

**Måndagen den 12 december**

Måndagen den  
12 december 1977

Kl. 11.00

*Meddelande om  
interpellationssvar*

§ 1 Justerades protokollet för den 2 innevarande månad.

*Om regeringsåtgär-  
der för att trygga  
tillverkningen vid  
Svenska Rayon AB  
i Älvenäs*

**§ 2 Meddelande om interpellationssvar**

*1977/78:21 om stålpolitiken*

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag får härmed meddela att interpellation nr 21 av Lars-Ove Hagberg om stålpolitiken enligt överenskommelse med interpellanten kommer att besvaras i samband med behandlingen av propositionen om handelsstålet.

**§ 3 Om regeringsåtgärder för att trygga tillverkningen vid Svenska Rayon AB i Älvenäs**

Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER erhöll ordet för att besvara *Göthe Knutsons* (m) den 6 december anmälda fråga, 1977/78:190, och anförde:

Herr talman! Göthe Knutson har frågat mig om hur jag bedömer situationen för det av Kooperativa förbundet ägda Svenska Rayon AB och i vilken utsträckning regeringen har möjlighet att vidta åtgärder från försörjningsberedskapssynpunkt och från sysselsättningssynpunkt.

KF har i början av november inkommit till regeringen med ett förslag till rekonstruktion av företaget med modernisering och omläggning av produktionen för att uppnå lönsamhet och samtidigt begärt en övergångsvis finansiell medverkan av staten. Diskussioner pågår nu mellan representanter för regeringskansliet och KF. Bakgrunden till diskussionerna är att Svenska Rayon AB är landets enda producent av textilfibrer. Det är på nuvarande stadium omöjligt att lämna någon redogörelse i riksdagen för förhandlingarna och resultatet av dem. Både KF och handelsdepartementet har emellertid ambitionen att snarast kunna ge de anställda klart besked om företagets framtid.

Svenska Rayon AB:s betydelse för tätorten Vålberg och för andra företaget närstående industrier är väl känd. En nedläggning skulle bli kännbar inte bara för personalen utan också för länet som helhet. KF är, som jag förstår det, medvetet om det ansvar man har för ett företag som svarar för en väsentlig del av sysselsättningen inom området.

Måndagen den  
12 december 1977

*Om regeringsåtgär-  
der för att trygga  
tillverkningen vid  
Svenska Rayon AB  
i Älvenäs*

GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Jag tackar handelsminister Staffan Burenstam Linder för svaret på min fråga. Även om statsrådet inte gav något konkret besked, vill jag uppfatta svaret som positivt och hoppningivande. Jag tar då fasta på vad statsrådet sade om ambitionen att snarast kunna ge de anställda klara besked om företagets framtid.

En del frågor kvarstår emellertid, och jag tycker att statsrådet när det gäller dem kunde ha givit en antydning om hur utvecklingen kommer att bli. Låt mig fråga så här: Är det regeringens uppfattning att Kooperativa förbundet helt eller delvis lägger ansvaret för Svenska Rayons öde i regeringens händer?

Svenska Rayon i Älvenäs sysselsätter i dag 780 anställda. Verksamheten utgör en viktig industri för inhemsk tillverkning av textilt fibrer. Svenska Rayon är i det avseendet den enda industrin i sitt slag i vårt land, vilket statsrådet också har påpekat. Följaktligen har jag ställt mina frågor från två utgångspunkter: dels sysselsättningen, dels försörjningsberedskapen.

När det gäller sysselsättningen betyder Svenska Rayon väldigt mycket för samhället Vålberg och bygden däromkring. Därmed betyder företaget också mycket för Karlstads kommun, där vi i dagens läge har en vanskelig sysselsättningssituation – alla är vi medvetna om det krisläge som den värmländska basindustrin befinner sig i. En nedgång av sysselsättningen inom Karlstads kommun drabbar också andra kommuner i Värmland, eftersom ca 7 000 personer varje dag pendlar till Karlstad där de har sina arbeten.

Ett företag med 780 anställda, som Svenska Rayon, har alltså stor betydelse för Karlstad och Värmland. Tidigare fanns i denna del av kommunen också ett bruk i Edsvalla. Det försvann i samband med 1960-talets strukturrationaliseringar. Men också Svenska Rayon har strukturrationaliserats i stor omfattning. Företaget har haft upp till 1 500 anställda, och många hundra jobb har alltså försvunnit i Vålberg under den socialdemokratiska regeringens tid.

Alla vet vi att dagens borgerliga regering arbetar hårt för att trygga sysselsättningen. Eftersom det internationella konjunkturläget är som det är har regeringen en mycket besvärlig arbetssituation. Mängder av företag – och dit hör nu även Kooperativa förbundet – ropar efter stöd i olika former.

När det gäller Svenska Rayon skulle emellertid én nedläggning av verksamheten där också beröra andra industrier i landet och i Värmland. Ca 3 000 personer i andra företag skulle drabbas av en nedläggning av Svenska Rayon – detta beroende på att man tar sin råvara från svenska företag.

En annan sida av problemen gäller försörjningsberedskapen.

Jag har, herr talman, ställt en kompletterande fråga till handelsministern som jag gärna skulle vilja höra hans synpunkter på.

Måndagen den  
12 december 1977

*Om regeringsåtgärder för att trygga tillverkningen vid Svenska Rayon AB i Älvenäs*

Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! Mitt i de diskussioner som pågår f. n. är det svårt att komma med preciseringar utöver dem jag har gjort som gäller vilken typ av ambitioner vi har. Jag har inte intrycket att KF lägger ödet för detta företag i händerna på regeringen, utan att KF har ett ansvar och är beredd att ta detta ansvar. KF har rapporterat läget för vår information.

Man måste vara medveten om de tre begränsningar som gör sig gällande när man diskuterar insatser av stödkaraktär till olika företag och branscher. Den första begränsningen är det statsfinansiella läget. Var och en som har följt diskussionerna på sistone är medveten om vilka komplikationer det finns där och att man inte kan systematiskt gå över till att mer eller mindre subventionera hela det svenska näringslivet för att få det att fungera. Den andra begränsningen är den utländska upplåningen som lägger sina restriktioner. Vi kan inte fortsätta att bevilja oss själva standardstegringar som går långt utöver vad som är möjligt för att hålla balans i svensk ekonomi på sikt. Den tredje begränsningen – i det här fallet en betydelsefull restriktion – är våra handelspolitiska åtaganden. Vi kommer inte att med framgång kunna subventionera exportföretag utan att detta skulle mötas med motåtgärder från andra länder. Svenska Rayon är händelsevis ett företag som har en dominerande del av sin produktion avsatt utomlands.

Det finns också internationellt i hela denna bransch problem, och det är alltså mot den bakgrunden som de diskussioner vi f. n. bedriver förs. Det måste därför finnas ett starkt intresse för alla parter, inkl. de anställda, att kostnadsnivåerna inte stiger så att man i Sverige förlorar möjligheten att konkurrera.

GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Jag är som jag tidigare sade fullt medveten om den besvärliga situation som regeringen arbetar under. Nu är det emellertid så att tidningsuppgifterna har varit ganska lösa beträffande vad som verkligen gäller för Svenska Rayons framtid. Det har talats om att det skall räcka med ett 25-tal miljoner – vilket i och för sig är en stor summa – för att hålla verksamheten i gång den närmaste tiden. Jag är medveten om att regeringen nu anvisar 15 milj. kr. i år till denna industri, men det har också talats om att det skulle gälla mer än 100 miljoner.

För hur lång tid och till vilken sysselsättningsgrad gäller sådana summor? Gäller det att över huvud taget överleva? Gäller det en minskning med 170 anställda? Människorna i denna del av Karlstad, de anställda och många andra, skulle behöva veta litet mer – KF har inte gett dessa upplysningar. Det är angeläget att handelsministern ger dem.

Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! De framställningar som har gjorts från KF:s sida är av uppenbara skäl hemliga uppgifter, alltså med hänsyn till företaget. Det är självklart att de olika belopp som kan diskuteras i hög grad beror

Måndagen den  
12 december 1977

*Om regeringsåtgärder för att trygga tillverkningen vid Svenska Rayon AB i Älvenäs*

på vilka tolkningar man gör av den ambitionsgrad i fråga om investeringsprogram och framtida satsningar som kan bli aktuella.

Men som sagt, herr talman, det är tyvärr svårt att ge några uppgifter på denna punkt, eftersom vi befinner oss mitt uppe i de här diskussionerna, som – jag upprepar det – måste föras mot bakgrund av att vi inte kan kasta oss in i en situation, som är än värre än den nuvarande, genom att göra insatser som leder till att man i andra länder, som köper produkter från oss, värjer sig med motåtgärder.

GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Jag tackar handelsministern för de här kompletterande beskeden. Jag blev väl inte helt klok på hur mycket pengar det gäller, men jag måste givetvis ha respekt för att det rör sig om förhandlingar med ett företag.

Det finns emellertid en annan fråga som jag inte hittar svaret på i handelsministerns första svar till mig, och det är: När kan de 780 anställda vid Svenska Rayon och alla andra som är beroende av denna industri räkna med ett konkret besked, från företagsledningen eller från regeringen? Dröjer det dagar, veckor eller månader? Det är jul snart, och alla är onekligen intresserade. Det vilar en ödesmättad stämning över detta lilla samhälle i Värmland.

Handelsministern STAFFAN BURENSTAM LINDER:

Herr talman! Jag är starkt medveten om de påfrestningar som alla de som närmast är berörda av dessa diskussioner befinner sig under. Att frågan har befunnit sig under debatt så pass lång tid beror på att ägarförhållandena och arbetsförhållandena i Svenska Rayon har varit skiftande. Bolaget hade en engelsk delägare, till hälften tror jag, som nu har dragit sig tillbaka, efter olika förhandlingsturer. KF har under en längre tid befunnit sig i diskussion med ett norskt företag om samarbete. De diskussionerna ledde till intet, visade det sig ganska sent i höstas.

Det är mot bakgrund av dessa förhållanden som KF till regeringen har rapporterat läget, men den rapporten kom alltså inte förrän för några veckor sedan.

Som jag redan har antytt är det inte så enkelt att finna den rimligaste formen för hur insatser skall utformas, mot bakgrund av de olika restriktioner som här nödvändigtvis gör sig gällande.

Överläggningen var härmed slutad.

#### § 4 Om åtgärder för att i Sverige mottaga flyktingar från Nicaragua

Nr 46

Måndagen den  
12 december 1977

Statsrådet OLA ULLSTEN erhöll ordet för att besvara *Oswald Söderqvists* (vpk) den 30 november anmälda fråga, 1977/78:176, och anförde:

Herr talman! Oswald Söderqvist har frågat mig om jag vill undersöka möjligheterna att snarast bereda plats för flyktingar från Nicaragua.

Som har framgått bl. a. av utrikesministerns svar på Gunnel Jonängs interpellation (1977/78:22) tidigare i höst är regeringen väl medveten om det förtryck av oliktänkande som förekommer i Nicaragua. Många nicaraguaner har tvingats lämna sitt land. Vi vet t. ex. att grannlandet Costa Rica, som för en generös flyktingpolitik, har tagit emot ett stort antal flyktingar från Nicaragua.

Sverige försöker på flera sätt att bidra till att minska flyktingproblemen i olika delar av världen. Den flyktingkvot som regeringen har fastställt för detta budgetår omfattar 1 250 personer, främst från latinamerikanska länder. Efter ansökan från den enskilde flyktingen eller framställning från svensk utlandsmyndighet är det invandrarverkets uppgift att besluta om tillstånd till inresa och vistelse i Sverige. Verket kan inom ramen för flyktingkvoten ge sådant tillstånd även åt flyktingar från Nicaragua, som har behov av en fristad här.

Den svenska flyktingpolitiken omfattar därutöver ekonomiskt stöd till internationella organisationer som arbetar för flyktingar i Latinamerika och på andra håll och bistånd till länder som har drabbats av flyktingströmmar. Förutom stödet till FN:s flyktingkommissarie, som under det här budgetåret uppgår till 25 milj. kr., bekostar Sverige verksamhet i olika former till förmån för flyktingar och politiskt förtryckta i Latinamerika. Bidraget till detta program uppgår det här budgetåret till 18 milj. kr. Också flyktingar från Nicaragua omfattas i princip av det stöd som nu lämnas till sådant flyktingarbete i Latinamerika.

OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Jag ber att få tacka biståndministern för svaret.

Som jag nämnde redan i min fråga är jag väl medveten om att regeringen känner till förhållandena i Nicaragua – det framgick också med all önskvärd tydlighet i den nämnda interpellationsdebatten med utrikesministern.

Man jag tycker ändå det kan vara skäl att diskutera frågan om den här lilla mellanamerikanska staten närmare. Vi fick en påminnelse om vilka förhållanden som råder i Nicaragua i gårdagskvällens TV-program om dödsstraffets tillämpning i olika delar av världen. Nicaragua nämndes som ett exempel bland de stater där politiska mord hör till ordningen för dagen. Det är landet tyvärr inte ensamt om – det är numera vanligt i flera latinamerikanska stater och även på andra håll.

Sverige kan naturligtvis inte hjälpa utsatta från alla stater. Våra resurser är begränsade, och prioriteringar måste göras. Jag har med min fråga velat peka på det förtryck som råder i de små mellanamerikanska staterna,

*Om åtgärder för att  
i Sverige mottaga  
flyktingar från  
Nicaragua*

Måndagen den  
12 december 1977

*Om åtgärder för att  
i Sverige mottaga  
flyktingar från  
Nicaragua*

vilket kanske lätt glöms bort inför de massiva förföljelser som pågår i t. ex. Chile och Argentina.

Det nya i situationen är att det i Nicaragua nu finns en enig opposition mot förtrycket, en opposition som sträcker sig över så gott som hela den politiska skalan från höger till vänster. Den oppositionen behöver stöd, och ingen behöver ta avstånd från den på grund av avvikande politisk uppfattning.

Jag känner mig mot den här bakgrunden något besviken över svaret, eftersom jag måste beteckna det som något undanglidande. Det är gott och väl att göra principdeklarationer, men min fråga var om biståndsministern konkret ville undersöka möjligheterna att hjälpa flyktingar från Nicaragua. Finns det några sådana möjligheter? Jag har sagt att jag är väl medveten om våra begränsade möjligheter och att prioriteringar måste göras. Men flyktingkvoten kan inte enbart få vara avgörande. Är den f. ö. fylld för det här budgetåret? Om inte – kan biståndsministern lova att aktivt undersöka möjligheterna att hjälpa flyktingar från Nicaragua?

Statsrådet OLA ULLSTEN:

Herr talman! Det finns inget som helst undanglidande i det svar jag gett. Jag har sagt att vi är beredda att behandla asylansökningar från personer som kommer från Nicaragua på samma sätt som vi är beredda att göra när det gäller personer från andra delar av Latinamerika liksom från andra länder över huvud taget.

Det finns f. n. oss veterligt inga sådana ansökningar. Det finns inget tryck på vår flyktingkvot från Nicaragua. I själva verket har flyktingkvoten hittills i år inte utnyttjats fullt ut, vilket inte beror på någon bristande vilja hos de svenska utlandsmyndigheterna att ta sig an sådana här fall, utan uppenbarligen på att trycket inte är så stort f. n., vilket vi har anledning att hälsa med tillfredsställelse.

Dessutom vet vi att ett stort antal flyktingar kommer till Sverige spontant utan att bli uttagna inom ramen för flyktingkvoten.

Svaret på Oswald Söderqvists fråga är i korthet att i den mån det kommer personer från Nicaragua som av det ena eller andra skälet vill söka politisk asyl i Sverige, så kommer de ansökningarna att behandlas enligt de regler som gäller. Personerna kommer – om de kan visa att de är politiska flyktingar – att få möjlighet att stanna i Sverige.

OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Det är ett glädjande besked.

Jag vill kort rekapitulera orsakerna till att frågan om Nicaragua kommit upp – det ligger bakom min fråga och låg förmodligen också bakom den interpellation som Gunnel Jonäng framställde för en tid sedan.

Det har företagits aktioner av flyktinggrupper från Nicaragua här i Sverige. Det finns ett fåtal nicaraguaner här, kanske ett 30-tal personer hittills. De har börjat agera i den här frågan för att försöka hjälpa utsatta vänner, släktingar och politiska meningsfränder, som i många fall uppe-

*Om åtgärder för att  
främja sysselsätt-  
ningen inom  
stenindustrin*

håller sig på ambassader i huvudstaden Managua, som jag nämnt i min fråga. De har uppenbarligen haft svårt att komma loss därifrån och få en fristad på annat håll, även om, som biståndsministern nämner, Costa Rica har tagit emot en del.

Att det inte finns något tryck måste betyda att de inte har varit medvetna om att det har funnits sådana här möjligheter. Vad jag efterlyste i min fråga var alltså om det fanns någon möjlighet till ett aktivt ingripande, eftersom det tydligen finns plats i flyktingkvoten. Det är väl inte meningen att den så att säga skall lämnas outnyttjad bara därför att ingen låter höra av sig, utan då kan man göra vissa ansträngningar för att åtminstone fylla upp det åtagande som vi har gjort.

I övrigt är jag väl medveten om situationen, och jag betecknar det som positivt att biståndsministern är villig att pröva ansökningarna i positiv anda i den mån de kommer.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 5 Om åtgärder för att främja sysselsättningen inom stenindustrin

Industriministern NILS ÅSLING erhöll ordet för att besvara *Torsten Karlssons* (s) den 11 november anmälda fråga, 1977/78:140, till arbetsmarknadsministern, och anförde:

Herr talman! Torsten Karlssons fråga till arbetsmarknadsminister Ahlmark huruvida han är beredd att vidta snabba åtgärder för att förbättra sysselsättningsläget inom stenindustrin har överlämnats till mig.

Rörande de mest akuta sysselsättningsproblemen kan jag informera att vägverket lagt ut ett anbud för beställning av kantsten samt att byggnadsstyrelsen avser att i januari nästa år upphandla byggnadssten för en del av arbetena på Nordiska museets fasad.

I fråga om branschens något mer långsiktiga problem kan jag meddela följande. Industriverket presenterade i juni 1976 en utredningsrapport rörande stenindustrin. I denna belystes bl. a. stenindustrins marknadsutveckling fram till 1980 samt utvecklingens konsekvenser för produktion, sysselsättning m. m. Utredningen resulterade i två förslag till industriverkets styrelse, nämligen att stenindustrin skulle ges finansiell hjälp för prospektering samt att industriverket skulle genomföra en undersökning rörande stenindustrins internationella marknadsförutsättningar speciellt för mer förädlade produkter.

Industriverkets styrelse ansåg att ytterligare underlag i form av en undersökning rörande stenindustrins produktionstekniska förhållanden krävdes för att kunna bedöma möjligheterna att stärka dess konkurrenskraft. Styrelsen beslöt därför dels att stenindustrins problem t. v. skulle lösas med de medel som redan står till verkets förfogande, dels att industriverket skulle genomföra nämnda utredning. Utredningsresultatet kommer att föreligga i februari nästa år, varefter styrelsen i sedvanlig ordning kommer att ta

Måndagen den  
12 december 1977

*Om åtgärder för att  
främja sysselsätt-  
ningen inom  
stenindustrin*

ställning till de förslag som framkommit.

Jag är medveten om att de akuta problemen ej är helt lösta med de tidigare nämnda beställningarna. Jag kommer därför att i positiv anda pröva alla seriösa förslag som framkommer.

TORSTEN KARLSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka industriministern för svaret. Även om jag har fått vänta mycket länge på det – jag ställde den här frågan den 11 november – är ju svaret positivt, låt vara att jag inte har möjligheter att överblicka vad de här åtgärderna kommer att innebära för stenindustrin.

Anledningen till min fråga är att jag genom kontakter med företag inom stenindustrin fått information om de problem som branschen f. n. brottas med. Även om det nu aktuella förhållandet beror på minskning inom byggnadsverksamheten, har stenindustrin visat en starkt tillbakagående trend under de senaste 10–15 åren. Oro råder därför bland branschens utövare inför framtiden. En alltför stark tillbakagång kan hota näringsens fortsatta existens, om det goda yrkeskunnandet försvinner. Med vetskap om att vi alltjämt behöver en inhemsk stenindustri är det den stora minskningen av antalet yrkeskunniga stenhuggare som oroar mest.

Importen från utlandet – den rör sig om material till byggnadsverksamheten som fönsterbänkar o. d. som är standardiserat – har den svenska industrin svårt att konkurrera med på grund av dess struktur. Men vi kommer inte att kunna undvara en inhemsk stenindustri, främst av den anledningen att vi behöver produkter till renoveringsarbeten på vissa kulturhistoriska byggnader som måste underhållas.

Ur sysselsättningsynpunkt ger stenindustrierna en mycket liten andel av industrisysselsättningen i vårt land, men de är ofta belägna på orter där de har stor betydelse för sysselsättningen. De två företag som är verksamma inom Motala kommun ligger ca 3 mil från centralorten. Skulle de bli tvungna att lägga ned sin verksamhet skulle de 40 anställda inte kunna få arbete i närheten utan tvingas flytta för att få nytt arbete.

Det är känt – det framgår också av svaret – att byggnadsstyrelsen förfogar över ett anslag på 2,5 milj. kr. för renovering av fasaden på Nordiska museet. Jag kan nämna att representanter för berörda stenindustriföretag i Östergötland och på Öland blivit uppkallade till byggnadsstyrelsen, där de informerades om projektet med Nordiska museet. Enligt dessa planer förespeglades de arbete som skulle räcka in på början av 1980-talet. Men ingenting har hänt. Det verkar som om projektet fastnat någonstans och haft svårigheter att komma loss. Detta förhållande har skapat stor irritation hos de företag som är berörda. Vad som skulle vara mycket angeläget vore om byggnadsstyrelsen kunde projektera och planera arbeten, liknande dem vid Nordiska museet, på ett sådant sätt att dessa industrier hade möjligheter till en jämn sysselsättning.

