsund med anslutning till E 6. Här finns också Lysekilsområdet. All den trafik som gick söderut från Lysekil, från Orust och från Tjörn gick alltså via denna fasta landförbindelse och tillbaka samma väg. Även invånarna i Lysekilsområdet är således drabbade – om än inte i samma grad som vi som bor ute på öarna. Själv är jag orustbo, och Almöbron var den fasta landförbindelse jag

använde vid mina resor.

Kommunikationsministern gick inte in på det jag anförde om Svanesundsbron. Jag är emellertid mycket glad för att det sagts att beslutet om denna bro ligger fast, men naturligtvis önskar man att arbetet med den skall kunna tidigareläggas. Vi känner det angeläget att så sker. Att trafikproblemen har varit stora redan tidigare är vi som bor på öarna mycket medvetna om. Det har hänt att trafikanterna fått vänta upp till fyra timmar för att få komma över bron och köra de få mil det oftast varit fråga om. Man har därför kört över bilarna till fastlandet under lågtrafiktid och sedan anlitat ett annat färdmedel för att komma över när det varit högtrafik.

Jag vill alltså påminna om att den region som nu drabbats är mycket omfattande.

I det här sammanhanget vill jag också ta upp en annan fråga. Den ligger egentligen inte under herr statsrådets departement, men eftersom jag frågat vilken samlad syn regeringen har på de aktuella åtgärderna tycker jag att den hör hemma i debatten. Frågan gäller informationsrapporterna i radio när det händer katastrofer, och jag undrar om herr statsrådet kan överväga förslaget att man exempelvis i radions program 3, som har non stop-sändning hela dygnet, inför en obligatorisk fortlöpande information vid sådana tillfällen. Där skulle man kunna rapportera om svårare olyckor som hindrar trafik, men även om andra saker, såsom rån och överfall. En sådan kontinuerlig och snabb information skulle kunna rädda liv. I avtalet mellan staten och Sveriges Radio kunde det tas in en skrivning om obligatorisk information vid olyckstillfällen – det är ju aktuellt att ta upp avtalet ganska snart.

Överläggningen var härmed avslutad.

#### § 6 Föredrogs och hänvisades

Proposition

1979/80:78 till justitieutskottet

#### § 7 Föredrogs och bifölls

Interpellationsframställningarna 1979/80:132 och 133

### § 8 Anmälan av interpellationer

Anmäldes och bordlades följande interpellationer som ingivits till kammarkansliet

*den 5 februari*

**1979/80:134** av *Thage Peterson* (s) till industriministern om den industriella utvecklingen:

Under de senaste åren har näringspolitiken ställts inför svåra uppgifter.

Åtskilliga företag, branscher och landsdelar har drabbats hårt av strukturproblem, nedläggningar och arbetslöshet. Medvetenheten om att dessa kriser inte varit tillfälliga, utan att vårt land står inför mycket stora problem på det näringspolitiska området även under 1980-talet, har växt sig starkare. Ingen torde i dag tveka om att det behövs en bred satsning på näringspolitiken om Sverige skall kunna behålla sin plats bland de ledande industriländerna.

Jag vill i detta sammanhang peka på fyra områden.

1. Planering och framförhållning. De senaste årens erfarenheter har visat att den långsiktiga näringspolitiska planeringen är klart otillräcklig både hos företagen och hos samhället. Företagens egna åtgärder har ofta kommit för sent. Den samordning inom de olika branscherna som är nödvändig för att nå en god effektivitet har saknats. Samhällets insatser har i alltför hög grad blivit att i efterhand söka rekonstruera och städa upp. Under de borgerliga regeringarnas tid har såväl beslutsunderlaget som viljan till långsiktiga åtgärder saknats.

Att möta 1980-talet planlöst betyder fortsatta kriser och nedläggningar med arbetslöshet som följd. De som drabbas hårdast är de anställda. Detta är för oss socialdemokrater en oacceptabel utveckling. Vi har redovisat en rad förslag i vår industripolitiska motion. Det är angeläget att klarlägga hur regeringen ser på dessa problem.

2. Forskning och utveckling. Ett av de mest oroande tecknen inför 1980-talet är att forsknings- och utvecklingsarbetet i företagen stagnerar och t. o. m. minskar. Detta medför risker för att Sverige skall halka efter, för att vi skall tappa vår ställning som en framstående industrination. En av orsakerna till den hårdnade internationella konkurrens som möter svensk industri är att man i viktiga konkurrentländer målmedvetet och planmässigt satsat på statligt stöd till utveckling av ny industri. Samhället har ett stort ansvar för att se till att också den svenska industrins forsknings- och utvecklingsarbete stimuleras och att de nödvändiga resurserna ställs till förfogande.

På detta område har socialdemokratin lagt fram en lång rad förslag. De borgerliga partierna har hittills visat föga intresse för dessa avgörande framtidsfrågor. Det är angeläget att regeringen klarlägger om någon förändring i denna attityd är att vänta.