Jag har ingen anledning att nu föra någon längre debatt med indu-

striministern kring dessa frågor med hänsyn till att svaret var positivt och vi får vänta oss resultat.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag vill bara komplettera vad jag sade i mitt svar genom att påpeka för Torsten Karlsson att stenindustrins mera generella branschproblem kommer att tas upp genom industriverkets försorg under våren.

När det gäller det senaste som Torsten Karlsson sade vill jag vitsorda att jag är väl medveten om att de beställningar som nu är aviserade och möjliga inte löser de akuta problemen helt, men jag kan också meddela att jag är beredd att i samråd med berörda departementschefer påskynda ytterligare beställningar.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 6 Om åtgärder mot ryggsador hos anställda inom vårdområdet

Arbetsmarknadsministern PER AHLMARK erhöll ordet för att besvara Eva Winthers (fp) den 23 november anmälda fråga, 1977/78:160, till statsrådet Ingegerd Troedsson, och anförde:

Herr talman! Eva Winther har frågat statsrådet Troedsson om hon avser att vidta några åtgärder med anledning av en nyligen redovisad undersökning om förekomst av ryggsador inom vårdområdet. Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Att lyfta patienter är ett av de tyngsta arbetena inom sjukvården. Det är en arbetsuppgift som underlättas väsentligt och kan göras mindre riskfylld genom rätt bär- och lyftteknik. Information om sådan teknik finns bl. a. i arbetarskyddsstyrelsens anvisningar och informationsmaterial.

Utbildning i bär- och lyftteknik ingår i vårddyrkesutbildningen. Sjukvårdspersonalen instrueras också i det dagliga arbetet i hur man bör lyfta patienter och hur tekniska hjälpmedel, t. ex. patientlyftar, bör användas. Vid vissa sjukhus anordnas också särskilda lektioner för personalen i konsten att lyfta rätt.

Det är givetvis viktigt att sjukvårdshuvudmännen har sin uppmärksamhet riktad på riskerna för ryggsador hos personalen och fortlöpande informerar personalen om tekniska hjälpmedel och hur man bör lyfta och bära patienter. Jag vill i detta sammanhang också erinra om företagshälsovårdens viktiga roll när det gäller att förebygga skador i arbetet.

Inom arbetarskyddsstyrelsen pågår sedan någon tid ett forskningsprojekt om hur muskler, leder och cirkulationsorgan belastas i arbeten där man lyfter och bär. Det syftar till att ta fram underlag för arbetarskyddsföreskrifter om rätt bärteknik, behovet av tekniska hjälpmedel m. m. Projektet bedrivs i samarbete med arbetsmarknadens parter.

Med hänsyn till vad jag nu anfört behövs f. n. inte några särskilda åtgärder från min sida.

Nr 46

Måndagen den  
12 december 1977

*Om åtgärder mot  
ryggsador hos  
anställda inom  
vårdområdet*

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om åtgärder mot  
ryggskador hos  
anställda inom  
vårdområdet*

EVA WINTHER (fp):

Herr talman! Bakgrunden till min fråga är att ryggskador av olika slag är speciellt vanliga inom vårdområdet. Vid Kommunalarbetareförbundets konferens nyligen redovisades att 40–50 % av den totala sjukfrånvaron bland de vårdanställda beror just på rygg- och muskelskador från tunga lyft. Och det är inte bara på långvårdsavdelningarna man finner de tunga lyften utan också på intensivvårdsavdelningar och de postoperativa avdelningarna. Det tunga arbetet, som dessutom också är stressigt och ställer stora krav på vårdpersonalen, gör att många inte orkar med. Personalomsättningen är, speciellt i storstadsområdena, väldigt hög. Arbetsmiljön är inte bra.

Ryggskador eller ryggbesvär drabbar uppemot tre fjärdedelar av befolkningen och kan sägas vara en första rangens folksjukdom. En undersökning som har gjorts i Stockholm visar att ungefär 65 % av de vårdanställda besväras av värk och trötthet i ryggen under arbetet. En annan undersökning visar att av de sjukvårdsbiträden som på grund av förstörda ryggar placerats om till annat arbete var ungefär hälften under 25 år. Därför måste vi förstärka de förebyggande åtgärderna.

Per Ahlmark hänvisar i sitt svar till att vårdpersonalen får utbildning i bär- och lyftteknik och att vid vissa sjukhus anordnas särskilda lektioner för personalen i konsten att lyfta. Det är riktigt att den personal som har vårdbiträdesutbildning får denna utbildning, men väldigt många börjar arbeta på sjukhusen utan någon som helst utbildning. På en del sjukhus har man introduktionsutbildning som alla får del av, men på väldigt många ställen anordnas denna utbildning två gånger om året. Det betyder att man kan jobba tre fyra månader utan att ha fått den utbildning som man har rätt till och som också patienterna har rätt att fordra att personalen har. Det borde vara en rättighet för patienterna att ha personal som har åtminstone någon liten grundutbildning. Jag tycker också att det borde vara rimligt att man får lära sig lyftteknik och lära sig använda de lyftanordningar som finns. All personal i vårdarbete borde också läkarundersökas innan de själva börjar sitt arbete. Så är det inte f. n.

Ryggskolorna som har startats på en del ställen är något av det mest positiva som har hänt. Det är viktigt för de vårdanställda att de också får en fortlöpande undervisning och träning i lyftteknik och att sköta sin egen rygg. Sedan har vi en riskgrupp som måste uppmärksammas just nu, nämligen alla de ungdomar som får beredskapsarbete inom vården. Hur tar vi hand om dem? Jag skulle gärna vilja fråga arbetsmarknadsministern: Hur skall vi göra för att de ungdomar som får beredskapsjobb också skall få introduktionsutbildning – som jag tror är väldigt viktig? Och hur skall vi förbättra de förebyggande åtgärderna för redan anställda?

Arbetsmarknadsministern PER AHLMARK:

Herr talman! Eva Winther har helt rätt i att det här är en mycket viktig fråga. Det är som jag sade i svaret: att lyfta patienter är ett av de tyngsta arbetena i sjukvården, och det är många människor som har skadats av det. Därför har man från arbetarskyddsstyrelsen och på annat sätt vidtagit åtgärder för att försöka komma till rätta med den här typen av problem.

Men problemet är naturligtvis allvarligt även för unga och minderåriga inom sjukvården. Därför har arbetarskyddsstyrelsen i juni i år gett ut en informationsskrift om arbetarskydds- och arbetstidsbestämmelser för minderåriga i vårdsektorn. Det framhålls i den skriften bl. a. att arbetsuppgifter för minderåriga skall väljas med största omsorg och att hänsyn skall tas till den minderåriges psykiska och fysiska mognad.

I den här informationsskriften anger man vidare de arbetsuppgifter som är lämpliga och olämpliga för minderåriga. Nyanställd skall genomgå en grundlig introduktionsutbildning i bl. a. bär-, lyft- och vändteknik. Den här informationsskriften har spritts till arbetsgivarna i vårdsektorn, och jag förutsätter att yrkesinspektionen så snart som möjligt följer upp de här frågorna och vidtar de åtgärder som det ger anledning till. Jag delar helt Eva Winthers mening att det självfallet inte får förekomma att ungdomar sätts på jobb som är så tunga och så krävande att det finns risker för skador.

EVA WINTHER (fp):

Herr talman! Vi har mycket fina regler och bestämmelser här i landet – det vore glädjande om verkligheten rättade sig efter de reglerna.

Jag talade i går med en ung flicka som började sitt beredskapsarbete i juli. Hon skall sluta nu till nyår. Hon hade ännu inte genomgått någon introduktionsutbildning och inte fått någon undervisning i lyft- och bärteknik. Hon hade kommit direkt till avdelningen och lärts upp av personalen där och, som en av dem sade, "lärt sig alla de felaktiga lyft och grepp som vi använder oss av". Att hon inte hade fått del av utbildningen i den s. k. ryggskolan som man har på lasarettet berodde på att hon inte var fast anställd utan var beredskapsarbetare.

Det här visar, tycker jag, att vi måste vara uppmärksamma på den här gruppen ungdomar som kommer in i vårdarbetet. Det gäller för oss att skydda dem.

Överläggningen var härmed slutad.

Måndagen den  
12 december 1977

*Om åtgärder för att  
förbättra sysselsätt-  
ningsläget för  
byggnadsarbetare i  
Värmlands län*

**§ 7 Om åtgärder för att förbättra sysselsättningsläget för byggnadsarbetare i Värmlands län**

Arbetsmarknadsministern PER AHLMARK erhöll ordet för att besvara Magnus Perssons (s) den 30 november anmälda fråga, 1977/78:170, och anförde:

Herr talman! Magnus Persson har frågat mig om vilka åtgärder jag avser vidta för att förbättra sysselsättningsläget för byggnadsarbetare i Värmlands län.

Under de senaste åren har sysselsättningen för byggnadsarbetare varit god i så gott som hela landet. I vissa regioner har problem förelegat och de har mötts med särskilda insatser från regeringens och arbetsmarknadsmyndigheternas sida. Under hösten 1977 har läget försämrats på flera håll i landet, och utsikterna inför vintern 1977-1978 utgjorde bakgrunden till regeringens beslut i oktober om tidigareläggning av statliga byggen, förhöjda statsbidrag till beredskapsarbeten och slopande av investeringsavgiften i bl. a. Värmlands län.

Statsbidraget till beredskapsarbeten i Värmlands län höjdes från den 31 oktober i år till 50 %. Detta innebär en väsentlig stimulans för kommuner och enskilda att ta fram byggnadsarbeten för utförande under den kommande vintern. Samtidigt tidigarelades statliga byggen för 23 milj. kr. i länet. Av dessa märks t. ex. Orretorps kriminalvårdsanstalt, rikssågverksskolan i Hammarö och en vägstation i Kristinehamn. Den 15-procentiga investeringsavgiften för vissa byggnadsobjekt togs då bort i Värmlands län. I syfte att ytterligare stödja byggsysselsättningen under den kommande vintern har regeringen beslutat sätta in nya åtgärder på byggnadssidan.

**MAGNUS PERSSON (s):**

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

Anledningen till att jag ställt frågan är det bekymmersamma läget i vårt län – ca 1 000 byggnadsarbetare beräknas bli sysslösa enbart i vårt län. Siffrorna stiger oavbrutet, och byggbranschen drabbas hårt. En klar nedåtgående tendens i byggandet har medfört de arbetslöshetssiffror vi i dag kan registrera. Trots vidtagna åtgärder fruktar vi en hård och kall vinter för våra medlemmar.

Länsarbetsnämnden i Värmlands län har lagt fram en åtgärds katalog som skulle ge många efterlängtade arbetstillfällen. Ett snabbt besked om hur AMS och regeringen ställer sig till de föreslagna åtgärderna skulle skingra ovishheten hos många familjer. Ett tidigareläggande av investeringar samt ytterligare investeringar i offentliga byggnader och anläggningar, t. ex. i skolor och andra samhällseliga nyttigheter, skulle ge oss många välkomna sysselsättningstillfällen.

Om vi inte får ett ytterligare ökat byggande inom den offentliga sektorn kan vi förvänta oss en mycket dyster säsong. Det gäller inte minst kreditivsidan. Kreditiv måste på ett eller annat sätt ordnas och garanteras.

Måndagen den  
12 december 1977

*Om åtgärder för att  
förbättra sysselsätt-  
ningsläget för  
byggnadsarbetare i  
Värmlands län*

Många kommuner och förvaltningschefer brottas f. n. med problemet att säkra pengar för att finansiera aktuella projekt. Det är regeringen som måste säkra penningtillförseln, om kreditiven skall ge den sysselsättningseffekt som åsytas. Kan statsrådet garantera kreditiv för igångsättning av projekt typ Hlandaskolan och AMU-center i min hemkommun? Kan utfästelse ges för en säkrare kreditgivning för dessa och många andra aktuella projekt i vårt län?

I samband med höjningen av statsbidraget från 33 till 50 % har i vissa kommuner uppstått en del gränsproblem. De kommuner som var förutseende och planerade beredskapsarbeten i tid samt startade dem före den 31 oktober får 33 % i bidrag, men de som inte har sett om sitt hus får 50 % i bidrag. Det kan väl inte vara rimligt? Borde inte regeln vara den att för de jobb som pågår även efter den 1 november utgår bidrag med 50 %? De s. k. enskilda beredskapsarbetena för ungdomar uppjusteras automatiskt efter den 1 november, och här bör det vara en liknande tillämpning. Kan vi vänta att statsrådet tar kontakt med AMS och att generösa övergångsbestämmelser tillämpas för berörda kommuner? En sådan åtgärd skulle utan tvivel ge ökad sysselsättning även för byggnadsarbetarna. Men den måste vidtas omgående.

Arbetsmarknadsministern PER AHLMARK:

Herr talman! Vi hade i förra veckan i denna kammare en debatt om kreditläget, där bl. a. Birgit Friggebo deltog. Dagen därpå hade vi en debatt om sysselsättningspolitiken, och i den debatten tog vi också upp de här frågorna.

Det är sant att arbetslösheten för byggnadsarbetare i Värmland redan i dag är hög – enligt räkningen i november var 8 % av byggnadsarbetarna utan arbete, och det kan bli allvarigare för vintern. Detta var alltså bakgrunden till att vi tog bort investeringsavgiften i Värmland och höjde statsbidraget för beredskapsarbeten från 33 till 50 % i tre län – Norrbotten, Västerbotten och Värmland – och att vi nu gör detta i ytterligare nio län för att inför vintern stimulera nya byggen och bekämpa arbetslösheten på byggsidan.

Som jag sade i torsdags här i kammaren förbereder regeringen nu ytterligare åtgärder för att hålla byggsysselsättningen uppe. Vi lägger ut en ram för tidigareläggning av offentliga och andra byggen på ungefär 200 milj. kr. Nu diskuteras vilka projekt som skall utföras. Där diskuteras också åtgärder för Värmland, men det är ännu för tidigt att säga vilka.

För en dryg månad sedan var jag i Värmland och resonerade om arbetsmarknadspolitiken. De tidigareläggningar på 23 milj. kr. som vi då gjorde uppfattades mycket positivt i Värmland. Antalet människor i arbetsmarknadsutbildning och beredskapsarbeten har ökat mycket kraftigt. Men igångsättandet av byggande måste ytterligare stimuleras för att bygg- arbetslösheten skall hållas nere.

Måndagen den  
12 december 1977

*Om åtgärder för att  
förbättra sysselsätt-  
ningsläget för  
byggnadsarbetare i  
Värmlands län*

MAGNUS PERSSON (s):

Herr talman! Jag noterar att jag inte fick svar på frågan om regeringen kommer att ha en generös bedömning i fråga om bidraget på 33 eller 50 %.

Per Ahlmark sade att han hade varit i Värmland för en tid sedan. I det sammanhanget vill jag nämna att vi värmlänningar inte önskar fler tomma löften av det slag som arbetsmarknadsdepartementet tillhandahöll för en tid sedan, när statssekreterare Eliasson var i Värmland. Han ville inte komma tomhänt och ordade vitt och brett om att hela Värmland nu hade intagits i stödområdet. Bra, tänkte man på olika håll, t. ex. i Kristinehamn, herr Eliassons egen hemstad. Man kallade på länsmyndigheterna för att få veta vad regeringens beslut innebar.

Byggnadsarbetarna i berörda kommuner trodde på det lämnade beskedet. Det visade sig emellertid att herr Eliasson inte hade haft tillräckligt på fötterna. Det var riktigt att regeringen hade utvidgat den s. k. grå zonen med några kommuner, men de låg i Småland. De värmäländska kommuner som statssekreteraren hade åberopat tillhörde redan den s. k. grå zonen. Där hade de hamnat för ett par år sedan genom ett beslut av den dåvarande socialdemokratiska regeringen.

Sådana här falska besked är vilseledande. De skapar förvirring. Jag förutsätter att statsrådet tar sin statssekreterare i upptuktelse så att vi slipper liknande fagra löften med politiska vinklingar, även om vi i Värmland nu har lärt oss att se upp med den sakliga information som arbetsmarknadsdepartementet lämnar.

Herr talman! Egentligen är detta ett fall för konsumentombudsmannen, eftersom det kan rubriceras som falsk varudeklaration i ordets rätta bemärkelse. Låt oss i fortsättningen slippa liknande intermezzon! Byggnadsarbetarna blev självfallet djupt besvikna i likhet med många kommunalmän i berörda kommuner.

I sitt svar säger arbetsmarknadsministern: "I syfte att ytterligare stödja byggsysselsättningen under den kommande vintern har regeringen beslutat sätta in nya åtgärder på byggnadssidan." Kan statsrådet konkretisera sig litet närmare på den här punkten? Åtgärder behövs nämligen om vi skall få en ökad sysselsättning till vintern.

Arbetsmarknadsministern PER AHLMARK:

Herr talman! Den sista frågan är ju redan besvarad genom vad jag tidigare har sagt.

I stället för att föra en debatt med mig, som har rätt att diskutera med Magnus Persson här i kammaren, försöker Magnus Persson föra en debatt med statssekreteraren, som inte får gå upp här i talarstolen och bemöta Magnus Perssons osakligheter.

När jag var i Värmland kom följande två besked:

För det första att vi hade höjt statsbidraget till beredskapsarbeten i Värmland och två Norrlandslän från 33 till 50 %. Det mottogs utomordentligt positivt av de människor jag träffade i Värmland, inte minst

på länsarbetsnämnden.

För det andra att vi hade tidigarelagt byggprojekt på 23 milj. kr., nämligen Orretorps kriminalvårdsanstalt, väg 234 Bro Osebol-Värnäs, vägstation i Kristinehamn, arbetscentraler i Kil och Kristinehamn för televerket, rikssågverksskolan i Hammarö, landstingets skola i Stjerne, oljecistern i Karlstad för förenade fabriksverken.

Även detta mottogs utomordentligt positivt i Värmland.

Kom inte och säg att vi lämnar tomma besked! För dessutom debatten med mig och inte med en person som inte har rätt att begära ordet i kammaren!

MAGNUS PERSSON (s):

Herr talman! Statsrådet kan väl inte förneka att dessa uppgifter lämnades av statssekreteraren vid hans besök i Värmlands län. Jag kan hänvisa till de båda lokaltidningarna, och jag har även vid samtal med länsarbetsnämndens personal fått dessa uppgifter bekräftade. Detta var en vilseledande reklam som jag tycker att en statssekreterare inte bör gå ut med.

Sedan vill jag, herr talman, bara säga att det svar som här lämnats mer eller mindre är till intet förpliktande.

Jag har bett att få besked på några punkter. Den första frågan gällde de gränsproblem som uppstått i samband med höjningen av statsbidraget från 33 % till 50 %. Den andra frågan gällde finansiering och kreditgivning till aktuella offentliga objekt. Den tredje frågan gällde vad som avses med de sista raderna i svaret: "I syfte att ytterligare stödja byggsysselsättningen under den kommande vintern har regeringen beslutat sätta in nya åtgärder på byggnadssidan." Kommer man att lyssna på Byggnadsarbetareförbundets centrala krav och kommer man att ta hänsyn till länsarbetsnämndernas åtgärds katalog? Jag tror att det är mycket viktigt om vi skall kunna klara sysselsättningen.

Den här debatten tjänar inget mera till.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 8 Om ökade utbildningsmöjligheter för vapenfria

Arbetsmarknadsministern PER AHLMARK erhöll ordet för att besvara *Georg Anderssons* (s) den 4 oktober anmälda interpellation, 1977/78:17, till försvarsministern, såvitt interpellationen avsåg ökade utbildningsmöjligheter för vapenfria, och anförde:

Herr talman! Georg Andersson har i en interpellation frågat försvarsministern dels om regeringen avser att vidta några åtgärder för att öka utbildningsmöjligheterna för vapenfria för att därmed nedbringa kön av sådana som väntar på att få fullgöra sin grundutbildning, dels när, enligt regeringens bedömning, en ny vapenfrilagstiftning kan genomföras. En-

Nr 46

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om ökade  
utbildningsmöjligheter  
för vapenfria*

Måndagen den  
12 december 1977

*Om ökade  
utbildningsmöjligheter  
för vapenfria*

ligt fastställd ärendefördelning ankommer det på mig att svara på den första frågan.

Ramen för inkallandet av vapenfria tjänstepliktiga har – uttryckt i antalet tjänstgöringsdagar – under en följd av år varit 325 000. Denna ram har medgivit utbildning och repetitionskurser för ca 1 000 vapenfria årligen. Antalet personer som har beviljats vapenfri tjänst har varit något större vilket – som interpellanten framhåller – lett till att ett relativt stort antal vapenfria f. n. väntar på att få fullgöra sin grundutbildning.

Möjligheterna att bereda de vapenfria erforderlig utbildning är beroende av vilka tjänstgöringsalternativ som finns och av möjligheterna för myndigheter och organisationer att ta emot vapenfria för utbildning. Bl. a. dessa frågor behandlas i den proposition i anledning av vapenfriutredningens förslag som kommer att föreläggas riksdagen nästa år. Frågan om ramen för antalet utbildningsdagar för de vapenfria återkommer jag till i regeringens budgetproposition.

GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag tackar Per Ahlmark för svaret. Man kan ha olika motiv för att framställa en interpellation. Ibland är det nyfikenhet, alltså behov av sakupplysning. Ibland önskar frågeställaren få till stånd en allmän debatt i ämnet. Ibland vill den som frågar få tillfälle att driva fram en snabbare handläggning av ärendet.

Jag vill inledningsvis deklarerat att önskemålet att påskynda handläggningen av frågan om vapenfrilagstiftning var mitt motiv till att framställa den interpellation som vi nu diskuterar. Jag konstaterar, efter att ha tagit del av Per Ahlmarks svar, att jag skändligen har misslyckats. Trots att Per Ahlmark tagit två och en halv månad på sig för att utforma svaret, så innehåller det ingen redovisning av handlandet från regeringens sida – tvärtom. Svaret ger nu besked om att propositionen om en ny vapenfrilag för tredje gången flyttats framåt, och nu fruktar jag, av svaret att döma, att framflyttningen är på obestämd tid.

I regeringens förteckning över kommande propositioner, vilken lämnades till kammaren den 4 oktober, utlovades förslaget om vapenfrilagstiftning till den 21 november. Försvarsminister Krönmark sade i sitt interpellationssvar den 25 oktober att propositionen skulle komma under hösten. Jag uppfattade redan av hans svar att han inte längre kunde stå för att propositionen skulle läggas under november. Nu lyder Per Ahlmarks svar "under nästa år".

Vad är anledningen till denna fördröjning? Kan Per Ahlmark inte precisera tidpunkten bättre? Blir det våren eller hösten 1978, eller när?

Jag är medveten om att arbetsmarknadsministern kommer att säga att det ankommer på försvarsministern att svara på dessa frågor. Men så lätt bör Per Ahlmark inte ta på dem. De hör nämligen intimt samman med de frågor om de vapenfrias tjänstgöringsmöjligheter som arbetsmarknadsdepartementet bär ansvaret för.

Jag upprepar därför frågan: Varför har propositionen om en ny va-

penfrilag blivit fördröjd ännu en gång?

Bakgrunden till min interpellation är i korthet följande: I den s. k. besparingspropositionen under våren begränsade regeringen tjänstgöringsutrymmet för vapenfria från tidigare beslutade 400 000 dagar till 325 000 dagar. Det motsvarar ca 750 man. I debatten den 3 juni varnade jag för konsekvenserna av detta beslut. Beslutet innebar att regeringen medverkade till att förlänga kön av vapenfria som väntar på att få fullfölja sin tjänstgöring. Jag fann detta vara särskilt olyckligt med tanke på att alla har uppfattat den förstående ändringen av vapenfrilagstiftningen så, att den skulle leda till en ökning av antalet vapenfria. En sådan lagstiftning medför behov av att flera organisationer och myndigheter är villiga att ta emot vapenfria för utbildning och tjänstgöring. Regeringens ryckiga politik kan i stället skapa osäkerhet och kanske ovilja hos dem som skall svara för utbildning och tjänstgöringsplatser. Jag väddade därför i debatten den 3 juni om att regeringen skulle försöka mildra verkningarna av sin ryckiga politik på detta område. Jag väddade också om ett snabbt genomförande av den nya lagstiftningen om vapenfri tjänst. Inga av dessa önskemål har tillgodosetts. Jag beklagar det. Jag beklagar det å deras vägnar som sedan lång tid väntar på att få fullfölja den tjänstgöring som anvisats dem. De upplever i många fall svåra personliga problem. Jag beklagar regeringens handlingsförklaring å deras vägnar som har ambitioner att ge de vapenfria tjänstgöringsplatser och utbildning men som inte ges någon möjlighet att planera sin verksamhet. Många frivilliga organisationer har av detta skäl drabbats av svårigheter.

I debatten den 3 juni tog jag som exempel de problem som drabbar Sveriges kristna ungdomsråd. För att mildra verkningarna av besparingspropositionen tvingades SKU be vapenfritjänstpliktiga att frivilligt ta tillbaka sina inryckningsorder. Detta visar, tycker jag, i blyxtbelysning vilka orimligheter som regeringen ställt till med på detta område. Sveriges kristna ungdomsråd har i ett upprop till arbetsmarknadsminister Ahlmark ställt följande krav:

att en långsiktig planering igångsätts för att skapa beredskap inför det ökade antal vapenfria som kan förväntas vid tillämpning av nya vapenfrilagen,

att AMS vapenfrisektion ges resurser att successivt utbilda den stora grupp som väntar på inkallelse,

att vtp-verksamheten tilldelas sådana resurser att man kan kalla in det antal som beviljas vapenfri tjänst,

att tjänstgöringsalternativet vid fria organisationer väsentligt utvidgas.

Per Ahlmarks interpellationssvar i dag vittnar om total ohörsamhet inför dessa krav. Detta är djupt olyckligt. För mig framstår det som obegripligt att regeringen inte vill göra något åt dessa problem – den bara skjuter dem framför sig. Jag trodde, i min enfald, att Per Ahlmark tagit extra lång betänketid för detta interpellationssvar för att få möjlighet att redovisa en plan för hur verksamheten i framtiden skall bedrivas. Men ack, vad jag bedrog mig.

Nr 46

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om ökade  
utbildningsmöjligheter  
för vapenfria*

---

*Om ökade  
utbildningsmöjligheter  
för vapenfria*

Kom igen nästa år, det är innebörden av Per Ahlmarks svar. Ja, jag lovar att komma igen i denna fråga. Men medan tiden går ökar problemen, och regeringen gör det allt svårare för sig ju längre den väntar.

Arbetsmarknadsministern PER AHLMARK:

Herr talman! Georg Andersson har en specialitet i riksdagsdebatter: han diskuterar gärna med det statsråd som han *inte* för debatten med den dagen! När fråga nr 2 i interpellationen besvarades av Eric Krönmark för ett tag sedan – det är han som har ansvaret för propositionen om ny vapenfrilag – polemiserade Georg Andersson vädeliga mot mig. Nu när jag svarar på fråga nr 1 begär Georg Andersson besked om det som ligger inom försvarsdepartementets område.

Om det framställs en interpellation där *en* fråga gäller *ett* departement och en annan fråga ett annat departement, då delar vi upp svaret. Det måste vi göra enligt riksdagsordningen, och det gjorde den gamla regeringen också. Vi får ta en debatt i taget. Georg Andersson föredrar tydligen att föra båda debatterna samtidigt, men det är inte möjligt att göra på det viset. Det ankommer alltså på försvarsdepartementet att ge besked om den exakta tidpunkten för propositionen om ny vapenfrilag.

Utbildningsmöjligheterna för de vapenfria tycker jag personligen är en utomordentligt viktig fråga. Jag delar, tror jag, väldigt många av de grundläggande värderingar på den här punkten som Georg Andersson har givit uttryck för. Jag har i många sammanhang tagit upp de sakerna. Frågan kommer att behandlas i budgetpropositionen, och Georg Andersson får alltså se inom kortare tid än en månad vad den innehåller.

Vapenfria har en väldigt betydelsefull funktion att fylla, och jag syftar inte bara på sådana uppgifter som mera direkt kan anknytas till totalförsvaret såsom tjänstgöring vid civilförsvarsstyrelsen eller vid andra myndigheter. Under budgetåret 1976/77 tjänstgjorde över två femtedelar av de vapenfria i direkt sjukvård på landstingens sjukhus eller inom annan vårdtjänst såsom barn- och åldrvård inom primärkommunerna. Vapenfria utbildas också inom kriminalvården, och inom de ideella organisationerna fyller de vapenfria en viktig uppgift. Jag delar Georg Anderssons bedömning på den punkten. Drygt 10 % av de vapenfria tjänstgjorde i Svenska röda korset och Sveriges kristna ungdomsråd.

Utredningen om rätten till vapenfri tjänst har som bekant föreslagit att antalet tjänstgöringsalternativ skall kunna vidgas till att omfatta också sådan samhällsnyttig verksamhet som kan anses höra till totalförsvaret i en mera allmän mening. Viss försöksverksamhet har under de senaste åren pågått med tjänstgöring inom naturvårdssektorn. De försöken har såvitt jag vet slagit väl ut.

För det budgetår som vi nu är inne i, 1977/78, fastställde man ursprungligen en ram på 400 000 tjänstgöringsdagar. Av den ramen fick AMS tidigarelägga 20 000 tjänstgöringsdagar till budgetåret 1976/77. Som ett led i besparingsprogrammet senarelade man 75 000 så att man hade samma siffra som man hade haft de tidigare åren, alltså 325 000 tjänst-

göringsdagar. Åtgärden har genomförts på så sätt att redan inkallade vapenfria har erbjudits att senarelägga sin tjänstgöring. Räknat i antalet tjänstepliktiga innebär det en nedskärning med drygt 400 personer av ursprungligen 1 288 vapenfria, som enligt planerna skulle inkallas till grundutbildning under det budgetåret. Men genom bl. a. disponeringar från repetitions- till grundutbildning har det här antalet kunnat minskas betydligt. Antalet tjänstgöringsdagar för innevarande budgetår är i stort sett oförändrat jämfört med tidigare budgetår.

Nu har AMS för budgetåret 1978/79 föreslagit att ramen fastställs till 500 000 tjänstgöringsdagar – det är en fråga som vi i positiv anda har prövat under budgetarbetet – och om resultatet kommer Georg Andersson att få besked när budgetpropositionen läggs fram. De statliga myndigheterna svarar f. n. för drygt halva antalet utbildningsplatser för vapenfria tjänstepliktiga, landsting och primärkommuner för drygt en tredjedel och de ideella organisationerna för ca 10 %.

För att ge besked på denna sista punkt kommer efter vad jag erfarit från AMS vapenfriskktion de ideella organisationerna – i första hand Svenska röda korset och Sveriges kristna ungdomsråd – att i stort sett erhålla den tilldelning man begär för innevarande budgetår trots den nedskärning av antalet tjänstgöringsdagar i besparingssyfte som riksdagen tidigare beslutat om.

#### GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Herr Ahlmark talar om min debattspecialitet att polemisera mot fel statsråd. Jag väckte en interpellation om de vapenfria och deras tjänstgöringsmöjligheter i nuet men också med tanke på deras tjänstgöringsmöjligheter efter genomförandet av en ny vapenfrilag. Det var då naturligt att koppla samman dessa båda saker i en interpellation, där jag frågar om vilka åtgärder man är beredd att vidta för att minska den nuvarande kön och förbereda sig för den väntade längre kön när en ny vapenfrilagstiftning genomförs. Interpellationen delades mellan två statsråd. Jag fick tillfälle att diskutera frågorna vid två tillfällen.

OK, men jag kan inte inse att dessa frågor är så helt åtskilda. Det är det ena. Det andra är att regeringen rimligen måste betraktas som ett kollektiv. Även om herr Ahlmark nu vill framställa detta som en teknisk fråga i debatten, så har han ju själv klampat in på försvarsministerns område. När jag frågade försvarsministern om när en ny vapenfrilag skulle komma, fick jag svaret att den skulle komma under hösten. Nu har herr Ahlmark alldeles spontant för sin del svarat att det inte blir under hösten utan under nästa år. Jag tycker att det är OK. Regeringens talesmän måste naturligtvis svara för regeringens politik oavsett i vilken byrålåda den konkreta handlingen sedan ligger.

Jag måste därför i detta sammanhang fråga när en ny vapenfrilag kommer, och jag har fått svar. Men sedan frågar jag självfallet varför den dröjer ytterligare. Ett dröjsmål ökar de problem som arbetsmarknadsministern är ansvarig för: frågan om tjänstgöringsmöjligheterna för de vapenfria tjän-

Måndagen den  
12 december 1977

*Om åtgärder för att  
förbättra sysselsätt-  
ningen i Norrtälje*

stepliktiga. När det gäller dessa problem har jag inte fått något svar. Jag har fått en redovisning för orsakerna till problemen, men dessa kände jag till, och jag tror att också de vapenfria vid det här laget väl känner till dem.

Arbetsmarknadsministern hänvisade sedan till budgetpropositionen. Men om jag förstår det hela rätt kommer i denna att redovisas vad man avser att göra under budgetåret 1978/79, och dit är det ännu ett halvår kvar. Kön av vapenfria som väntar på att få fullgöra den tjänst de har anvisats växer. De som står i den här kön får vänta länge och det är olyckligt, speciellt i dessa tider, när det kan vara svårt att få jobb på den öppna marknaden.

Jag upprepar därför frågan: Av vilken anledning dröjer regeringen – den frågan bör man väl kunna ställa till vice statsministern – med att lägga fram propositionen om den nya vapenfrilagen? Jag tillhörde ju vapenfriutredningen och vet att vi inte nådde enighet i utredningen. Folkpartiets representant reserverade sig, och i en offentlig debatt en tid efteråt sade han att det kommer att bli politisk strid om den här frågan, för majoritetens linje och reservantens linje, menade han, avspeglar två olika människosyner. Jag sade i min replik vid det tillfället att detta är väldigt olyckligt. Den politiska striden måste emellertid föras inom regeringen i första hand, konstaterar jag, men det är naturligtvis allvarligt om regeringen representerar två olika människosyner.

För de vapenfria och de vapenfrisökande är naturligtvis oenigheten i regeringen mycket olycklig. Resultatet är ju att vi inte har fått den aviserade vapenfrilagstiftningen och inte heller vet när vi får den. Frågan skjuts på framtiden, och det sämsta av allt har inträffat, nämligen att den gamla vapenfrilagstiftningen fortfarande gäller.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 9 Om åtgärder för att förbättra sysselsättningen i Norrtälje

Arbetsmarknadsministern PER AHLMARK erhöll ordet för att besvara Åke Wictorssons (s) den 26 oktober anmälda interpellation, 1977/78:54, och anförde:

Herr talman! Åke Wictorsson har frågat mig om jag är beredd att medverka till att en arbetsgrupp på länsnivå får regeringens uppdrag att utarbeta ett konkret handlingsprogram på kort och lång sikt för att förbättra sysselsättningsläget i Norrtälje kommun, vidare om jag anser att beredskapsmedel kan användas för att forcera utbyggnaden av motorvägen mellan Stockholm och Norrtälje och slutligen om jag vill medverka till en utbyggnad av turistnäringen i Norrtälje och att för detta ändamål använda statliga beredskapsmedel eller andra statliga medel.

Norrtälje har ett besvärligt arbetsmarknadsläge. Stora befolkningsomflyttningar har skett inom kommunen. Centralorten har vuxit starkt me-

dan kommunens glesbygd successivt har minskat sin folkmängd. I jämförelse med riket och länet har befolkningen en ogynnsam åldersfördelning. Förvärvsfrekvensen för kvinnor ligger betydligt under riksnivån. Arbetsmarknaden är relativt ensidig och geografiskt uppdelad. En förhållandevis hög andel av sysselsättningen finns inom jord- och skogsbruk.

Jag vill först erinra om vad industriministern tidigare meddelat Åke Wictorsson vid svar på fråga om näringspolitiska insatser i Hallstavik. Han framhöll att regeringen i de särskilda föreskrifter och riktlinjer för regionalpolitiken i länet som utfärdades under våren 1977 har anmodat länsstyrelsen att i sin planering prioritera Norrtälje kommun.

I länsstyrelsens uppdrag ingår bl. a. att göra en konkret probleminventering av den lokala arbetsmarknaden i kommunen. I uppdraget ingår också att undersöka möjligheterna till decentralisering och omlokalisering av offentlig och privat verksamhet inom länet. För ca ett år sedan bildade dessutom länsstyrelsen en arbetsgrupp för Norrtälje. Förutom länsstyrelsen är länsarbetsnämnden, företagarföreningen och kommunen representerade i den. Gruppen följer utvecklingen på arbetsmarknaden och samordnar olika åtgärder som kan behövas för att främja sysselsättningen i området. Det uppdrag och den arbetsgrupp Åke Wictorsson efterlyser finns således redan. Det är angeläget att konkreta förslag kommer fram av detta arbete.

En utbyggnad av motorvägen mellan Norrtälje och Stockholm har diskuterats i olika sammanhang. Den nuvarande vägen är i långa stycken smal och krokig och därför hastighetsbegränsad till 70 km/tim. Vägbyggnadsfrågan bör dock prövas av vägverket och länsstyrelsen när investeringsplanerna för vägbyggande upprättas.

Frågan om vägen kan byggas som beredskapsarbete måste prövas mot bakgrund av den rådande situationen på länets byggarbetsmarknad. Arbetsmarknadsläget inom denna sektor gör det inte arbetsmarknadspolitiskt motiverat att nu aktualisera motorvägsbygget. Jag vill samtidigt betona att det är länsarbetsnämnden och arbetsmarknadsstyrelsen som i samråd med vägverket avgör vilka vägar som skall byggas som beredskapsarbeten i länet och när det skall ske.

När det slutligen gäller utbyggnad av turistnäringen kan sådana arbeten komma i fråga som beredskapsarbeten. Enligt vad jag har inhämtat är länsarbetsnämnden positivt inställd till en diskussion med kommunen om konkreta förslag.

ÅKE WICTORSSON (s):

Herr talman! Först ett tack till arbetsmarknadsministern för att jag fått svar på min interpellation.

I interpellationen påminde jag om att länets socialdemokrater i en motion begärt åtgärder för att utveckla näringslivet i Norrtälje kommun på grund av dess ensidighet och negativa utveckling. Näringslivet i kommunen har sedan lång tid tillbaka inte kunnat ge arbete åt dem som friställts från jord- och skogsbruk och åt dem som för första gången

Måndagen den  
12 december 1977

*Om åtgärder för att  
förbättra sysselsätt-  
ningen i Norrtälje*

trätt ut på arbetsmarknaden. Detta förhållande har lett till att Norrtälje, trots dess närhet till Stockholmsområdet, när det gäller näringsliv och arbetsmarknad närmast har kunnat jämföras med vissa Norrlandskommuner. Förhållandet har sedan länge stått klart för många och under flera år lett till krav från både län och kommun på arbetsmarknadspolitiska och näringspolitiska insatser i form av lokaliseringstöd, regionalpolitiska insatser, vägutbyggnader, utflyttning av statlig verksamhet m. m.

Även om något skett, exempelvis järnvägsbygget i Hallstavik och en viss vägutbyggnad, har verkligt avgörande insatser från statens sida hittills uteblivit. Och det är bara sådana som kan vända den nuvarande utvecklingen.

Det var därför jag begärde av arbetsmarknadsministern att regeringen skulle tillsätta en särskild arbetsgrupp för Norrtälje kommun. I sitt svar hänvisar Per Ahlmark till att länsstyrelsen fått i uppdrag att, i anslutning till länsplaneringen, inventera läget och undersöka möjligheterna till decentralisering och omlokalisering av offentlig och privat verksamhet i länet. Vidare hänvisas till den av länsstyrelsen tillsatta arbetsgruppen, som har till uppgift att följa arbetsmarknaden och samordna åtgärderna för att främja sysselsättningen i området.

Självfallet var jag när jag ställde frågan medveten om detta uppdrag och om att arbetsgruppen fanns. Orsaken till att jag trots detta ställde frågan var att den arbetsgrupp som arbetar inom länsstyrelsen och som är en samarbetsgrupp på tjänstemannanivå inte anser sig ha uppgift och styrka att vidta erforderliga konkreta åtgärder. Den saknar alla medel för att kunna vidta några sådana utöver vad som reguljärt funnits till förfogande under det senaste decenniet. Förslag kan först komma i den omständliga och senare hanteringen av länsplaneringen. Och detta är allvarligt med hänsyn till den hastiga försämringen av arbetsmarknadsläget inom kommunen.

Trots den långsiktiga bristen på arbetsmöjligheter i kommunens näringsliv har det tidigare varit så, att sysselsättningen varit förhållandevis trygg i de jobb som funnits. Sedan något år är läget radikalt förändrat, och det verkar som om botten helt gått ur kommunens näringsliv. Under tiden från 1 september 1976 och fram till i dag har ca 300 arbeten antingen försvunnit eller meddelats upphöra i uppemot 20 företag. Jag har tillåtit mig att säga att en präriebrand går fram över kommunens företag. De drabbade företagen företer en rik provkarta på verksamheter: båtfabriker, sågverk, tekoföretag, handskfabrik, förpackningsverksamhet, rederi och hotell. Det finns vidare allvarliga problem i kommunens gjutier och väntade personalminskningar i pappersbruket i Hallstavik. Under ett år har det alltså försvunnit arbetstillfällen, motsvarande ett medelstort företag på 300 anställda, som om det gällt ett företag skulle ha försakat stora rubriker och TV-bevakning, men som hittills föranlett rätt liten uppmärksamhet, trots att situationen förvärras av att det här i flera fall gäller de enda arbetstillfällena på en ort.

För att bryta denna utveckling krävs snara åtgärder, inte minst för

Måndagen den  
12 december 1977*Om åtgärder för att  
förbättra sysselsätt-  
ningen i Norrtälje*

att slå vakt om tilltron till framtiden. Åtgärderna krävs i dag och inte om något år, när resultatet av länsplaneringen värt fram. Därför krävs en arbetsgrupp med regeringsuppdrag och fullmakter.

Per Ahlmark hänvisar i denna del av sitt svar till det svar jag för några veckor sedan erhöll av industriministern när det gällde mitt krav på näringspolitiska insatser för att stödja näringslivet i Hallstavik. I detta sammanhang vill jag uttrycka mitt missnöje med det sätt på vilket regeringen fördelat uppgifterna inom sysselsättningspolitiken, där frågor rörande den näringspolitiska utvecklingen måste ställas till minst två statsråd och där diskussionen i stort omöjliggörs, därför att ett statsråd har ansvaret för arbetsmarknadsutvecklingen och ett annat har tillgång till de politiska åtgärder som erfordras för att förbättra denna.

I detta fall ger mig hänvisningen dock möjlighet att på nytt knyta an till diskussionen med Nils Åsling, och det är bra därför att det då aktuella fallet så väl exemplifierar läget i kommunen. Diskussionen den gången gällde de anställda vid f. d. H. Ulvfors AB. Detta företag har tidigare haft drygt 40 anställda. Nu är 30 kvinnor anställda vid företaget, men på grund av den inträffade konkursen har de blivit uppsagda. Det är ett av de få företag i Hallstavik som kan ge arbete åt kvinnor. Industriministern konstaterade vid detta tillfälle, tydligen utan att ha haft särskilt mycket kontakt med vare sig kommun eller företag, att en rekonstruktion av detta företag med en sysselsättning av 15 kvinnor undersöktes, att order fanns och att kreditmöjligheterna var lösta.