3. Löntagarnas roll. Allt fler inser vilken tillgång löntagarnas kunskaper, erfarenheter och engagemang utgör. Det är en tillgång som i dag utnyttjas dåligt – samtidigt som den borgerliga regeringen kräver att löntagarna genom återhållsamhet i avtalsrörelsen skall ta ansvar för samhällsekonomin.

För socialdemokratin är det en självklarhet att löntagarnas roll i industrins utveckling och planering väsentligt måste förstärkas. Även i detta avseende är det viktigt att regeringens inställning klargörs.

4. Kapitalförsörjningen. Den kraftiga minskning när det gäller industriinvesteringar som skett de senaste tre åren kommer att innebära svåra problem för svensk industri under kommande år. Vi går in i 1980-talet med stora brister i industrins produktionsutrustning. En kraftig ökning av

industriinvesteringarna är nödvändig inför 1980-talet.

Under senare år har vinsterna ökat. Det har dock inte resulterat i några produktiva investeringar. Helt klart är att det inför framtiden ställs mycket stora krav på riskvilligt kapital – både för att lösa strukturproblemen och för att göra de nödvändiga framtidssatsningarna.

Socialdemokratin menar att detta mycket stora kapitalbehov på sikt endast kan tryggas genom samhällets och löntagarnas medverkan. Detta har dock tidigare avisats av de borgerliga partierna. Också när det gäller denna fråga är det viktigt att regeringen redovisar sina ståndpunkter.

Jag vill därför ställa följande frågor till industriministern:

Anser industriministern att planeringen och framförhållningen inom industrin är tillfredsställande? Om inte, vilka åtgärder kommer att föreslås?

Vilka slutsatser drar industriministern av nedgången av företagens forsknings- och utvecklingsarbete och vilka åtgärder kommer att föreslås?

Hur ser industriministern på löntagarnas roll när det gäller industrins utveckling och planering? Vilka åtgärder för att stärka löntagarnas ställning kommer att föreslås?

Vilka åtgärder kommer industriministern att föreslå för att öka tillgången på riskvilligt kapital?

**1979/80:135** av *Thage Peterson* (s) till statsministern om inrättande av samhällsägda utvecklingsbolag:

I en socialdemokratisk partimotion i mars 1979 föreslogs inrättandet av fem samhällseliga utvecklingsbolag inom områdena transportsystem, energiteknik, miljöteknik, utbildningshjälpmedel och medicinsk teknik. Syftet var att stimulera och underlätta forskning och utveckling inom dessa utvecklingsbara områden, medverka till finansiering av projekt, samt så småningom kanske öppna vägen för export.

Riksdagen beslöt i enlighet med motionens förslag att inrätta de tre förstnämnda utvecklingsbolagen. För budgetåret 1979/80 anslogs sammanlagt 15 milj. kr. till grundkapital för bolagen.

Några åtgärder för att genomföra riksdagens beslut har emellertid inte vidtagits. I budgetpropositionen anför föredragande statsrådet att han inte anser att utvecklingsbolagen nu bör inrättas. Detta måste betraktas som mycket anmärkningsvärt. Än mer anmärkningsvärt är att åtgärderna uppenbarligen inte uteblivit på grund av senfärdighet i hanteringen av ärendet utan på grund av ett medvetet beslut av regeringen att inte effektuera riksdagens beslut.

Regeringen visar en klar nonchalans gentemot riksdagen. Regeringen visar därjämte en djup oförståelse för de behov av framtidssatsningar som finns inom svensk industri. Detta är ett bland många exempel på underlåtenhet och passivitet på näringspolitikens område.

Jag vill fråga statsministern:

Varför har inte regeringen effektuerat riksdagens beslut om inrättandet av tre samhällsägda utvecklingsbolag?

**1979/80:136** av *Thage Peterson* (s) till ekonomiministern om åtgärder för att stimulera industrins investeringar:

Industrins investeringar spelar en nyckelroll när det gäller återställandet av den ekonomiska balansen i Sverige. Det är genom ökade investeringar som vi kan få balans i våra utrikes affärer och skapa de många nya arbetstillfällen som behövs i allt större delar av landet.

Sedan 1976 befinner sig Sverige i en investeringskris. 1977 gick industrins investeringar tillbaka för första gången på många år. Raset 1977 och 1978 blev över en tredjedel eller hela 33,9 %.

1979 märktes en liten återhämtning – dock endast inom den statliga företagssektorn. Med hänsyn till den nu föreliggande ekonomiska situationen – med en hotande internationell lågkonjunktur och en exceptionellt hög ränta – finns det risk för att investeringarna på nytt går tillbaka. Detta förefaller vara en sannolik förutsägelse även med hänsyn till efterfrågesituationen på hemmamarknaden samt osäkerheten när det gäller tillgången till och priserna för energi.

Trots denna uppenbara krissituation räknar regeringen i finansplanen med en så kraftig uppgång av industrins investeringar som 10 %. Detta skall dessutom ske med mindre stimulansåtgärder än under 1979. Det finns också anledning att erinra om att industrins investeringar, även med regeringens optimistiska antagande, ligger långt under den nivå som är nödvändig om svensk industri skall kunna hävda sig på 1980-talet.