Sedan jag fått tillfälle att undersöka industriministerns uppgifter kunde jag snabbt konstatera att underlaget för dessa påståenden var ytterst bräckligt och att holet mot hela arbetsstyrkan kvarstod.

I dag diskuteras för detta företag en rekonstruktion som möjligen skulle kunna ge 8 kvinnor arbete, men inte heller detta underlag är särskilt pålitligt. Av de 30 blev det snart 15, nu är det 8 och om några dagar kanske ingen. Och inga åtgärder vidtas för de 22 som inte är aktuella för någon form av ny anställning. Detta är tydligen det resultat som är att väna av den borgerliga regeringens sysselsättnings- och arbetsmarknadspolitik. Kunde inte Per Ahlmark ta ett resonemang med de av regeringskollegerna som vid olika tillfällen har haft 400 000 nya jobb att erbjuda och undersöka om inte några av dessa skulle kunna placeras i Hallstavik? Nu är det så att rätt många av dessa kvinnor sitter på läktaren tillsammans med andra fackliga representanter från kommunen, och jag vill gärna ge Per Ahlmark en chans att svara dem på den fråga som ständigt mal i deras inre: När och var kan vi få jobb?

Det är självklart att situationen inom kommunens näringsliv snabbt får ett genomslag i arbetslöshetssiffrorna. I slutet av november fanns det 404 registrerade arbetslösa, en ökning med 41 sedan oktober och en ökning med 120 sedan november förra året, detta trots att 140 personer befann sig i omskolning och 110 i beredskapsarbeten. Därför är Per Ahlmarks besked om att det inte är motiverat från arbetsmarknadspolitisk synpunkt att aktualisera bygget av motorväg mot Stockholm helt obe-

Måndagen den  
12 december 1977

*Om åtgärder för att  
förbättra sysselsätt-  
ningen i Norrtälje*

gripligt, detta så mycket mera som det går 77 byggnads- och anläggningsarbetare utan arbete i kommunen i dag. Och Per Ahlmarks regeringskolleger drar ned sysselsättningen vid kärnkraftverket Forsmark, där ett hundratal byggnadsjobbare från kommunen är verksamma. Skall inte kraven på arbete åt alla gälla även dessa grupper, eller vad menar Per Ahlmark?

Till detta kommer att motorvägsbygget sannolikt är den mest angelägna regionalpolitiska satsningen i Roslagen i dag. En snabb motorväg till Norrtälje skulle avsevärt underlätta transporter och kommunikationer för kommunens näringsliv, vilket i sig skulle utgöra en stimulans till utveckling. Dessutom skulle en snabb motorväg underlätta för den inom kommunen friställda arbetskraften att skaffa sig arbete i Stockholmsområdet. En utbyggd motorväg skulle med andra ord integrera en stor del av Norrtälje kommun i det övriga Stockholmsområdet och därmed minska behovet av andra insatser. Länsstyrelsen har i flera år understrukt detta, och för den händelse ni menar allvar, Per Ahlmark, med ert krav i interpellationssvaret på att det skall vara konkreta förslag när det gäller länsstyrelsens arbete med att utveckla kommunens näringsliv har ni här ett sådant konkret förslag att gripa tag i. Ta nu tag i detta och anvisa särskilda medel till detta vägbygge enligt länsstyrelsens förslag!

Norrtälje kommun har en förhållandevis spridd befolkning, och näringslivet är spritt på flera mindre orter utöver de tre större, dvs. Norrtälje, Hallstavik och Rimbo. Den nuvarande utvecklingen drabbar särskilt hårt flera av de mindre orterna. Sådana exempel är Grisslehamn, Ortala, Rånäs och Ledinge. Självfallet måste alla åtgärder som kan vidtas komma till stånd för att arbetsmöjligheterna skall bestå på dessa orter. Men det är också naturligt, att de tre större tätorternas näringsliv utvecklas så att dessa kan fungera som ett andra skydds nät för dessa mindre orter. Därutöver bör möjligheterna att utveckla kommunens nya glesbygdsnäring, turismen, på alla sätt tillvaratas, där Roslagens natur och skärgård och närheten till storstadsområdet ger speciella möjligheter. Därför konstaterar jag med tillfredsställelse det positiva besked arbetsmarknadsministern lämnar när det gäller att bedriva turistanläggningar i form av beredskapsarbeten.

Sammanfattningsvis kan jag alltså konstatera att arbetsmarknadsministerns svar på min interpellation bara var positivt på en punkt. I övrigt försöker arbetsmarknadsministern, liksom tidigare industriministern, att dölja sina nej bakom ordridåer. Några andra positiva besked rymms inte heller i svaret. Jag beklagar detta. Den borgerliga regeringen har tydligen inte för avsikt att satsa några krafter på att utveckla Roslagens näringsliv. Denna slutsats kan utläsas av svaret.

Arbetsmarknadsministern PER AHLMARK:

Herr talman! Åke Wictorsson måste ha lyssnat mycket dåligt på mitt interpellationssvar. Det verkar nästan som om han menar att jag inte är medveten om de problem som finns i Norrtäljeområdet. Tvärtom har

Måndagen den  
12 december 1977*Om åtgärder för att  
förbättra sysselsätt-  
ningen i Norrtälje*

jag ju i interpellationssvaret gått igenom ett antal svårigheter som föreligger på arbetsmarknadsområdet i Norrtälje kommun.

De frågor jag därutöver har tagit upp i mitt interpellationssvar är ju de tre konkreta frågor som Åke Wictorsson ställde och som gällde en arbetsgrupp på länsnivå, en utbyggnad av motorvägen och en utbyggnad av turistnäringen i Norrtälje kommun. Jag tycker att det är en självklarhet att man tar upp just de frågor som interpellanten ställer.

När det gäller frågan om inrättandet av en arbetsgrupp har jag i mitt svar framhållit att regeringen uppdragit åt länsstyrelsen att prioritera Norrtälje kommun i sin planering. Man skall undersöka problem och möjligheter till decentralisering och omlokalisering.

Dessutom bildades för ca ett år sedan en särskild arbetsgrupp för Norrtälje. I den ingår företrädare för länsstyrelsen, länsarbetsnämnden, företagarföreningen och kommunen. Att nu tillsätta en tredje grupp med samma uppgifter tycker jag skulle vara obetänksamt. Jag lutar på att de som i dag jobbar med problemen är de som är bäst skickade att hitta lösningar. När de kommer med sina förslag skall vi ställa upp och försöka hjälpa till med resurser, om det är fråga om realistiska och konstruktiva förslag.

Åke Wictorsson förde en diskussion med industriministern här i kammaren den 22 november om den nu arbetande gruppen, alltså bara för några veckor sedan. Då sade industriministern bl. a. följande:

”Beräffande arbetsgruppen säger Åke Wictorsson att den saknar resurser. Ja, i egentlig mening kan man säga så, men den här arbetsgruppen – som alla andra av den karaktären som sysslar med lokala problem – är till för att initiera åtgärder som det finns resurser för inom ramen för vårt allmänna regionalpolitiska stöd. Om arbetsgruppen kommer med konstruktiva realiserbara förslag kommer det inte att brista på resurserna för att kunna genomföra uppslagen.”

Till detta hade Åke Wictorsson bara följande kommentar: ”Jag tillåter mig att tolka Nils Åslings yttrande så att det dels innebär ett löfte för framtiden, dels är en uppmaning till Norrtälje kommun.”

Jag upprepar att jag, med tanke på de insatser som redan gjorts av detta slag, inte är säker på att ett tillsättande av en tredje arbetsgrupp skulle lösa några problem.

Arbetsmarknadsläget i Norrtälje är delvis dystert. Det fanns i november i Norrtälje 404 arbetslösa. Det är en hög siffra. En något mera positiv uppgift är att ungdomsarbetslösheten inte har ökat på samma sätt. I november i år var 153 ungdomar arbetslösa. Det är något mindre än för en månad sedan men dock högre än förra året, och det inger alltså inte heller någon större optimism. Av det skälet har arbetsförmedlingen satt in en rad åtgärder för att motverka arbetslösheten. I beredskapsarbeten fanns i november 102 personer, och av dem var 60 ungdomar. Man räknar med att i januari, när kommunen tar in ytterligare 50 ungdomar i beredskapsarbete, ha över 100 ungdomar i beredskapsarbete. Det är en fördubbling av beredskapsarbetena jämfört med för ett år sedan.

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om åtgärder för att  
förbättra sysselsätt-  
ningen i Norrtälje*

I arbetsmarknadsutbildning fanns i november 140 personer, vilket är en betydande ökning i jämförelse med förra året. Därtill kommer ca 150 personer som utbildas med stöd av 25-kronan. Jag vet att man i dag på arbetsmarknadsdepartementet vid en uppvaktning från fackliga organisationer i Norrtälje har diskuterat 25-kronan och hur den kan användas under nästa år.

Eftersom jag är ansvarig för arbetsmarknadspolitiken får Åke Wictorsson finna sig i att vi diskuterar också detta arbetsmarknadspolitiska hjälpmedel. Jag ser 25-kronan som en av de viktigaste åtgärderna för att klara problemen i ett mycket svårt konjunkturläge. Om man har en stagnerande eller minskande sysselsättning i vissa branscher, kan man välja den linje som vissa länder följer, nämligen att låta arbetslösheten öka och godta en arbetslöshet på kanske 6–7 %. Det gör vi inte i Sverige, utan vi sätter i stället i så stor utsträckning som möjligt in arbetsmarknadspolitiska medel. 25-kronan är alltså – framför allt i den utbyggda form som träder i kraft fr. o. m. den 1 januari och som riksdagen beslutade om förra veckan – ett sätt att använda en dålig konjunktur till att ge människor yrkesutbildning, antingen i form av vidareutbildning eller utbildning för ett nytt yrke, så att de är bättre rustade att få ett jobb antingen under rådande dåliga konjunkturer eller när konjunkturen vänder.

Det är en mycket viktig princip att sätta in utbildningsåtgärder i arbetsmarknadspolitiskt syfte i ett trängt konjunkturläge. Därför vill jag hänvisa till att detta nya arbetsmarknadspolitiska instrument har använts och av allt att döma kommer att användas i Norrtälje kommun.

Vad gäller de lediga platserna är det intressant att konstatera att obligatorisk platsanmälan har införts i Stockholms län den 1 november. Vi hade tidigare infört obligatorisk platsanmälan i tre län i södra Sverige. Den 1 november infördes denna anmälningsskyldighet i ytterligare tre län. I november hade arbetsförmedlingen 213 lediga platser i Norrtälje att arbeta med. Det är 60 fler än vad som fanns för ett år sedan. Det är en ökning, medan de flesta län ju redovisar en klar minskning av antalet lediga platser. Jag tycker att detta är ett uppmuntrande tecken, som visar att den obligatoriska platsanmälan ger arbetsförmedlingen större möjligheter att klara sina uppgifter.

Vad sedan gäller frågan om motorvägen antar jag att Åke Wictorsson i det sammanhanget syftar på vägsträckan Brottby–Söderhall. Projektering av den vägen bedrivs f. n., men någon byggstart är inte möjlig förrän nästa höst. Om Åke Wictorsson vill ta upp arbetsmarknadsläget nu i vinter är alltså denna motorväg ett illa valt exempel, eftersom enligt de uppgifter jag fått byggstarten inte kan ske förrän hösten 1975. Denna vägsträcka ingår inte i gällande beredskapsprogram, som AMS och vägverket upprättar årligen för att kunna ha en reserv av starklara objekt om sysselsättningsläget kräver det.

Åke Wictorsson tar upp en polemik med mig om denna motorväg. Jag vill därför stryka under att vi när det gäller vägbyggandet, liksom de flesta andra arbetsmarknadspolitiska åtgärder i det här landet, har

ett decentraliserat beslutsfattande. Så var det på den gamla regeringens tid och så är det i något större utsträckning nu. Regeringen tar årligen via statsbudgeten ställning till vägbyggandets omfattning inom arbetsmarknadspolitiken ram. AMS fattar därefter beslut om hur pengarna skall fördelas regionalt och tidsmässigt. I år har regeringen dessutom i den proposition som riksdagen antog i torsdags föreslagit att vägramen skall höjas med 300 milj. kr., från nuvarande 200 till 500 milj. kr.

Vad slutligen gäller den tredje frågan, där Åke Wictorsson betraktade mitt svar som ett positivt besked, vill jag säga att lokaliseringsstöd kan tänkas gå ut till seriösa och bra företag, naturligtvis även till turistföretag. Genom beredskapsarbeten kan en del åtgärder för turistnäringen åstadkommas – många campingplatser, vägar, vattenledningar, naturstigar och annat har gjorts som beredskapsarbeten. Men det är klart att den grundläggande förutsättningen är att det arbetet skall vara sysselsättningspolitiskt motiverat. Det kravet kan vi naturligtvis inte ge avkall på. Där utgår jag från att Åke Wictorsson och jag är överens.

#### ÅKE WICTORSSON (s):

Herr talman! Per Ahlmark hävdar att jag skulle ha läst hans interpellationssvar dåligt och inte lagt märke till att det i svaret beskrivs hur medveten arbetsmarknadsministern och därmed regeringen är om det allvarliga läget i Norrtälje kommun.

Orsaken till att jag ansåg det befogat att skildra den faktiska situationen litet utförligare än vad som framgick av svaret var helt enkelt att det i svaret står att det av arbetsmarknadspolitiska skäl inte är motiverat att påbörja motorvägsbygget. På den punkten gör jag nämligen en helt annan bedömning.

Dessutom rimmar Per Ahlmarks resonemang om motorvägsbygget dåligt med de slutsatser han drar av det uppdrag som har lämnats till länsstyrelsen och det jobb som arbetsgruppen på tjänstemannanivå inom länsstyrelsen bedriver, eftersom det här är ett konkret förslag till utveckling av näringslivet i Roslagen. Det är ett förslag som har figurerat i diskussionerna i snart ett decennium, med hänsyn till utvecklingen på arbetsmarknaden samt den väntade utvecklingen på byggarbetsmarknaden som en följd av de konsekvenser som inträffar på grund av regeringens hantering av det tredje aggregatet i Forsmark.

Vi har i dag 77 arbetslösa byggnads- och anläggningsarbetare i kommunen. Av det hundratal byggnadsjobbare som arbetar vid Forsmark beräknas ett 30-tal bli friställda relativt snart in på det nya året. Vi är då uppe i drygt 100 arbetslösa byggnads- och anläggningsarbetare, men Per Ahlmark säger fortfarande att det arbetsmarknadspolitiska läget inte motiverar en forcering av motorvägsbygget. Vad kräver då Per Ahlmark för arbetslöshetsiffror inom byggnads- och anläggningsarbetarkåren för att det ur arbetsmarknadspolitisk synpunkt skall vara motiverat att dra i gång detta vägbygge? Om det inte räcker med 100 arbetslösa, fordras det då 200, eller var går gränsen? Det här vägprojektet är den vettigaste

Måndagen den  
12 december 1977

*Om åtgärder för att  
förbättra sysselsätt-  
ningen i Norrtälje*

investering ur regional utvecklingssynpunkt som man kan göra i Roslagen!

Nu säger Per Ahlmark att regeringen är helt befriad från att syssla med enskilda projekt på grund av att den decentraliserat beslutanderätten. Men hur är det nu, Per Ahlmark? Har inte regeringen särskilda medel till vissa vägprojekt? Varför inte använda dem för motorvägsbyggen i Norrtälje?

Sedan hänvisar Per Ahlmark till projekteringsläget. Om man har möjligheter att bedöma den nuvarande arbetslöshetssituationen i kommunen och kan se hur läget är och vet vad som väntar i framtiden, vore det väl dåligt om det inte skulle finnas möjligheter att forcera projekteringen så att det vettigaste jobbet ur utvecklingssynpunkt kunde komma att utföras i konjunktur nedgången!

När det sedan gäller Per Ahlmarks resonemang om nödvändigheten av att använda 25-kronan på det utvecklade sätt som riksdagen numera har godkänt är det självklart att jag ställer upp på det resonemanget. Men vi börjar märka att risken med 25-kronan är att den används som ett generellt medel för att man skall komma till rätta med svårigheter inom enstaka branscher och enstaka företag. Jag kan därför förstå att man har svårigheter i arbetsmarknadsdepartementet, med den arbetsuppdelning regeringen har bestämt sig för, eftersom man i realiteten inte har särskilt många andra konkreta åtgärder att tillgripa som ligger inom arbetsmarknadsdepartementets ram.

Nog borde det vara en angelägen uppgift för regeringen att se till att man inte permanentar människorna i utbildning. Men finns det någon vettig utbildning för dem, är det naturligtvis OK, och då skall vi inte diskutera den frågan längre – därom är vi helt överens. Men det växer fram en tendens att vilja tillgripa 25-kronan som arbetslöshetsersättning utanatt människorna samtidigt ges erforderlig utbildning, som kan göra dem bättre skickade att klara jobben i framtiden – alltså något slag av konjunkturstöd till företagen. Om vi får den utvecklingen är jag rädd för att vi kommer snett, och det är därför jag vill markera behovet av konkreta åtgärder för en lösning av problemen i de företag som finns inom kommunen.

Arbetsmarknadsministern PER AHLMARK:

Herr talman! Jag är ledsen för att Åke Wictorsson inte bara låter bli att läsa interpellationssvaret utan också vägrar att lyssna på vad jag säger.

Någon byggstart när det gäller motorvägen blir enligt de informationer jag har inte möjlig förrän *nästa höst* och kan alltså inte anföras som argument för att klara sysselsättningsläget i kommunen under de kommande månaderna. Det är det jag har sagt, och det är väl i *alla* fall en information som är av något värde, om vi skall diskutera sysselsättningen just nu i Norrtälje kommun.

Med det förfarande som vi har för att fatta beslut i sådana frågor ingår inte den här vägen i gällande beredskapsprogram som AMS och vägverket årligen upprättar. De har alltså ett program av startklara objekt, om sysselsättningsläget skulle kräva det. Det är vad jag har meddelat Åke Wictorsson.

Men sedan förde Åke Wictorsson ett mycket intressant resonemang om arbetsmarknadspolitik. Han sade att de medel som arbetsmarknadsdepartementet förfogar över inte är mycket att komma med. Då måste jag säga att vi gör oerhört mycket på litet medel! I dag är nämligen inte mindre än mellan 150 000 och 200 000 människor sysselsatta med utbildning eller praktikjobb eller beredskapsarbeten eller skyddad verksamhet eller halvskyddad verksamhet eller arkivarbeten eller sysselsättning på annat sätt genom arbetsmarknadspolitiska medel. Ungefär 5 % av arbetskraften får arbete eller utbildning genom arbetsmarknadspolitiken.

Alla riksdagsledamöter som har läst handlingarna vet ju att detta kostar stora pengar, så jag förstår inte alls vad Åke Wictorsson menar med att säga att det inte finns några medel. Jag tycker också att denna arbetsmarknadspolitik är riktig. Hade vi inte någon arbetsmarknadspolitik skulle vi ha radikalt mycket högre arbetslöshetssiffror. Denna underförstådda kritik av att vi för en aktiv arbetsmarknadspolitik kan jag därför inte förstå.

Åke Wictorsson säger – men jag hoppas att jag har missuppfattat honom – att 25-kronan kan permanenta människor i utbildning. Det är just därför som vi delvis gör om 25-kronan! Nu har det i år, från februari och framåt, varit 160 timmars yrkesutbildning, men också allmän utbildning, MBL-utbildning osv. Från årsskiftet blir det tre månaders yrkesutbildning. Men detta är inte något konjunkturstöd till företagen i egentlig mening, som Åke Wictorsson sade, utan ett utbildningsstöd till de människor som annars skulle ha hotats av permittering eller avsked, ett stöd som ger dem möjligheter till bättre utbildning och därmed gör det lättare för dem att få ett jobb längre fram.

Jag kan inte förstå Åke Wictorsson, som i det ena ögonblicket säger att han ställer upp på 25-kronan men i nästa ögonblick förtalar den. Min fråga till honom är: Är det något fel att använda den längsta lågkonjunkturen i Sverige under efterkrigstiden till att genom bl. a. arbetsmarknadspolitik, men också utbildningspolitik, se till att människor får en yrkesutbildning för framtiden?

ÅKE WICTORSSON (s):

Herr talman! Visst är det riktigt att vi använder alla dessa pengar till beredskapsarbeten och hela den rad av uppgifter som Per Ahlmark redovisade – så är situationen. Men vi upplever ju trots detta hur uppemot 20 företag i Norrtälje i stort sett bara försvinner och raderas ut. Och när vi begär åtgärder för att på något sätt motverka bortfallet av reguljära sysselsättningsmöjligheter, då lyder beskedet från regeringsledamöterna: Titta, vilka fantastiskt fina generella stödåtgärder vi på olika sätt har satt in!

Inte i något enda konkret fall har vi emellertid hittills kunnat få stöd från regeringen för att utveckla permanenta arbetsmöjligheter i kommunen – det är en diskussion om detta som jag vill föra med företrädare

*Om utvecklingen  
inom den kommersiella kultursektorn*

för regeringen. Man faller – det erkänner jag, och det är ett försvar som Per Ahlmark delvis kan krypa bakom i det här sammanhanget – i luckan mellan arbetsuppgifterna på olika departement, men regeringen som helhet kan naturligtvis inte komma ifrån sitt ansvar.

När det sedan gäller frågan om 25-kronan tror jag att Per Ahlmark mycket väl förstod vad jag menade. Om inte annat borde Per Ahlmark ta ett resonemang med de människor som gång på gång hänvisas till detta utbildningsstöd, men som ju längre tiden går får alltmer uppenbara svårigheter att hitta en meningsfull uppläggning för denna utbildning. Det finns sådana tendenser på det här området. Även om jag i princip sluter upp bakom systemet med 25-kronan och vitsordar behovet av det, så kan man inte komma ifrån den delvis negativa utveckling som här har skett. Det är självfallet inget fel att under den längsta lågkonjunkturen satsa på utbildning, men varför inte, Per Ahlmark, använda denna tid till att också göra en rejäl satsning för att bryta stagnationen och tillbakagången i Roslagens näringsliv?

Överläggningen var härmed slutad.

### **§ 10 Om utvecklingen inom den kommersiella kultursektorn**

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM erhöll ordet för att besvara *Sture Palms* (s) den 11 november anmälda interpellation, 1977/78:69, och anförde:

Herr talman! Sture Palm har frågat mig om jag är beredd att lämna kammaren en utförligare redogörelse för hur utredningsarbetet om makt-koncentrationen inom den kommersiella kultursektorn fortskrider och hur arbetet fortsättningsvis kommer att bedrivas. Vidare frågar Sture Palm om jag avser att förstärka kulturrådets resurser så att dess intentioner kan fullföljas inom rimlig tid.

Såsom uttalades redan i den första kulturpropositionen (1974:28) kan kulturrådet endast svara för vissa utredningsinsatser. Andra frågor kräver utredningar i annan form. Jag vill därför här ta upp kulturrådets arbete men också insatser inom andra organ och av särskilda utredningar.

Sture Palm citerar uttalandet i den första kulturpropositionen om att en av de viktigaste uppgifterna för statens kulturråd borde vara att följa utvecklingen i fråga om det kommersiella kulturutbudet och att föreslå erforderliga åtgärder. Det är fråga om ett mycket omfattande frågekomplex. Olika delar av fältet måste behandlas med olika metoder. Av den anledningen gav regeringen den 27 september 1974 kulturrådet i uppdrag att komma in med förslag till en plan för rådets utredningsarbete på denna punkt. I anslagsframställningen för nästa budgetår (Anslaget B 2. Statens kulturråd: Utrednings- och utvecklingsverksamhet, s. B 10 och Bil. D 3 s. 11) ger kulturrådet en sådan redovisning.

Rådet konstaterar inledningsvis att man funnit att kulturkommersia-

---

*Om utvecklingen  
inom den kommersiella kultursektorn*

lismens alla problem är för omfattande för att kunna utredas i ett sammanhang. Rådet föreslår därför insatser från rådets sida efter tre linjer.

Den *första* linjen är systematisk faktainsamling. Det gäller inte minst en utveckling av kulturstatistiken. I det avseendet samarbetar rådet med statistiska centralbyrån och pris- och kartellnämnden. Statistiska centralbyrån har innevarande budgetår fått särskilda resurser för att undersöka behovet av kulturstatistik.

Den *andra* linjen är ett utvecklat samarbete med forskare och forskningsinstitutioner så att det blir möjligt att med deras hjälp få en bättre verklighetsbild. Det allmänna syftet med och formerna för kulturrådets samarbete med forskarna kommer att utvecklas närmare i en särskild rapport om kulturpolitiskt forsknings- och utvecklingsarbete. Den beräknas komma under första halvåret 1978.

Den *tredje* linjen är att undan för undan utreda de samhälleliga insatserna på olika delområden. Ett exempel på ett sådant utredningsarbete som kulturrådet redan startat är utredningen om behovet av statligt stöd till fonogramverksamhet. Det arbetet bedrivs i nära samarbete med pris- och kartellnämnden. Rådet får därigenom underlag för en analys av såväl produktions- som distributionsförhållanden inom en del av den kommersiella kultursektorn. Utredningsarbetet beräknas bli avslutat i slutet av nästa år.

I anslagsframställningen nämner rådet andra delutredningar med anknytning till det kommersiella utbudet som rådet vill göra – utredningsprojekt om medicoförsörjningen på lokal nivå, cirkus, artotek och stöd till utveckling av dansmusiken.

Några ställningstaganden till de förslag som kulturrådet lagt fram i anslagsframställningen kan jag inte redovisa nu. De kommer i budgetpropositionen 1978 tillsammans med förslag i fråga om de ekonomiska resurserna för rådets utredningsverksamhet.

Frågorna om det kommersiella kulturutbudet behandlas inte bara av kulturrådet. Flera offentliga utredningar tar upp viktiga aspekter.

Det gäller massmediekoncentrationsutredningen som prövar frågan om särskilda regler för kontroll av företagskoncentrationen inom massmedieområdet. Det utredningsarbetet kan vara av betydelse för den aspekt som Sture Palm särskilt är inne på, nämligen maktkoncentrationen inom den kommersiella kultursektorn, även om utredningen inte i första hand tar sikte på kulturutbudet. Massmediekoncentrationsutredningen undersöker bl. a. förlagsbranschen i samarbete med pris- och kartellnämnden. Utredningen tar vidare del av det material om fonogrammarknaden som pris- och kartellnämnden tar fram.

På litteratur- och bokhandelsområdena har de senaste åren lagts fram ett betänkande om bokhandeln och ett annat om det statliga litteraturstödet. Utredningen om bokhandeln ledde fram till en proposition tidigare i år. Mina ställningstaganden till utredningen om litteraturstöd kommer jag att förelägga riksdagen i en särskild proposition nästa år.

En statlig utredning av betydelse i detta sammanhang är videogram-

*Om utvecklingen  
inom den kommersiella kultursektorn*

utredningen som gör en samlad prövning av eventuella statliga insatser på videogramområdet.

Ett utredningsprojekt som också bör nämnas i detta sammanhang är statens ungdomsråds kartläggning av barns och ungdomars val av fritidsaktiviteter. Regeringen har gett resurser till denna kartläggning, som bl. a. avser hur det kommersiella fritids- och kulturutbudet påverkar ungdomars miljö och ungdomars arbetsvillkor.

Den till utbildningsdepartementet knutna barnkulturgruppen kommer att i sin inom kort framlagda rapport belysa frågan om det kommersiella kulturutbud som riktas till barn.

Nordiska rådet beslöt i början av detta år att be Nordiska ministerrådet att utföra en undersökning om utvecklingen av kulturkonsumtionen i de nordiska länderna, med särskild hänsyn till hur den internationella kulturindustrin påverkar kulturlivet. Inom Nordiska kultursekretariatet överväger man f. n. hur en sådan undersökning skall kunna läggas upp.

Vad jag här kortfattat redogjort för visar att den kommersiella kultursektorn behandlas i många olika sammanhang. Vår bild av verkligheten kommer successivt att bli klarare, och statens insatser kommer att kunna förbättras och kompletteras.

**STURE PALM (s):**

Herr talman! Först ett tack till utbildningsministern för svaret på min interpellation. Mitt tack gäller svaret på den första frågan, som utgör en översiktlig katalog över det utredningsarbete som för närvarande bedrivs på detta område.

Detta utredningsarbete initierades i största delen ursprungligen av den socialdemokratiska regeringen.

När riksdagen hade att ta ställning till min motion i denna fråga 1973 upplevde jag det som mycket stimulerande att motionen fick en så massiv anslutning av mycket betydande remissorgan. Detta var säkerligen orsaken till den mycket positiva behandlingen såväl i kulturutskottet som i kammaren.

Den socialdemokratiska utbildningsministern hade alltså ett gott stöd när han grep sig an de betydelsefulla uppgifter som har ett så klart samband med vår framtida livs- och kulturmiljö.

Många har talat om kulturkommersialismens negativa och förfläckande effekter. En lika viktig fråga är emellertid med vilken intensitet och entusiasm man är beredd att gå till verket för att åstadkomma radikala förändringar på detta område.

Eftersom jag vill förvissa mig om att den borgerliga regeringens utbildningsminister är lika självständig som den socialdemokratiska gentemot de mäktiga kapitalistiska intressen som döljer sig bakom det starkt kommersialiserade kulturutbudet och för att få klarhet om han med samma principfasthet verkligen vill angripa dessa problem har jag ställt min interpellation.

Det är riktigt – som anförs i interpellationssvaret – att uppgiften att

utreda förhållandena i anslutning till den s. k. kommersiella kultursektorn är en stor och svårfångad uppgift. Just därför bör uppgiften vara desto mer stimulerande.

Vi har på detta område en del att lära av den intensiva miljödebatten under senare år. Även den debatten trevade sig fram till en början. Först kom några larmsignaler. Sedan följde en allmän debatt som engagerade allt fler. Debatten tvingade fram en praktisk politik. Det var en ung, intellektuellt vaken generation som gick i spetsen och krävde insatser. Resultaten kan avläsas i dag.

Om marknadskrafternas fria spel fått härja fritt med en fortsatt miljöförstöring som resultat hade vi i dag måst leva i ett betydligt mer förslummat och sämre samhälle. Men samhället ingrep och vi fick nya bevis på att med politisk vilja kan betydande förbättringar uppnås.

Utvecklingen på den kommersiella kultursektorns område har också uppmärksamats genom vissa larmsignaler. Larmsignalerna har syftat till att samhället måste driva en aktivare kulturpolitik.

Många exempel kan anföras ur utredningar, artiklar och den allmänna kulturdebatten om hur verkligheten ser ut. Problem som gäller såväl produktionen som kulturdistributionen. Problem som uppkommer i släp-tåget av den kulturella sektorns industrialisering, monopolisering och internationalisering.

Det blir också en alltmer lönande marknad. Många exempel kan nämnas. Vi lägger i dag exempelvis ned ungefär 8 000 milj. kr. årligen på det som i statistiska tabeller redovisas som "kultur". De unga exploateras alldeles särskilt. Vid årsskiftet 1976-1977 fanns exempelvis 51 olika seriemagasinstillar, och under 1976 såldes inte mindre än 42 miljoner exemplar av seriemagasin för totalt 130 milj. kr. Marknaden domineras helt av tre stora förlag, dotterbolag och multinationella förlag. Hela 75 % av materialet i seriemagasin och 99 % i seriealbum var av utländskt ursprung.

Även på musikens område sker en industrialisering och kommersialisering som medför att de mera seriösa musikskaparna och minoritetsformerna får allt svårare att hävda sig.

På filmens område kvarstår också många problem att lösa. Jag skall inte gå in på dessa frågor nu, men tillsammans visar de att vi måste få en grundlig analys som underlag för en bred kulturdebatt, då detta är frågor som angår hela svenska folket. Därför väntar vi med växande otålighet på att den katalog av utredningar som utbildningsministern redovisar i sitt svar inte skall försinkas utan drivas med kraft och beslutsamhet.

Utbildningsministerns många uttalanden på dessa områden sedan han tillträdde sin post har mottagits med intresse, och nu gäller det att leva upp till människornas förväntningar.

I interpellationssvaret erinras vidare om att dessa frågor också har intresse utanför vårt lands gränser. Statsrådet framhåller även att Nordiska rådet beslutat utreda dessa frågor. Det nordiska kultursekretariatet överväger därför f. n. hur en sådan undersökning skall kunna läggas upp.

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om utvecklingen  
inom den kommer-  
siella kultursektorn*

Jag anser att detta får inte vara något skäl att invänta vad som kan ske på det nordiska planet. Tvärtom skulle säkerligen ett svenskt utredningsarbete på detta område kraftigt stimulera det arbete som förbereds att gälla hela den nordiska kulturkretsen.

Att företa utredningar i dessa frågor är en ganska komplicerad uppgift. Därför ställde jag också en andra fråga, som gällde huruvida kulturrådet har tillräckliga resurser för att statsmakternas intentioner skall kunna fullföljas inom rimlig tid.

På den sistnämnda frågan i min interpellation har jag inte fått något upplysande svar utöver beskedet om att invänta nästa års budgetproposition. Vi lovar att noga följa vad som sker på detta område.

Det har upprepade gånger sagts att utformningen av den framtida kulturpolitiken är en mycket viktig uppgift. Det gäller vår livs- och kulturmiljö.

Än så länge tycks regeringen på många punkter ha följt de riktlinjer som drogs upp i den socialdemokratiska kulturpolitiken. Skiljelinjerna klarnar väl även på detta område. Vi kommer i ökad utsträckning att få klart för oss hur långt borgerligheten i regeringsställning vill följa den hittills fastlagda kulturpolitiken.

Ganska snart visar det sig säkert om den borgerliga regeringen har en uppriktig vilja att korrigera de kommersiella marknadskrafternas allvarliga avarter.

Dess bättre finns en växande opinion som i ökad grad följer vad som kommer att ske inom kulturpolitiken. Och det behövs verkligen.

Och därför, herr utbildningsminister, kan vi skapa ett betydligt gynnsammare kulturklimat om bara viljan finns.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Sture Palm klagade över att jag inte gav något konkret svar på frågan om en förstärkning av kulturrådets resurser. Vi envisas med att inte i förväg vilja avslöja vad som kommer i budgetpropositionen – även om jag är medveten om att Sture Palm, i likhet med många andra i hans parti, vid det här laget torde veta vad som står i budgetpropositionen nästan i detalj. Vi tycker ändå det är rimligt att låta förslaget presenteras för riksdagen i samlad form.

Sture Palms kommentarer var litet förbryllande. Jag förstår att han har svårt att hitta riktiga angreppspunkter på den nya regeringens kulturpolitik.

Under det gångna året har vi satsat mer på positiva insatser inom den här sektorn än någon tidigare regering har gjort något budgetår. Det var därför vi använde de ca 48 nya kulturmiljonerna för en rad positiva insatser för att förstärka kvalitetsutbudet. Det var därför vi lade fram förslaget om stöd till organisationstidskrifter. Det var därför vi lade fram förslaget om utvidgat presstödet. Det är därför vi arbetat i departementet med att förbättra och utvidga litteraturstödet.

Självfallet finns det väldigt mycket mer att göra. Det är en fråga om

resurser, men det är också en fråga om att få underlag för beslut. Och vi måste nog avvakta en rad av de utredningar jag nämnt i interpellationssvaret. Jag vill nu inte rikta någon kritik mot dem som gjort utredningarna – det är en ganska komplicerad sektor att pröva. Det är uppenbart att några av utredningarna blivit försenade. Men jag har vid samtal med dem som lett dessa grupper – i samtliga fall sådana som utsågs av den gamla regeringen – blivit övertygad om att man arbetat så skyndsamt man kunnat med tanke på de komplicerade frågor man arbetar med.

Jag är självfallet intresserad av alla uppslag till insatser för att stödja ett positivt kulturutbud. Där välkomnar jag förslag från Sture Palm och andra goda krafter.

STURE PALM (s):

Herr talman! Jag har redan gett utbildningsministern ett erkännande för den kartläggning som gjorts och det ambitiösa interpellationssvar som lämnats. Men på samma sätt som för Orsa kompani ger utbildningsministern inte besked om resursernas tillräcklighet för att klara det arbetet.

Det är klart att rätt mycket till en början gick av bara farten – det var ett välskött departement som utbildningsministern övertog, väl förberett för att ge sig in på de sektorer jag nämnt.

Skall man tolka utbildningsministerns svar på det sättet att han tänker följa de socialdemokratiska intentionerna när det gäller att verkligen angripa de mäktiga ekonomiska intressen som finns inom den kommersiella kultursektorn, kommer naturligtvis interpellationerna inte att komma så tätt framöver. Men anar vi en annan inriktning hos borgerligheten när det gäller att hantera de här frågorna, så kan jag förutskicka att vi kommer att höra av oss ganska ofta och mycket nogsamt följa vad man har för sig i fortsättningen på det här området.

Överläggningen var härmed slutad.

## **§ 11 Om planerna på ett s. k. högrisklaboratorium vid Uppsala universitet**

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM erhöll ordet för att besvara *Oswald Söderqvists* (vpk) den 21 november anmälda interpellation, 1977/78:77, och anförde:

Herr talman! Oswald Söderqvist har frågat mig om jag anser att forskning av det slag som hybrid-DNA-forskning utgör är nödvändig i Sverige och om inte regionala och kommunala myndigheter bör beredas tillfälle att delta i förberedelsearbetet för uppbyggnad av forskningslaboratorier för sådan forskning. Vidare har Oswald Söderqvist frågat om jag är villig att

Måndagen den  
12 december 1977

*Om planerna på ett  
s. k. högrisklabora-  
torium vid Uppsala  
universitet*

medverka till att det planerade bygget av ett högrisklaboratorium i Uppsala stoppas.

Jag vill erinra om att sedan några år pågår i en rad länder en debatt om både behovet av och riskerna med forskning om hybrid-DNA. Denna debatt har påbörjats av forskarna själva. Forskningen med hybrid-DNA torde komma att leda till en ökad förståelse för orsaken till vissa sjukdomar hos människor, djur och växter. Den teknologi som kan komma att utvecklas som en följd av forskningen kan få stor praktisk betydelse inom medicin, växtförädling och andra områden av tillämpad mikrobiologi. De risker denna forskning kan medföra har lett till att forskarna på många håll, också i Sverige, har önskat en lagstiftning som ger denna forskning vissa säkerhetsföreskrifter. Som en följd av detta har statens naturvetenskapliga forskningsråd (NFR) inrättat en kommitté för hybrid-DNA-forskning, vilken har till uppgift att kontrollera och registrera den forskning av detta slag som med stöd av bidrag från NFR bedrivs i Sverige. Denna kommitté har begärt att regeringen skall låta utforma säkerhetsföreskrifter för detta slags forskning. Jag avser att inom kort föreslå regeringen att se över behovet av särskilda föreskrifter för högriskforskning som hybrid-DNA. Jag vill i detta sammanhang erinra om att det i vårt land finns en tradition i fråga om forskningens frihet som innebär att det ankommer på forskarna själva att inom lagens ram avgöra vilken forskning som skall bedrivas.

När det gäller uppförande av institutioner för högskoleutbildning och forskning anmäls byggnadsärendena hos berörda kommuner i enlighet med 66 § i byggnadsstadgan. Så kommer också att ske i detta fall. Det ankommer inte på mig att ta ställning till om formerna för kommunernas granskning i dessa sammanhang behöver förändras. Jag utesluter emellertid inte att man vid den översyn jag har nämnt kan få anledning att behandla även denna fråga.

Planeringen för den utbyggnadsetapp vid biomedicinskt centrum i Uppsala, där säkerhetslaboratoriet eventuellt kommer att ingå, befinner sig i ett inledande skede. Säkerhetslaboratoriet utgör ca 50 m<sup>2</sup> av ett byggnadsprojekt om ca 5 500 m<sup>2</sup>. Regeringen behandlar f. n. en framställning från byggnadsstyrelsen om projektering av byggnadsetappen. Det underlag som fordras för ställningstagande till säkerhetslaboratoriet föreligger ännu inte. Detta utreds nu på byggnadsstyrelsens initiativ av en särskild expertgrupp inom samarbetsnämnden för lokal- och utrustningsprogramkommittéerna. När detta arbete har slutförts kommer det samlade materialet för säkerhetslaboratoriet att remitteras till berörda myndigheter och organ, däribland de myndigheter som ansvarar för skyddet av både arbetsmiljön och den yttre miljön. Först när synpunkterna från dessa har kommit och möjligheterna att tillgodose dem har prövats blir det aktuellt att ta ställning till om säkerhetslaboratoriet skall ingå i utbyggnadsetappen.

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

OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Jag tackar utbildningsministern för svaret. Det ger anledning till några kommentarer och kanske också en vidgning av frågeställningen.

Jag vill först deklarerar, mot bakgrund av den offentliga debatt som förts i den här frågan och andra liknande, att jag själv inte vet särskilt mycket om den aktuella tekniken, den som används vid hybrid-DNA-forskning. Det har ju diskuterats om den som är lekman på ett visst område skall ha rätt att delta i debatten och ifrågasätta experters och myndigheters agerande och arbete. Jag vill alltså bestämt hävda den rätten. Jag vill också deklarerar att jag självfallet inte är negativt inställd till forskning i allmänhet och inte heller till denna typ av forskning, som – vilket jag har framhållit i min interpellation – öppnar möjligheter till nya upptäckter som kan bli till nytta för mänskligheten.

Men den debatt som har förts och det svar som har lämnats här visar också att allt inte är eller har varit väl beställt. Det har inte förekommit någon information till allmänheten och inte heller till berörda lokala myndigheter. Om så hade varit fallet skulle ju inte uppgifterna om det planerade bygget i Uppsala ha väckt sådan uppmärksamhet som de gjorde när de blev mera allmänt kända för några veckor sedan. Det sägs nu att forskarna själva är de som i första hand har initierat debatten. Jag tycker inte att det stämmer. Det är gott och väl att de nu träder fram och klargör vad de håller på med och vad det innebär, men varför har det inte skett tidigare? Man får lätt den känslan att man inte önskat en öppen debatt på ett alltför tidigt stadium. De kontrollmöjligheter som finns lämnar också mycket övrigt att önska. Detta verifieras ju också av att utbildningsministern avser att tillsätta en utredning som skall se över säkerhetsbestämmelserna och tillståndsgivningen. Det är positivt att utbildningsministern har tagit det här initiativet, och jag hälsar det med tillfredsställelse. Men det visar, menar jag, att den reaktion som uppträdde i Uppsala och på andra håll när det här blev bekant hade fog för sig.

Utbildningsministern hänvisar i sitt svar till den kommitté vid naturvetenskapliga forskningsrådet som fram till nu har haft att kontrollera den här typen av forskning. Det första som slår en och som också har påpekats av utbildningsministerns egna medarbetare är ju att den kommittén endast haft insyn i projekt som bedrivits med statliga medel. Forskning som bekostas av privata intressen har man inte haft någon som helst möjlighet att kontrollera. Och detta vidgar frågeställningen en smula. Vi vet att det finns uppdragsforskning, även från utlandet, som utförs av svenska forskare. Det gäller inte minst forskning för militära ändamål. Vissa sådana frågor var aktuella under Vietnamkriget. Vi vet också att vi nu är inne i en period av ökad kapprustning och att ca 40 % av världens forskningsresurser avsätts för sådana ändamål. Kan man, mot den bakgrunden, hävda att forskningen skall vara helt och hållet fri?