Om inte Sveriges framtid som industrination skall äventyras fordras kraftfulla åtgärder.

Socialdemokraterna har lagt fram ett omfattande program för att få i gång industrins investeringar. I detta program ingår obligatoriska avsättningar på 25 % av vinsten till särskilda investeringsfonder, där löntagarna skall ha ett avgörande inflytande, inrättandet av en struktur- och utvecklingsfond, åtgärder för att säkerställa en lugn avtalsrörelse och insatser mot den spekulationsmarknad som i dag tar pengar från de produktiva investeringarna.

Med hänsyn till att regeringen i finansplanen inte lägger fram några genomgripande förslag för att stimulera industriinvesteringarna vill jag fråga ekonomiministern:

Vilka åtgärder kommer regeringen vid annat tillfälle att föreslå för att höja industrins investeringar, och när kommer sådana förslag att föreläggas riksdagen?

## § 9 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 4 februari

**1979/80:306** av *Rune Gustavsson* (c) till socialministern om narkotikamissbruket bland ungdomar:

I tidningsartiklar på senare tid har redovisats en skrämmande bild av alkohol- och narkotikamissbrukets utbredning bland ungdomar i tidiga tonåren. Det förekommer att ungdomar för att få pengar till sitt missbruk prostituerar sig på gatorna. Dessa bilder av hur ungdomar tar sina första steg mot sin undergång är tyvärr inte unika i vårt samhälle.

Vi måste fråga oss hur detta kan få fortgå utan att myndigheterna mer kraftfullt ingriper. Skolan som har ett huvudansvar för dessa ungdomars situation står i många fall maktlös. Samarbetet mellan skolan, socialvården och hemmen fungerar inte som det borde, när ungdomar skolkar och för ett asocialt liv. Varför tar inte ansvariga myndigheter sitt ansvar gentemot ungdomar på glid? Varför används inte de instrument, t. ex. barnavårdslagen, som gör det möjligt att ingripa mot nerknarkade och prostituerade ungdomar? Detta är frågeställningar som måste få ett svar. Det är vårt välfärdssamhälles grundvalar som står på spel, om vi inte förmår ge barn och ungdomar en trygg uppväxt, fri från missbruk, prostitution och social utslagning för livet.

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

Är socialministern beredd vidtaga åtgärder för att ansvarig myndighet skall använda de lagliga instrument som står till förfogande för att förhindra att ungdomar knarkar ner sig och blir prostituerade?

**1979/80:307** av *Rune Gustavsson* (c) till statsrådet Britt Mogård om åtgärder inom skolan mot narkotikamissbruket bland ungdomar:

I tidningsartiklar på senare tid har redovisats en skrämmande bild av alkohol- och narkotikamissbrukets utbredning bland ungdomar i tidiga tonåren. Det förekommer att ungdomar för att få pengar till sitt missbruk prostituerar sig på gatorna. Dessa bilder av hur ungdomar tar sina första steg mot sin undergång är tyvärr inte unika i vårt samhälle.

Vi måste fråga oss hur detta kan få fortgå utan att myndigheterna mer kraftfullt ingriper. Skolan som har ett huvudansvar för dessa ungdomars situation står i många fall maktlös. Samarbetet mellan skolan, socialvården och hemmen fungerar inte som det borde, när ungdomar skolkar och för ett asocialt liv. Varför tar inte ansvariga myndigheter sitt ansvar gentemot ungdomar på glid? Varför används inte de instrument, t. ex. barnavårdslagen, som gör det möjligt att ingripa mot nerknarkade och prostituerade ungdomar? Detta är frågeställningar som måste få ett svar. Det är vårt

Nr 78

Tisdagen den  
5 februari 1980

---

*Meddelande om  
frågor*

Nr 78

Tisdagen den  
5 februari 1980

---

*Meddelande om  
frågor*

välfärdssamhälles grundvalar som står på spel, om vi inte förmår ge barn och ungdomar en trygg uppväxt, fri från missbruk, prostitution och social utslagning för livet.

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

Vilka åtgärder är skolministern beredd att vidtaga för att uppnå en bättre samordning mellan de myndigheter – t. ex. skolan, socialvården och polisen – som skall ansvara för att barn och ungdomar inte skall kunna knarka ner sig och bli prostituerade?

*den 5 februari*

**1979/80:308** av *Maja Bäckström* (s) till justitieministern om kroppsvisitation av kvinnor, m. m.:

Rättegångsbalkens 28 kap. 12 och 13 §§ om kroppsvisitation och blodprovstagning kan tolkas på olika sätt av berörda myndigheter. Det som kan orsaka skilda tolkningar är frågan huruvida en man kan vara närvarande vid en kroppsvisitation av eller blodprovstagning på en kvinna. Lagen skiljer inte på kön utan på yrkeskategorier.

Med anledning av det anförda vill jag fråga justitieministern:

Är statsrådet beredd medverka till att kroppsvisitation av och blodprovstagning på kvinna kan ske endast i närvaro av kvinnlig polis resp. sjuksköterska?

§ 10 Kammaren åtskildes kl. 16.28.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*