Nr 46

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om planerna på ett  
s. k. högrisklabora-  
torium vid Uppsala  
universitet*

Måndagen den  
12 december 1977

*Om planerna på ett  
s. k. högrisklabora-  
torium vid Uppsala  
universitet*

Utbildningsministern nämner i sitt svar den svenska traditionen på det här området, men jag skulle gärna vilja höra synpunkterna utvecklade litet närmare. Det här aktuella fallet visar, tycker jag, att det behövs en utökad kontroll över vilka projekt som sätts i gång, något som ju också – indirekt – framgår av beslutet om att tillsätta den tidigare nämnda utredningen.

Jag och andra kommer med intresse att följa den fortsatta planeringen av laboratoriebygget i Uppsala. Jag är övertygad om att också utbildningsministern och hans departement kommer att göra det. Om den beramade utredningen även får i uppdrag att se över bestämmelserna för information och samråd med berörda lokala myndigheter i sådana här fall är det givetvis enbart positivt. Huruvida vi kommer att få ett högrisklaboratorium i Uppsala eller inte kan givetvis vara svårt att yttra sig om i dag. Om det kommer till stånd kommer det förhoppningsvis att vara så säkert som det har krävts i den debatt som nu har förts och den forskning som skall bedrivas där också att vara under bättre kontroll än vad som hittills har varit fallet. Då har ju kritiken och debatten fyllt sin uppgift att driva fram bättre förhållanden.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Jag vill gärna börja med att säga att jag finner det alldeles självklart att lekmän skall ha rätt att delta i debatter av det här slaget. Det är naturligt att politiker med ansvarskänsla sätter sig in i de här frågorna och debatterar dem.

Nu var det faktiskt forskarna själva som drog uppmärksamheten till detta problemområde. Det var det som låg bakom att naturvetenskapliga forskningsrådet inrättade sin kommitté. Men jag kan också nämna att vi redan i somras fick direkta framstötter från forskare, som bad departementet att pröva frågan om inte ytterligare åtgärder vore angelägna. Det gjorde man mot bakgrund av det som jag nämnt i mitt svar, nämligen att naturvetenskapliga forskningsrådets kommitté bara sysslar med de projekt som bedrivs med stöd av bidrag från naturvetenskapliga forskningsrådet. Som Oswald Söderqvist påpekade bedrivs en mängd annan forskning på denna sektor. Vi har därför under hösten förberett en utredning av detta problem i hela dess vidd. Utredningen måste då omfatta alla former av forskningsprojekt som bedrivs med statligt stöd men också de forskningsprojekt som bedrivs på den privata sektorn.

Slutligen frågade Oswald Söderqvist hur jag såg på forskningens frihet. Jag har bara en mening om det i svaret, och där står det kortfattat att vi i Sverige har en tradition, som innebär att forskarna själva kan välja projekt inom lagens ram. Med detta har jag angivit att det självfallet kan bli nödvändigt med bestämmelser och anvisningar, som i viss mening inskränker forskningsfriheten på det här området.

Vi har exempel på sådana inskränkningar på andra sektorer. Men när sådana generella bestämmelser utfärdas av statsmakterna, är det forskningsråden, olika forskningsfonder, institutioner eller forskarna själva

som skall avgöra vilka enskilda projekt som skall få stöd. Under alla förhållanden är det viktigt att det sker under en så stor insyn som någonsin är möjlig från allmänhetens sida och att vi får en så livlig debatt som möjligt om kontroversiella forskningsområden, som hybrid-DNA-forskningen är ett exempel på.

OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Det föreligger inte några större meningsskiljaktigheter mellan utbildningsministern och mig i huvudfrågorna. Vi är något oense om synen på forskarnas roll. Jag tror givetvis att det finns forskare som är måna om att lämna så mycket information som möjligt om sin verksamhet och tillåta öppen och fri debatt. Samtidigt vet vi att all forskning, i varje fall på det högre planet, är en form av mani. Annars skulle vi aldrig få forskare, som arbetar så intensivt som de gör. Det är där jag menar – och jag tror inte att utbildningsministern har någon avvikande mening, eftersom han själv säger att det är nödvändigt med en viss kontroll – att man från samhällets sida måste vidta vissa kontrollåtgärder. Det har vi också gjort.

I det här fallet hyser jag fortfarande den uppfattningen att man tigit om den beramade utbyggnaden av den här typen av forskning vid Uppsala universitet och inte givit publicitet åt projektet, förrän man var tvungen på grund av att uppgifter kom ut och det blev en debatt, först på det lokala planet och så småningom även på riksplanet. Debatten är bra. Vi är överens om att det behövs en sådan debatt. Jag har också sagt att jag tycker att det är positivt att en utredning kommer till stånd och att statsmakterna följer upp och kontrollerar det hela även i fortsättningen.

Överläggningen var härmed slutad.

## **§ 12 Om regeringens ställningstagande till förslaget om en nordisk TV-satellit**

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM erhöll ordet för att besvara *Georg Anderssons* (s) den 2 december anmälda interpellation, 1977/78:93, och anförde:

Herr talman! Georg Andersson har frågat mig hur den svenska remissopinionen i frågan om en nordisk TV-satellit kommer att påverka regeringens ställningstagande i Nordiska rådet.

Betänkandet Nordisk radio och television via satellit har av Nordiska ministerrådet genom dess kultursekretariat i Köpenhamn remitterats till ca 300 olika myndigheter och organisationer i de fem nordiska länderna. Vid remisstidens utgång den 1 november hade åtskilliga svar försenats. Närmare 200 svar har emellertid nu inkommit, och en sammanställning och analys av dessa håller f. n. på att utarbetas i kultursekretariatet. Den

---

*Om regeringens  
ställningstagande  
till förslaget om en  
nordisk TV-satellit*

beräknas bli färdig först om några veckor, varför det ännu inte är möjligt att ha någon klar uppfattning om remissutfallet. Det bör understrykas att det Nordiska ministerrådet närmast har att ta ställning till är om man skall gå vidare med att ta fram ett bredare beslutsunderlag genom fortsatta tekniska, ekonomiska och programpolitiska utredningar. Något beslut i denna fråga är inte aktuellt förrän efter Nordiska rådets session i Oslo i februari. Frågan om fortsatt utredning kommer då att beredas i ministerrådet mot bakgrund av den samlade nordiska remissbilden samt den diskussion som kan väntas under Nordiska rådets session. Självklart kommer därvid även hänsyn att tagas till den svenska remissopinionen.

**GEORG ANDERSSON (s):**

Herr talman! Tack för svaret på min interpellation. Jag har tidigare under dagen anmärkt på statsråd som tagit väldigt lång tid på sig för att utforma interpellationssvar. Wikströms svar har däremot kommit väldigt snabbt, och det finns i och för sig anledning att vara tacksam för det. När jag emellertid tar del av svaret frågar jag mig om inte svaret – trots allt – har lämnats litet för snabbt. Wikström säger nämligen att det först om några veckor är möjligt att bilda sig en uppfattning om remissutfallet på betänkandet om den nordiska TV-satelliten.

Min fråga gällde hur regeringen låter sig påverkas av remissopinionen. Om utbildningsministern inte anser sig ha fått en klar bild av remissvaren, är det naturligtvis inte i dag möjligt att föra debatt kring min fråga.

Den allmänna debatten om nordisk TV-satellit har pågått rätt intensivt under sommaren och hösten. Jag har funnit det något anmärkningsvärt att vissa företrädare för regeringen tidigt under remisstiden gjort uttalanden som allmänt uppfattats som ställningstagande för ett deltagande i ett nordiskt samarbete kring en TV-satellit. Utbildningsministern själv har varit rätt aktiv i det avseendet. Hans statssekreterare har framträtt som en ivrig förespråkare för TV-satellit. För någon vecka sedan besökte kommunikationsministern Umeå och omtalade, enligt tidningsreferaten, att vi på 1980-talet kommer att få en nordisk TV-satellit. Hans motiv för arrangemanget påstods vara att därmed den pågående indoktrineringen av svenska folket via Sveriges Radio skulle kunna brytas – en något märklig motivering. Jag vill gärna passa på att fråga Wikström om han möjligen har haft samma motiv för sina positiva uttalanden. Jag frågar mig också om de statsråd som uttalat sig i den här frågan har gjort det i samförstånd med hela regeringen.

Mot bakgrund av de positiva uttalanden som gjorts, vilka uppfattats som mer eller mindre färdiga ställningstaganden för en nordisk TV-satellit, framstår dagens svar som något av en reträtt. Jag tolkar det så att Wikström inte längre är så säker som han tidigare givit intryck av. Det tycker jag vittnar om en tillnyktring. När nu Wikström betonar att regeringen självfallet skall ta hänsyn till den svenska remissopinionen, vill jag uttala min tillfredsställelse med den delen av svaret. Därmed bör det, enligt min mening, vara slut med uttalanden i stil med dem

jag tidigare refererat.

Jag gör naturligtvis inte anspråk på att ha en helt klar bild av remissutfallet i alla delar. Det är ändå enligt min mening klart att ett betydande antal s. k. tunga remissinstanser är negativa eller tveksamma till nordisk TV-satellit. Jag har åberopat några i min interpellation. Många fler skulle kunna citeras. Framför allt när det gäller de kulturpolitiska och programpolitiska frågorna anmäls kritik mot projektet. Många ifrågasätter de ekonomiska kalkylerna och menar att utredningen är alltför optimistisk. Utredningen bedömer den totala samhällsekonomiska kostnaden till 6-9 miljarder kr. räknat i penningvärdet den 1 januari 1976. Den verkliga kostnaden torde nu ligga väsentligt högre. Ett genomgående drag i remissopinionen, som jag uppfattat den, är att ytterligare utredningar och omfattande sådana krävs för att kunna bedöma alla konsekvenserna av en nordisk TV-satellit. Jag vill fråga utbildningsministern om han delar min åsikt så långt.

Min interpellation hade också det syftet att ge riksdagsledamöter tillfälle att diskutera denna fråga, innan regeringen gör någon utfästelse eller bindningar i det nordiska ministerrådet. Jag har redan konstaterat att Wikström anser det vara för tidigt med en sådan debatt. Jag vill då fråga om regeringen kommer att ge riksdagen tillfälle till debatt i frågan, innan några utfästelser görs i det nordiska ministerrådet.

Låt mig sedan ta tillfället i akt för att redovisa några mera principiella synpunkter på frågan om TV-satellitprojektet.

För det första finner jag det ytterst angeläget att de kulturpolitiska aspekterna får spela en framträdande roll när vi går att bedöma den här frågan. Det får inte bli tekniken som styr oss. Jag är därför litet skrämmd av sådana yttranden som Arbetsgivareföreningen och Industriförbundet avgivit där de tekniska möjligheterna spelar så framträdande roll. Det får inte vara så att vi måste göra allt som är tekniskt möjligt. Avgörande för vad vi skall göra måste i stället vara om åtgärderna fyller ett väsentligt behov.

När det gäller att bedöma de kulturpolitiska synpunkterna har vi i rätt stor enighet här i riksdagen antagit kulturpolitiska mål. Det bör därför vara angeläget för oss att pröva ett så betydande projekt som TV-satelliten mot alla de kulturpolitiska målen. Det räcker inte med att ett mål uppfylls, exempelvis det om ökat internationellt utbyte, om andra mål skulle allvarligt motverkas, exempelvis de som gäller kommersialismens negativa verkningar eller behovet av decentralisering.

Bl. a. LO, kulturrådet och Konstnärliga och litterära yrkesutövares arbetsnämnd, förkortat KLYS, har i sina yttranden fäst stor vikt vid dessa synpunkter. De har därvid kommit fram till att Sverige bör avstå från TV-satellitprojektet.

För det andra måste radio/TV-verksamheten bedrivas så att publiken nås av en mångsidig spegling av de samhälls- och kulturfrågor som påverkar levnadsvillkoren. Valfriheten mellan ett stort antal program kan tyvärr komma att motverka detta syfte. Därom är många remissorgan

Nr 46

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om regeringens  
ställningstagande  
till förslaget om en  
nordisk TV-satellit*

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om regeringens  
ställningstagande  
till förslaget om en  
nordisk TV-satellit*

eniga. Kulturrådet exempelvis anser att utredningen har tagit för lätt på detta problem. Publiken väljer av olika skäl bort vissa typer av informations- och kulturprogram till förmån för underhållning. En ökad tillgänglighet av underhållningsprogram kan därför, enligt kulturrådets mening, leda till att klyftan mellan de välinformerade och de oinformerade medborgarna ytterligare ökas. Detta är en icke önskvärd utveckling. Den försvagar vår demokrati. Också Sveriges Radio har framhållit detta problem.

För att komma till rätta med dessa negativa effekter har man i debatten hänvisat till möjligheten att koordinera TV-programmen. Men redan utredningen anmäler stora svårigheter beträffande programkoordinering. I Sveriges Radios remissvar betonas dessa svårigheter ytterligare. Ja, de framställs som närmast oöverstigliga.

För det tredje måste det stå klart att Sverige inte skall ha reklamfinansierad radio- och TV-verksamhet. Detta framhålls också i utredningen. Men det framgår även att man får s. k. spill-over-effekter från finsk TV i norra och östra Sverige – från Stockholm och norrut. Och det är fråga om rätt betydande områden. Man kan befara att ett sådant förhållande kommer att återopas för reklamfinansierad TV-verksamhet. Jag vore tacksam om Jan-Erik Wikström här ville slå fast att Sverige till alla delar skall skyddas från reklam-TV.

För det fjärde anser jag det viktigt att särskilt beakta barnens situation när vi bedömer TV-verksamhet. Några remissinstanser, men alltför få, tar upp denna fråga. Barn och ungdom är storkonsumenterna av TV-program, inte bara barn- och ungdomsprogram utan i hög grad också vuxenprogram. De väljer framför allt underhållningsprogram som deckare och serier. Boken Blunda inte för barnens tittande ger en alarmerande rapport om vilken påverkan barnen är utsatta för. Jag vill med all kraft betona vikten av att barnens situation verkligen blir belyst i detta sammanhang.

För det femte måste frågan om en nordisk TV-satellit ses i ett vidare kulturpolitiskt och massmediapolitiskt sammanhang. Man måste pröva vilka effekter en sådan radio- och TV-verksamhet får på andra områden. Vi står nu inför en förändring och en utbyggnad av radio- och TV-verksamheten i Sverige. Frågan om regional TV och utbyggnad av lokalradioverksamheten tränger sig på. Pressen behöver allt större stöd. Det är viktigt att ta med också dessa frågor i den här debatten. Vi kan naturligtvis inte få allt vi önskar oss. Just nu drar de ekonomiska villkoren ovanligt snäva gränser. Då gäller det mer än någonsin att pröva vad som är mest angeläget.

Herr talman! Jag har valt att i detta läge begränsa mig till dessa allmänna synpunkter. Redan dessa fem principiella aspekter klagör, tycker jag, att frågan om en nordisk TV-satellit inte kan bli föremål för ett positivt ställningstagande inom den närmaste tiden. För detta behövs ytterligare och omfattande utredningar. Jag hoppas att Jan-Erik Wikström delar min åsikt även i detta avseende.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Georg Andersson var tidigare i dag missnöjd med att Per Ahlmark hade dröjt för länge med ett svar. Jag fick nu på en gång beröm för att jag hade svarat snabbt och samtidigt kritik för att jag skulle ha svarat alltför snabbt. Nu är det ju så att den som ställer en interpellation får finna sig i att det ges ett svar, och det är det jag försökt att göra innan riksdagen avslutar höstarbetet.

Det frågan just nu gäller är om utredningsarbetet skall fortsätta. Jag måste på en gång få ställa en fråga till Georg Andersson: Anser Georg Andersson att Sverige nu skall sätta stopp för det fortsatta utredningsarbetet? Det är nämligen det vi diskuterar, och det är i första hand det som remisserna avser.

Jag har inte haft tillfälle att läsa alla de något över 200 remissvar som kommit in, och jag vill gärna göra det innan jag i detalj uttalar mig om på vilket sätt den svenska remissopinionen tagit ställning på de olika punkter som Georg Andersson här tagit upp.

Självfallet måste vi sedan ge en redovisning till riksdagen i lämplig form. Det kan ske antingen genom svar på någon interpellation eller genom en anmälan från regeringen av detta ärende. Det sker ju under alla förhållanden naturligen i anslutning till att vi diskuterar anslagsframställningar till det nordiska kultursamarbetet, eftersom det ju här är fråga om en nordisk utredning.

Alla de aspekter på problemet som Georg Andersson tog upp har ju berörts i utredningen, och jag förmodar att man i många remissvar har sysslat med detta. Jag betraktar alla dessa frågor som synnerligen väsentliga.

Om det är någonting jag framhållit under de månader som gått sedan betänkandet publicerades så har det ju varit vikten av att man får denna fråga belyst inte bara med tanke på tekniska och ekonomiska aspekter utan också med tanke på de kulturpolitiska konsekvenserna.

Jag blev litet förbryllad när Georg Andersson tyckte mena att det gränstittande vi har i dag skulle förbjudas. Så måste man väl tolka hans inlägg. Om jag minns rätt var det den första utredningen, som dåvarande statssekreteraren Leif Andersson ledde, som föreslog en legalisering av gränstittandet. Med det menas att man inte vidtar några åtgärder för att förhindra svenskar som bor i västra delen av Sverige att titta på norska program, för dem som bor i östra delen av Sverige att se på finska program eller för skåningar att se på danska program. Den frågeställningen trodde jag var passerad och att det alltså är fullt legitimt för svenskar att titta på program som sänds i de andra nordiska länderna.

Vad den fortsatta utredningen gäller är frågan om vi över huvud taget skall satsa på en nordisk TV-satellit och om denna i så fall skall användas för direkta överföringar av de nordiska programmen eller om man snarare skall använda en modell med ett redigerat nordiskt program.

Jag har ett intryck av att man i samtliga nordiska länder varit överens om att dessa frågor är så viktiga att det är nödvändigt att penetrera dem

Nr 46

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om regeringens  
ställningstagande  
till förslaget om en  
nordisk TV-satellit*

Måndagen den  
12 december 1977

*Om regeringens  
ställningstagande  
till förslaget om en  
nordisk TV-satellit*

mera noggrant. Jag erinrar mig på rak arm att både Anker Jørgensen, Niels Mathiasen och Odvar Nordli i olika sammanhang uttalat sig mycket entusiastiskt om dessa möjligheter. De har självfallet inte gjort det för att föregripa ett slutligt ställningstagande utan för att stimulera den debatt som bör föregå ett beslut.

På samma sätt har jag noterat att Leif Andersson, som ju ända till för 14 månader sedan ledde detta arbete från svensk sida, har menat att det är naturligt att man fortsätter utredningsarbetet. Jag delar hans uppfattning – jag tycker det är viktigt. Men jag har, som sagt, ännu inte tagit del av remissvaren, och jag tycker att det är mest riktigt mot de svenska remissorganen att jag får tillfälle att läsa deras svar i sin helhet och få en sammanställning, innan vi redovisar vad man från svensk sida har haft att säga. Tanken är att det nordiska ministerrådet under januari månad skall få en presentation av remissmaterialet vid ett sammanträde, där utbildnings- och kommunikationsministrarna kommer att delta. Sedan blir det en redovisning och en debatt vid Nordiska rådets sammanträde i Oslo. Först därefter kommer Nordiska ministerrådet att ta ställning till frågan om ett fortsatt utredningsarbete. Det är väl lämpligt att vi någon gång vid den tidpunkten försöker få en överläggning i den svenska riksdagen beträffande frågan om på vilket sätt Sverige i så fall skall delta i utredningsarbetet och om vilka riktlinjer som skall vara vägledande för utredningen.

GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag hoppas att Jan-Erik Wikström lade märke till att jag två gånger uttryckte tacksamhet över svaret. Jag sade att det var bra att det kom snabbt. Utbildningsministern betonar ännu en gång i sin replik att han inte tagit del av remissvaren, och eftersom jag frågade hur remissvaren påverkar regeringen och utbildningsministern, så var det omöjligt att få något svar på den egentliga frågan. Trots detta uppskattar jag ambitionen att föra upp den här frågan så pass snabbt till diskussion.

Utbildningsministern frågar om Sverige skall sätta stopp för fortsatta utredningar, men i diskussioner av denna typ är det väl jag som frågar. Av mitt tidigare inlägg tror jag det framgick ganska klart att jag menar att arbetet inte är så långt framskridet att man kan göra positiva ställningstaganden till det här projektet. Härför krävs det ytterligare utredningar av ganska omfattande karaktär.

Mot bakgrund av att flera företrädare för regeringen uppfattats som mycket positiva – ja, t. o. m. att de redan tagit ställning – ställde jag frågan om remissopinionens roll. Jag tycker att jag fått ett ganska tillfredsställande svar, och jag finner att utbildningsministern intar en attityd av tveksamhet som han inte tidigare har gjort, vilket jag är tillfredsställd med i denna mycket komplicerade fråga.

Utbildningsministern säger att utredningen har belyst alla de frågor som jag tog upp. Nej, det håller varken jag eller remissopinionen med

om. Exempelvis de kulturpolitiska effekterna av ett sådant här projekt är för dåligt belysta, och barnens situation belyses endast med några rader. Jag menar att det är mycket viktigt att bl. a. dessa områden ytterligare belyses.

Jag har inte talat om gränstittande eller något förbud mot ett sådant. Jag vet inte varför den frågan ställts till mig. Om vi går in i ett TV-samarbete inom Norden, så har det sagts i utredningen att det skall vara klart att det för vår del inte innebär någon övergång till reklamfinansierad verksamhet. När man i nästa andetag säger att det blir en ganska betydande spill-over, så frågar man sig vilka effekter detta kommer att få i den fortsatta debatten. Vi är medvetna om att det här i landet finns krafter som vill uppliva debatten om reklamfinansierad radio- och TV-verksamhet.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Jag är glad att vi är överens. Georg Andersson och jag, om att utredningsarbetet skall fortsätta. Då har Georg Andersson tagit ställning nästan tidigare än jag har gjort till den frågan, men jag har en viss förståelse för det. Det vore ju ett ganska drastiskt ställningstagande om Sverige skulle säga att detta inte är värt att ytterligare pröva eller utreda.

Naturligtvis har det gjorts uttalanden av svenska statsråd och svenska oppositionspolitiker i den här frågan, och jag skulle också kunna läsa innantill vad som har sagts av ledande socialdemokrater i Danmark och Norge. De har gått mycket längre än vi gjort i entusiasm inför förslaget om en nordisk TV-satellit. Men jag tycker inte att det är någon större poäng i sammanhanget. Det som driver dem är ju den starka känslan av att den nordiska kulturgemenskapen och språksamhörigheten är ett sådant värde att alla vägar skall prövas för att stärka den gemenskapen.

Det är väl ingen hemlighet att det är en äldre politikergeneration i de nordiska länderna som på ett särskilt sätt har burit upp detta. För min del beklagar jag att det så sällan bland yngre politiker kommer fram en motsvarande känsla av att samhörigheten med de andra nordiska länderna kräver att vi prövar vad vi kan göra gemensamt och vad som skall förbehållas ett strikt nationellt system. Det är en allvarlig fråga, och jag uppskattar det engagemang den äldre generationen av socialdemokrater särskilt i Danmark och Norge har visat för den nordiska tanken, något som det finns många belägg för även hos framstående svenska socialdemokrater.

Jag är alltså litet förbryllad över hettan på det här stadiet i debatten. Det är som om redan det faktum att man vill närmare pröva frågan skall göras till föremål för misstänksamhet.

Georg Andersson nämnde reklam-TV. Jag har sagt många gånger från denna talarstol att det blir ingen reklamfinansierad etermedieverksamhet i det här landet så länge jag får vara med och bestämma någonting om det. Detta är vi alltså ense om.

*Om regeringens  
ställningstagande  
till förslaget om en  
nordisk TV-satellit*

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om regeringens  
ställningstagande  
till förslaget om en  
nordisk TV-satellit*

Spill-over-effekten har vi redan i dag. Många svenskar ser finska TV-program med kommersiella inslag. Här har vi varit med om att säga: Detta kan man inte förhindra. Det vore att gå för långt att försöka spärra möjligheterna för svenska tittare att ta in finska TV-program. Vad som bör undersökas är ju på vilket sätt man kan "blanka ut" inslag i de finska programmen om man skulle göra en mera fullständig överföring. Det är en av de frågor som skall prövas.

Slutligen vill jag säga att jag betraktar det som självklart att man skall föra debatten i riksdagen innan man gör några definitiva ställningstaganden. Jag är här som på alla punkter mycket angelägen om en öppen diskussion och en öppen insyn. Det är också bra om den debatten kan föras på grundval av fakta på det här området och gärna med ett starkt engagemang för vikten av att det nordiska samarbetet kan föras vidare också på det här området.

GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Jan-Erik Wikström försöker tolka vad jag har sagt och menar att jag har rekommenderat fortsatt utredningsarbete. Jag sade att för ett positivt ställningstagande för projektet krävs fortsatt utredningsarbete. Vad jag syftade till att diskutera i dag var remissopinionens inverkan på regeringen.

Nu har Jan-Erik Wikström sagt att han inte har läst remissvaren. Jag har sagt att i dag har inte heller jag en klar bild i alla delar av remissopinionen, men jag vet att det finns tunga remissinstanser som menar att man bör avbryta arbetet redan nu, bl. a. kulturrådet – jag tror att också LO avvisar fortsatta överväganden –, därför att man menar sig redan ha kommit fram till att de negativa effekterna skulle vara så betydelsefulla att man velat avråda från att fortsätta utredningsarbetet.

Jag är dock angelägen om att betona vad jag redan sagt, att för ett positivt ställningstagande krävs mycket omfattande ytterligare utredningar. Jag ställde frågan mot bakgrunden av att regeringens företrädare i olika skepnader har uttalat sig som om beslutet närmast var fattat. Detta är nu dementerat av Wikström och jag har förklarat mig ganska nöjd med det svaret.

Wikström hänvisar till socialdemokraterna i Norge och Danmark. Jag har träffat dem och vet deras inställning. De har sina bevekelsegrunder och motiv. Vi måste diskutera utifrån svenska förutsättningar och motiv.

Man skjuter från olika håll fram den nordiska kulturgemenskapen som det avgörande motivet. Jag tror dock att när Wikström läst remissvaren lika noggrant som jag har gjort kommer han att finna att de allra flesta kommer fram till att detta knappast är ett bra projekt för att stärka den nordiska kulturgemenskapen. Dess effekt motsvarar inte rimligen de kostnader det leder till. Man skulle kunna göra mycket betydligt billigare och kanske också effektivare för att på annat sätt stärka den nordiska kulturgemenskapen.

Wikström är slutligen förbryllad över hettan i debatten. Låt mig ändå

framhålla att det är borgerliga debattörer som har framfört sina åsikter med hetta. Jag har nämnt några tidigare, och jag skulle kunna nämna flera, men för att inte provocera fler till diskussion här i dag skall jag avstå. En av dem finns dock här i kammaren.

Man bör inte underskatta spill-over-effekten även om den kanske är en detalj. Jag har fått besked: det blir ingen reklamfinansierad radio-TV-verksamhet så länge Wikström har något att säga till om i regeringen. Det är bra. Men om vi går in i ett TV-samarbete måste vi naturligtvis beakta dess risker. Om det är så att en stor del av landet då automatiskt får ett betydande antal program med reklamslag, kan man inte negligera det förhållandet.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! När jag har nämnt det faktum att ledande socialdemokrater i Danmark och Norge talar sig varma för detta projekt är det inte för att slå Georg Andersson i huvudet med detta, utan därför att i en fråga som berör den nordiska språk- och kulturgemenskapen skall vi självfallet också lyssna till vad man har att säga i de andra länderna. Jag blir litet häpen över den tilltagande isolationism som präglar även en del yngre socialdemokrater, som menar att detta är en fråga där vi bara skall ta hänsyn till vad man tänker och tycker i Sverige.

Vi skall givetvis pröva lödigheten och halten i argumenten från både LO, Arbetsgivareföreningen och andra remissorgan i Sverige och från de olika instanserna i Danmark, Norge och Finland.

Från svenskt håll har vi ett större ansvar för de skandinaviska länderna än vi har för en rad andra länder. Vi kan inte på något område svära oss fria från vårt ansvar för utvecklingen i Sverige på detta område. Bl. a. kommer ett svenskt ställningstagande att tas som ett tecken på vilken hållning man har till den skandinaviska gemenskapen.

Jag trodde ändå vi var överens om att denna fråga inte enbart kan diskuteras med utgångspunkt i vad svenska organisationer tänker och tycker. Ställningstaganden måste väl rimligen ske i ljuset av vad man säger i Sverige, men också vad man har att säga i de andra länderna. Vi har t. ex. ett stort antal invandrare från Finland. Vi har rätt många svenskar i de andra länderna. Det finns redan där en anledning att fundera över om vi inte har ett särskilt gemensamt ansvar på detta område. Allt detta bör också prövas i den utredning som enligt både Georg Andersson och mig rimligen bör fortsätta om vi syftar till positiva insatser på det här området.

GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Jag framstår, hoppas jag, inte som företrädare för en isolationistisk uppfattning. Men om vi skall diskutera stärkandet av den nordiska kulturgemenskapen kan vi inte bara diskutera en fråga och lägga all vikt vid den, utan då måste vi diskutera alternativa åtgärder: vad man för den nordiska gemenskapen kan göra för en kostnad av 10–12

miljarder, som TV-satelliten i dagens penningvärde kanske rör sig om. Det kan bli mycket gemenskap för de pengarna, gissar jag. Låt oss då se på alternativa vägar i detta fall!

Slutligen: Jan-Erik Wikström nämnde som exempel invandrarna från Finland i Sverige. Ja, de har avgivit ett remissvar, och de prioriterar inte satellitprojektet. Det är ju intressant. De är rädda för att en sådan satsning kommer att tas till intäkt för att Sveriges Radio inte behöver sända program för deras del som speglar det samhälle som de lever i. De vill med andra ord att man skall satsa på invandrarprogram i nuvarande radio-TV-verksamhet i första hand. Det är ett ganska intressant remissvar, och även det skall läggas i korgen.

Överläggningen var härmed slutad.

### § 13 Om upprustning av vissa delar av Europaväg 6

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara Kurt Hugossons (s) den 25 november anmälda fråga, 1977/78:167, och anförde:

Herr talman! Kurt Hugosson har frågat mig vilka konsekvenser regeringens nu aviserade vägpolitiska inriktning får för en fortsatt upprustning och ombyggnad av Europaväg 6 i Halland och norra Bohuslän.

I propositionen 1977/78:10 anges att vägsektorn även fortsättningsvis kommer att kräva betydande resurser. Utöver den höjning av standarden hos de mindre och medelstora vägarna som bör ske anges det i propositionen att trafiksäkerhetsaspekterna och miljöaspekterna i ökad grad måste uppmärksammas. En ökad andel av investeringarna måste sättas in bl. a. på utpräglat olycksbelastade vägar.

I sin fråga anger Kurt Hugosson att dessa delar av E 6 från trafiksäkerhetssynpunkt hör till de mest angelägna vägprojekten i vårt land. Jag delar den uppfattningen. En förbättring av väg E 6 i Halland och norra Bohuslän är från flera synpunkter angelägen.

Mot denna bakgrund bör regeringens nu aviserade vägpolitiska inriktning ytterligare understryka behovet av upprustning och ombyggnad av väg E 6 i Halland och norra Bohuslän.

De konkreta planerna för den fortsatta upprustningen och ombyggnaden av väg E 6 kommer att utformas gemensamt av vägverket och de två berörda länsstyrelserna i samband med den revidering av flerårsplanerna för vägbyggandet som sker under nästa år.

KURT HUGOSSON (s):

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

Jag tycker att svaret är mycket bra, och jag tror att man i Bohuslän och Halland med tillfredsställelse hälsar den deklaration som kommu-

nikationsministern gjort. Alla som sysslar med kommunikationsfrågor och trafikfrågor över huvud taget vet ju att E 6 genom Halland och genom norra Bohuslän är ett av våra största sorgebarn på trafikens område, med stor olycksfallsfrekvens, dålig framkomlighet osv.

Men det som förvånar mig i svaret är att kommunikationsministern hänvisar till den trafikpolitiska inriktning som han nu aviserar. Det var nämligen propositionen 110 – som vi f. ö. skall behandla i morgon – som föranledde min fråga. Jag har väldigt svårt att finna att propositionen ger någon utgångspunkt för det utomordenligt bra svar som jag fått i dag. Jag vill citera vad som står på s. 53 och 54 i propositionen: "Under 1960-talet och även hittills under 1970-talet har huvuddelen av väginvesteringarna avsett de större riksvägarna. Inom ramen för tilldelade resurser bör nu en höjning av standarden hos de mindre och medelstora vägarna ske bl. a. för att underlätta såväl jord- och skogsbrukets som övriga näringslivets transporter. Satsningar bör göras för att ytterligare utöka det belagda vägnätet. Motorvägsbyggandet kommer däremot att bli begränsat framöver och avse endast mindre kompletteringar och sammanbindningar av det nuvarande nätet."

Som jag sade i motiveringen till min fråga är det säkert mycket angeläget att man satsar ökade resurser på de små och medelstora vägarna. Men den inriktning som finns angiven i propositionen säger, att nu måste satsningarna på riksvägarna och motorvägsbyggandet begränsas, och det är utifrån den utgångspunkten som man hyser oro för att följderna blir att regeringen inte fullföljer de mycket angelägna investeringarna för återstoden av riksvägarna. Det är därför väldigt bra att departementschefen nu har sagt att det trots vad som står i propositionen är angeläget att se till att E 6 i Halland och norra Bohuslän upprustas och byggs om.

**Kommunikationsministern BO TURESSON:**

Herr talman! Det är nu andra gången som vi i samband med en fråge- eller interpellationsdebatt börjar diskutera propositionen. Jag kan i och för sig förstå anknytningen till den i detta sammanhang, men jag skulle vilja föreslå att vi tar den mera ingående debatten på den här punkten i samband med behandlingen av utskottsbetänkandet i morgon.

Tillåt mig i alla fall säga att jag har en känsla av att Kurt Hugosson läser åtminstone delar av propositionen och mina uttalanden i den ungefär som en viss potentat läser Bibeln. Hur kan Kurt Hugosson ur propositionen läsa ut något sådant som han nyss gjorde? Han sade att "nu får det vara slut med satsningarna på riksvägarna", men så förhåller det sig inte alls. Propositionen uttrycker sig mycket nyanserat på denna punkt, och från det avsnitt ur propositionen som Kurt Hugosson citerade torde man klart kunna läsa ut att erforderliga kompletteringar och sammanbindningar av motorvägar även kommer att ske när det gäller riksvägnätet.

Som jag sade i svaret kommer frågorna som rör Europaväg 6 att prövas

Måndagen den  
12 december 1977

*Om upprustning av  
vissa delar av  
Europaväg 6*

i samband med revideringen av flerårsplanerna nästa år. Och som Kurt Hugosson väl känner till pågår tre stora vägbyggen på E 6, dels på Hallandsåsen, dels på leden Fjärås–Frillesås i norra Halland, dels på vägen Mölndal–Göteborg. Jag kan nämna att när riksdagen häromdagen antog regeringens förslag att anslaget för sysselsättningsfrämjande åtgärder för innevarande år skall höjas med 900 miljoner, varav 300 miljoner till vägarbeten, så kommer som en följd av detta vägsträckan Hogdal–Nedby att få medel för utbyggnad. Ytterligare två sträckor är under prövning, nämligen Strömstad–Norrhede och Huds gårdar–Gerum. Samtliga dessa sträckor ligger på Europaväg 6.

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Det är möjligt att jag framstod som en potentat när jag citerade ur den här propositionen. För det var vad jag gjorde, herr kommunikationsminister. I propositionen står nämligen följande mening: "Inom ramen för tilldelade resurser bör nu en höjning av standarden hos de mindre och medelstora vägarna ske bl. a. för att underlätta såväl jord- och skogsbruket som övriga näringslivets transporter." I följande mening står det att vi måste begränsa utbyggnaden av motorvägarna. Detta var utgångspunkten för mitt resonemang. Men vi är nu överens, och jag är utomordentligt tacksam för kommunikationsministerns senaste deklaration.

Det är kanske signifikativt att vi diskuterar de här frågorna ytterligare en gång innan vi behandlar propositionen, eftersom det här rör sig om väldigt väsentliga frågor för de människor de berör. I målen för vår vägpolitik måste tas hänsyn till miljö, tillgänglighet, restid, trafiksäkerhet, komfort och transportkostnader. Det är oklarheten på de här punkterna i regeringens nu aviserade vägpolitiska mål som har gjort att man har hyst och hyser oro. Men jag är mycket glad att kommunikationsministern har skingrat oron och att regeringen avser att fullfölja en från trafik-säkerhetssynpunkt och miljösynpunkt angelägen upprustning av den återstående delen av E 6 i Halland och norra Bohuslän. Jag hälsar den med stor tillfredsställelse.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag kritiserade inte Kurt Hugosson för det han direkt citerade ur propositionen, utan för den slutsats han drog och som han formulerade: "Nu får det vara slut på satsningen på riksvägarna." Det är det som är en så horribel slutsats och det är det sättet att citera propositionen som jag sade förtjänar att jämföras med när en viss potentat läser Bibeln.

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag konstaterar att herr Turesson menar att vi inom ramen för de begränsade resurser vi kommer att ha i framtiden – det är vi medvetna om – måste se till att våra satsningar när det gäller åtgärder

på vägarna i vårt land fördelas såväl på riksvägar som på det sekundära och tertiära vägnätet. Vad jag menar är att man måste se till att formulera målen för den framtida vägpolitiken på ett sådant sätt att man verkligen kan styra de begränsade medel som vi med till visshet gränsande sannolikhet kommer att ha i framtiden mot vettiga och angelägna objekt. Därför är vi överens om att vi i den här målsättningen måste väva in trafiksäkerhetsfrågorna, miljöfrågorna och färdkomforten. Om vi gör det kommer vi att fortsätta upprustningen i såväl Halland som Bohuslän på E 6. Det är detta som är bra – det ville jag ha sagt för tredje gången nu till kommunikationsministern.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Låt mig bara helt kort konstatera att den formulering som Kurt Hugosson nu använde i första meningen i sin senaste replik helt täcker den uppfattning jag har om hur man skall fördela de tillgängliga resurserna.

Överläggningen var härmed slutad.

#### **§ 14 Om befogenheten för svensk myndighet att ingripa mot oljeutsläpp i svenskt territorialvatten**

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Birger Rosqvists* (s) den 9 november anmälda interpellation, 1977/78:63, till utrikesministern, och anförde:

Herr talman! Birger Rosqvist har frågat utrikesministern om regeringen är beredd att på det internationella planet klargöra att det på svenskt territorium är Sverige som bestämmer om och hur oljeutsläpp på bästa sätt skall bekämpas för att förhindra skador i svenska vatten, längs svensk kust och på svenska stränder. Interpellationen har överlämnats till mig.

Birger Rosqvist har ställt frågan mot bakgrund av det sovjetiska fartyget *Tsisis* grundstötning i Södertäljeleden. Jag skall därför först redogöra för händelseförloppet rörande bl. a. bärgningen av haveristen.

Tankfartyget *Tsisis* på ca 20 000 ton grundstötte den 26 oktober omkring kl. 11.00 på Käringklubben söder om Fifång vid infartsleden till Södertälje. Vid grundstötningen skadades sex av fartygets lasttankar, varvid minst 700–800 ton av lasten snabbt läckte ut. Kustbevakningen larmades omgående via lotsarna i Landsort. Fartyg och materiel för oljebekämpning från östra regionen dirigerades direkt till platsen.

Inom mindre än tre timmar efter grundstötningen hade lotsarna från Landsort lagt ut ca 300 m oljelänsor på läsidan av haveristen. Detta bidrog till att begränsa utbredningen av den utläckande oljan. Efter ytterligare några timmar hade kustbevakningen kompletterat de först utlagda länsorna med tyngre s. k. högsjölänsor och börjat ta upp den inlänsade oljan med mekaniska upptagningsanordningar.

Måndagen den  
12 december 1977

*Om befogenheten  
för svensk myndig-  
het att ingripa mot  
oljeutsläpp i svenskt  
territorialvatten*

Samtidigt med oljebekämpningsarbetet vidtogs åtgärder för att läktra och bärga fartyget. Således beordrades omgående transport till Tsesis av ett aggregat för snabbläktring "från topp" av de skadade oljetankarna. Röda Bolaget kontaktades för att sätta ombord läktringspumpen. Vid diskussioner med inblandade parter framkom att det sovjetiska tankfartyget Talsy, som lossade olja i Nynäshamn, skulle kunna avgå till haveristen för läktring inom ett dygn. Dröjsmålet bedömdes inte medföra fara för ytterligare utsläpp. Talsy förtöjdes på Tsesis babordsida ungefär ett dygn efter grundstötningen.

Vid kontroll konstaterades att Talsy, som hade varit lastad med råolja, inte var gasfri. Dessutom bedömdes läktringen inte kunna ske på ett tillräckligt explosionssäkert sätt på grund av gasförtätning kring läktringspumpen. Under dessa förhållanden ansågs läktring till Talsy inte vara lämplig. Efter fortsatta diskussioner med fartygets befälhavare ansåg sjöfartsverkets representant att han måste få möjlighet att själv agera. Mot den bakgrunden meddelade sjöfartsverket beslut enligt 11 § lagen (1972:275) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. I beslutet föreskrivs bl. a. att man omedelbart skulle vidtaga de bärgningsåtgärder, som erfordrades för att undanröja faran för oljeutflöde från fartyget. Ungefär två dygn efter grundstötningen kunde man påbörja läktringen till ett annat fartyg.

Birger Rosqvist anför i sin interpellation att "dröjsmålet med bärgningen blev den största anledningen till detta olyckliga, stora oljespill".

Enligt uppgift från kustbevakningen var den största delen av den olja, som kom lös vid Tsesisolyckan, ute i sjön inom en à två timmar efter grundstötningen. Detta stämmer väl med de erfarenheter man har från tidigare liknande tankfartygsolyckor. Utflödet avstannar först när jämvikt uppstår mellan oljan i de skadade tankarna och det omgivande vattentrycket. Det är endast vid störningar i denna jämvikt som ytterligare utflöde av nämnvärd storlek kan ske.

I det nu aktuella fallet har den fördröjning som uppstod till följd av bytet av läktringsfartyg enligt kustbevakningen inte på något avgörande sätt påverkat oljespillets omfattning. I efterhand kan man konstatera att haveristen under en viktig del av oljebekämpningen kom att bilda lä för oljeupptagningsenheterna och deras utrustning. Under en period av kraftig vindökning var detta till direkt fördel för oljebekämpningsarbetet.

Avslutningsvis vill jag beröra frågan om de svenska myndigheternas befogenheter att ingripa i ett fall som det nu aktuella för att genom bärgning och andra åtgärder begränsa skador i miljön. Enligt svensk lag har svensk myndighet befogenhet att ingripa för att hindra eller begränsa oljeutsläpp i svenskt territorialvatten. Myndigheten kan ingripa med stöd av den förut nämnda lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Beslut enligt lagen fattas i första hand av sjöfartsverket. Om sjöfartsverkets beslut inte kan avvaktas har tullverket rätt att besluta t. ex. beträffande föreläggande om läktring. I det här fallet var representant från sjöfartsverket närvarande inom skadeområdet tills haveristen hade bär-

*Om befogenheten  
för svensk myndighet  
att ingripa mot  
oljeutsläpp i svenskt  
territorialvatten*

gats och avgått från platsen. De beslut som behövdes fattades av sjöfartsverket i samråd med kustbevakningen i frågor som påverkade oljebekämpningen och den läktringsmateriel som kustbevakningen ställde till förfogande.

Att aktuella frågor om läktring, läktringsfartyg och bärgning diskuterades med befälhavaren på det sovjetiska fartyget måste anses helt normalt och skall ses som en strävan från svensk sida att enligt internationell sedvänja komma överens om lämpligt handlingsmönster. Svensk lagstiftning och till den knutna tillämpningsförfattningar ger behörig svensk myndighet tillräckligt stöd för att vidta erforderliga åtgärder, vilket, som framgår av den lämnade redogörelsen, också skedde.

**BIRGER ROSQVIST (s):**

Herr talman! Jag får tacka kommunikationsministern för svaret på den interpellation som jag ursprungligen riktade till utrikesministern. Jag ansåg nämligen, när jag för en månad sedan väckte den fråga vi nu skall diskutera, att man från svensk sida visat alltför stor undfallenhet mot en sovjetisk fartygsbefälhavare och hans sjöfartsministerium i samband med det sovjetiska fartyget Tsesis' grundstötning i svenskt farvatten.

Nu lyder slutklämman i kommunikationsministerns svar: "Svensk lagstiftning – – – ger behörig svensk myndighet tillräckligt stöd för att vidta erforderliga åtgärder" för att, som det sägs tidigare i svaret, "hindra eller begränsa oljeutsläpp i svenskt territorialvatten". Därmed är frågan inne på kommunikationsministerns område. Och statsrådet avslutar med att säga att erforderliga åtgärder vidtogs.

Herr talman! Även efter att ha tagit del av det långa svaret vill jag säga: Så skedde icke. Jag delar inte kommunikationsministerns mening.

Det framkommer av svaret jag fått att läktringen av den med sex skadade lasttankar grundstötta ryssen påbörjades först två dygn efter grundstötningen. 700–800 ton skulle enligt svaret ha läckt ut de närmaste timmarna efter grundstötningen. Men totalt – vilket inte sägs i svaret – läckte det ut dubbelt så mycket enligt uppgifter som lämnats av kustbevakningen. Detta skedde under de dygn man väntade på och senare utförde läktring, dvs. läns-pumpning av såväl skadade som till största delen oskadade tankar.

Skall vi kunna skydda vatten och stränder från oljeutsläpp måste snabba åtgärder till för att få stopp på utflöden efter det att en olycka hänt.

I sjölagen – som är internationell och där det för ryssar gäller i sak detsamma – sägs beträffande befälhavare: "Råkar fartyg i sjönöd, är befälhavaren skyldig att göra allt som står i hans makt för att rädda ombordvarande, fartyg och last. Han skall föranstalta om bärgning av fartyg och gods." Och det är just vad den ryske befälhavaren gjort. Jag citerar ur svaret: "Vid diskussioner med inblandade parter framkom att det sovjetiska tankfartyget Talsy, som lossade olja i Nynäshamn, skulle kunna avgå till haveristen för läktring inom ett dygn."

Ja, så står det i det svar som kommunikationsministern nyss läste

Måndagen den  
12 december 1977

*Om befogenheten  
för svensk myndighet  
att ingripa mot  
oljeutsläpp i svenskt  
territorialvatten*

upp. Men inte var det väl representanter för svenska myndigheter som föreslog detta? Ungefär samtidigt hade ju ett svenskt tankfartyg, Othello av Skärhamn, som passerade grundstöttningsplatsen, erbjudit sig att omedelbart läktra. Det fartyget var klart för en sådan uppgift och väntade bara på order för att få utföra den. Othello är utrustad så att den med egna pumpar kunde ha tagit över Tsesis' olja, "från topp".

Men – och det är väl inte obekant för någon som intresserar sig för sjöfart – ryssarna anlitar här i Östersjön och annorstädes alltid sina egna möjligheter att bärga och assistera sina fartyg. Det finns med i instruktionen för sovjetiska befälhavare. Och det var den instruktionen som kapten Vladimir Minalenko på Tsesis följde. Han föranstaltade om bärgning. Och från svensk sida följde man beskedligt efter, åtminstone det första dygnet efter olyckan och litet till, alltmedan mer olja läckte ut.

Efter ett dygn kom så den sovjetiska tankern Talsy till platsen. Då visade det sig att hon inte var gasfri och av säkerhetsskäl inte fick ta emot olja från haveristen. När jag hör det slår det mig: Varför tog svenska myndigheter inte reda på en sådan sak medan Talsy låg i Nynäshamn och lossade? Tilläts man kanske inte gå ombord i ryssen för att kontrollera ett sådant, i det här fallet mycket viktigt förhållande? Sovjetiska Talsy kunde således inte användas för läktringen och fick lämna platsen längs sidan av Tsesis.

Enligt kommunikationsministerns svar fortgick diskussionerna med fartygets befälhavare därefter. Kapten Minalenko stod på sig, och därmed gjorde han sin plikt. Om det inte gick att bli läktrad av det ena ryska fartyget så kunde det väl gå med något annat. Men då ansåg – och nu citerar jag svaret igen – "sjöfartsverkets representant att han måste få möjlighet att själv agera". Och så meddelade äntligen myndigheten beslut enligt 11 § lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Två dygn efter grundstötningen kunde man påbörja läktringen till ett annat fartyg. Och vilket då? Det nämns inte i svaret. Jo, det var svenska Othello av Skärhamn, som erbjudit sina tjänster två dygn tidigare.

Jag har i min interpellation sagt: "Dröjsmålet vid bärgningen blev den största anledningen till detta olyckliga, stora oljespill." Nästan triumferande sägs det häremot i det uttalande jag fått från statsrådet, att den största delen av den olja som kom lös vid Tsesisolyckan var ute i sjön ett par timmar efter grundstötningen. Det har tidigare i svaret sagts att det kom ut 700–800 ton olja närmast efter grundstötningen. Men 1 600 ton läckte ut totalt.

Jag citerar vidare ur svaret: "Utflodet avstannar först när jämvikt uppstår mellan oljan i de skadade tankarna och det omgivande vattentrycket. Det är endast vid störningar i denna jämvikt som ytterligare utflöde av nämnvärd storlek kan ske."

Herr talman! Vi kommer kanske in på ett tekniskt och praktiskt resonemang här, men i upprivna oljetankar i ett fartyg som står på grund i ej helt skyddat vatten störs jämvikten ideligen, ja, hela tiden av sjöhävning. Det förekom ju perioder av kraftig vindökning. Ändringar i

vattenstånd som följer med ändrade vindförhållanden, även små ändringar, stör den omtalade jämvikten. Inte förrän tankarna länsats på olja avstannar utflödet. Länsningen av tankarna kom i gång två dygn efter grundstötningen.

Kommunikationsministern återkom i sitt svar till att svensk myndighet har befogenhet att ingripa för att hindra och begränsa oljeutsläpp i svenskt territorialvatten. Statsrådet säger också att svensk lagstiftning ger behörig myndighet tillräckligt stöd för att vidta erforderliga åtgärder, och att så också skedde. Ja, det gjorde det, herr kommunikationsminister, men man lät lång och värdefull tid gå innan man gav möjlighet till agerande enligt gällande lag. Det sägs ju så i svaret. Respekten för vår store granne i öster tycks ha varit alltför stor. Och därför kom efter ett utsläpp om 700–800 ton som skedde närmast efter grundstötningen ett successivt utsläpp om ytterligare minst 800 ton att ske.

Kommunikationsministern tycks vara nöjd med händelseförloppet i samband med bärgningen och oljespillet. Menar kommunikationsministern att det skall gå till likadant igen vid en eventuell ny olycka? Skall det behöva ta ett par dygn innan man kommer i gång med att pumpa ut olja från en läckande grundstött ryss i ett känsligt, centralt beläget skärgårdsområde?

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag vill gärna hålla med Birger Rosqvist om att det var en olycklig omständighet att det svenska fartyg som slutligen tog hand om oljan inte fick göra det när det två dygn tidigare var redo att göra det. Men jag har bedömt sjöfartsverkets representants uppträdande som präglad av en vilja att i första hand åstadkomma en lösning i samförstånd. Det är naturligtvis väldigt lätt att så här efteråt, när man sitter i lugn och ro och har god tid på sig, bedöma hans handlande som kanske inte det bästa. Men det är väl lite skillnad när man är på platsen och stämningen inte är fullt så lugn som här när Birger Rosqvist och jag diskuterar frågan.

Det är klart att om det var 1 600 liter olja som rann ut är min formulering i svaret att den största delen rann ut under de tre första timmarna inte helt korrekt, eftersom det var precis hälften. Jag kan gärna hålla med Birger Rosqvist om att jag kunde haft en annan formulering på den punkten.

Återstoden som rann ut kom naturligtvis vid sådana tillfällen då balansen i tankarna stördes av olika skäl. Det är naturligtvis sannolikt att när man från läktringsfartyget bordade haveristen uppstod sådan bristande balans att det skvalpade ut olja. När man öppnade tankluckorna för läktring från topp ändrade man tryckförhållandena, och då kom det kanske ut litet olja. Då och då ändrade sig vindriktningen och haveristens skrov rörde sig naturligtvis. Då kanske det också kom ut olja. Slutligen när man drog loss haveristen från grundet – för att nu försöka konstruera ytterligare anledningar till att det läckte ut olja – blev det kanske ett tryck på tankarna utifrån, och då pressades det ut olja. Dessa orsaker hade väl alla förekommit

*Om befogenheten  
för svensk myndig-  
het att ingripa mot  
oljeutsläpp i svenskt  
territorialvatten*

Måndagen den  
12 december 1977

*Om befogenheten  
för svensk myndig-  
het att ingripa mot  
oljeutsläpp i svenskt  
territorialvatten*

och orsakat oljeläckage vare sig läktringen skett den ena eller andra dagen. Det är tänkbart att man hade kunnat minska läckaget.

Till sist frågar Birger Rosqvist om jag är nöjd med vad som hände och de följer det fick. Jag är naturligtvis inte alls nöjd med följderna. Jag tycker att det är en utomordentligt beklaglig förorening av skärgårdsvatten och stränder. Jag är naturligtvis ytterst angelägen om att vi från statsmakternas sida skall kunna vidta alla de åtgärder som är ägnade att i möjligaste mån förhindra ett upprepande. Men om det händer är det ytterst angeläget – det håller jag fullständigt med Birger Rosqvist om – att man eliminerar riskerna för fortsatt oljeutsläpp från en tank som sprungit läck så fort som möjligt. Finns det behov av det får vi naturligtvis se till att de representanter för sjöfartsverket som kommer att vara på plats i sådana här sammanhang får sådana instruktioner från sitt verk att de handlar så snabbt som det över huvud taget är möjligt.

**BIRGER ROSQVIST (s):**

Herr talman! Jag konstaterar att kommunikationsministern säger att han självfallet inte negligerar sådana här olyckor som orsakar oljeutsläpp. Sedan var det väl en felsägning av kommunikationsministern när han talade om 1 600 liter olja. Det var 1 600 ton, dvs. tusen gånger mer.

Vad jag efterlyser är resoluta och snabba åtgärder vid sådana tillfällen då oljeutsläpp hotar miljön. Ett sådant handlande är nödvändigt för att inte de resurser vi ändå har för oljebekämpning skall bli överspelade. Det har visats prov på svensk beslutsamhet vid tidigare tillfällen. Det var på den gamla regeringens tid.

Låt mig påminna om det tankfartyg som för några år sedan grundstötte öster om Gotland på en resa från en rysk hamn och ut ur Östersjön. Det var ett fartyg som var i dåligt skick. Det bedömdes efter flottagningen av svenska myndigheter som ett miljöhot att släppa det vidare. Innan det åter hade nått ut på internationellt vatten bordades det av svensk myndighet, som tvingade fartyget till Nynäshamn för åtgärder. I det fallet var det genom ingripande och medverkan från högsta nivå som man vidtog åtgärder. Det var kanske en balansgång med sjörätten, som man då vågade sig på att gå för att förhindra ett befarat oljeutsläpp med dess konsekvenser.

Herr talman! Frågan om oljeutsläpp i våra skärgårdar och farvatten, som åsamkar skada på stränder, fågelliv och annat liv i havet, har alltmer tilldragit sig intresse, och vi stöter på olika lösningar för att komma till rätta med problemen. Men utan tvekan kan vi – hur omfattande åtgärder vi än vidtar och vilka förebyggande åtgärder vi än försöker vidta – inte bortse från möjligheten att det ändå, i samband med olyckor, kan komma ut vissa kvantiteter olja. Då är det ytterst angeläget att man kan ingripa snabbt och resolut. Jag har nämnt det tidigare.

Den nuvarande regeringens behandling av frågor om oljeskydd ter sig kanske litet komisk. Vissa regeringsmedlemmar ägnar sig exempelvis åt att fara omkring och säga, när oljeutsläpp kommer på tal, att vi skall

vidta skärpta åtgärder mot supertankers i Östersjön. Det sades också i regeringsdeklarationen i oktober förra året. På det sättet skulle vi skydda stränder och vatten. Det är i så fall också en fråga som måste tas upp på det internationella planet. Vi i Sverige är ju inte ensamma om att ha hamnar i Östersjön. Vad har gjorts på det området? Det har varit så tyst om konkretiseringen av det miljökravet i regeringsdeklarationen. Det kanske beror på att det inte finns några supertankers i Östersjön – i varje fall inte fullastade med olja. Är sådana fartyg lastade kan de över huvud taget inte gå in i Östersjön, så det behövs kanske inte så mycket mod för att vidta skärpta åtgärder i det fallet.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag sade att jag anser att man bör begagna varje möjlighet att befria en havererad oljetanker från sin last av olja snarast möjligt. Det är klart att jag förväntar mig att man från sjöfartsverkets sida utfärdar instruktioner i linje med det. Jag har aktualiserat frågan och kommer att se till att beställningen blir effektuerad.

Vad sedan beträffar s. k. supertankers framförande i Östersjön kan jag nämna för Birger Rosqvist att frågan tagits upp bl. a. via svenska ambassaden i Helsingfors, som för underhandlingar med vederbörande finska myndighet om de här frågornas fortsatta behandling.

BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Då vill jag passa på att ställa en kort fråga till kommunikationsministern: Vad är enligt kommunikationsministerns uppfattning en supertanker? Hur stor är den?

Överläggningen var härmed slutad.

## § 15 Om järnvägstrafiken på Bohusbanan

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Lennart Nilssons* (s) den 18 november anmälda interpellation, 1977/78:74, och anförde:

Herr talman! Lennart Nilsson har frågat mig dels om jag anser det vara riktigt att förutsättningarna för en framtida järnvägstrafik undergrävs innan riksdagen har fattat beslut om en ny trafikpolitik, dels vilka åtgärder som jag är beredd att vidta för att klara underhållet på Bohusbanan.

I en besvärlig ekonomisk situation måste SJ försöka minska sina kostnader. I detta syfte begränsar SJ banunderhållet på vissa trafiksvaga linjer. Detta kan enligt SJ medföra att hastigheten måste sättas ned, vilket bl. a. kommer att gälla vissa avsnitt av Bohusbanan. Detta innebär emellertid inte att banunderhållet eftersätts på sådant sätt att man kan säga att förutsättningarna för en fortsatt järnvägstrafik undergrävs.

Måndagen den  
12 december 1977

*Om järnvägstrafiken på Bohusbanan*

LENNART NILSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation, även om jag måste tillstå att det är med stor besvikelse jag mottagit detta svar. Dels är det inte svar på de frågor jag ställt, dels vet jag naturligtvis vilken SJ:s inställning är och vad SJ måste. Jag har inte frågat SJ, utan jag har frågat regeringens företrädare, som är ansvarig för trafikpolitiken, vad han vill vidta för åtgärder i detta sammanhang.

Vad man kan kräva är naturligtvis en handlingskraft på dessa områden och inte en administration av dåliga förhållanden, som många med mig ser det. Faktum är att kommuner och landsting uppvaktar, bönar och ber om en förändring. Det händer ingenting. SJ vidtar åtgärder med hänsyn till sin ekonomiska situation.

Man kan fråga sig hur länge vi som politiker kan acceptera dessa inskränkningar. Hur länge kan vi acceptera en ökad bilism, en ökad godstrafik på våra vägar samtidigt som vi vet att det finns utrymme för en trafikökning på järnvägen? Jag vill här citera SJ-Nytt för den 23 september 1977:

”I samma sträckning som E-6:an löper Väst kustbanan som i dagens läge har kapacitet för ungefär en 50-procentig trafikökning och detta med ringa, eller i varje fall relativt blygsam kostnadsökning. Väst kustbanan skulle med andra ord kunna överta en ansevärd mängd långtradare från den hårt belastade E-6:an. Olyckskurvan skulle vridas nedåt, energiförbrukningen skulle minska, miljön förbättras och samhället skulle spara pengar.”

Det värsta är att när det skärs ned, så är det i de bygder som redan är hårt drabbade. Mellersta och norra Bohuslän har bekymmer när det gäller sysselsättningen. Minskar man dessutom möjligheterna till en framtida trafik på järnvägsnätet bidrar det inte till någon förbättring.

I en interpellationsdebatt i våras med arbetsmarknadsministern gav regeringen genom honom följande löfte:

”Om man steg för steg försämrar servicen på Bohusbanan, försämrar man också steg för steg möjligheterna att få industri till de här delarna av Bohuslän. Samtidigt driver man ut godstrafik och sådant på E6, som sannerligen redan är väldigt hårt ansträngd, inte minst sommartid.

Här har den nya regeringen fattat beslut, som jag utgår ifrån att ni båda uppskattar. Vi tycker att det är viktigt att trafikservicen i norra och mellersta Bohuslän fungerar.

SJ ville skära ner stycke godsservicen i Tanum, Rabbalshede, Brastad och Hällevadsholm. Regeringen sade nej till det kravet.

SJ ville skära ner vagnslasttrafiken i Tanum och Brastad. Regeringen sade nej.

SJ ville helt upphöra med persontrafiken på Varp och Orrekläpp. Regeringen sade nej.”

Detta var alltså arbetsmarknadsministerns besked till mig i en interpellationsdebatt i våras. Efter det svar jag har fått från kommunikationsministern i dag undrar jag vad det löftet egentligen är värt. Kommu-

nikationsministern säger i sitt svar:

”Detta innebär emellertid inte att banunderhållet eftersätts på sådant sätt att man kan säga att förutsättningarna för en fortsatt järnvägstrafik undergrävs.”

Hur kan man påstå det? När man på vissa delar av banan sätter ned hastigheten till 40 km leder det helt naturligt till att människorna kommer att anlita andra färdmedel. Och hur kan man påstå att inte den fortsatta järnvägstrafiken undergrävs med de signalerade förändringarna av styckegodshantering? De kommer att innebära att styckegodset försvinner från järnvägen och i stället fraktas med bil från Uddevalla till olika delar av Bohuslän. Det är ju egentligen helt tokigt att gods skall fraktas med tåg förbi en station och sedan fraktas tillbaka till den stationen med lastbil på en vägsträcka som redan är hårt belastad.

Ibland har jag funderat på om det behövs något slags vanhävdslag för SJ, men jag har då kommit underfund med att SJ naturligtvis arbetar efter sina ramar. Det är vi politiker som bär ansvaret, och i den situation som vi nu befinner oss i är det regeringen som bär huvudansvaret för den här verksamheten. Om det behövs rationaliseringar inom SJ är det en sak för SJ och de människor som arbetar inom SJ. Men det får inte drabba de människor som är beroende av SJ:s verksamhet och som kanske bor felaktigt geografiskt med hänsyn till de planer som SJ har.

Det behövs naturligtvis helt enkelt en ny trafikpolitik, insatt i sitt sammanhang. Och det gäller inte enbart Bohuslän utan hela landet. Vi måste få en trafikpolitik för service, för en bättre miljö och för att människor skall kunna ta sig fram till sina arbeten.

Som jag sade inledningsvis har vi en mängd problem i Bohuslän. Jag har därför frågat om kommunikationsministern är beredd att försöka se till att exempelvis ungdomar bereds sysselsättning med att rusta upp banan i Bohuslän. Enligt vad jag har erfarit råder det brist på banarbetare, och därför borde det vara en samhällsekonomiskt riktig väg att satsa medel på att rusta upp de delar av järnvägen som finns inom dessa områden och som är nödvändiga för människornas existens i framtiden. Därför vill jag upprepa de frågor som jag har ställt i min interpellation och som jag tyvärr inte har fått svar på.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Vad jag sade i mitt interpellationssvar innebar att de begränsningar av banunderhållet som SJ nu har beslutat enligt SJ:s mening inte är ägnade att inskränka möjligheterna att använda Bohusbanan i fortsättningen.

Eftersom Lennart Nilsson hänvisar till regeringens trafikpolitiska principer, som ju är desamma som denna riksdags, anser jag det angeläget att påminna om att de inskränkningar i fråga om banunderhållet som det här gäller har pågått under en följd av år – alltså långt innan den nuvarande regeringen trädde till – och är en följd av att SJ inte har fått tillräckliga bidrag av skattemedel för att klara underskotten på det

Måndagen den  
12 december 1977

*Om järnvägstrafiken på Bohusbanan*

olönsamma bannätet.

Det är beklagligt att det skall behöva vara så här – det är jag den första att hålla med om. Men jag har från SJ fått försäkringar om att det inte minskar möjligheterna till framtida trafik på Bohusbanan. Men naturligtvis kan man inte hålla på hur länge som helst och eftersätta underhållet – det är jag helt på det klara med.

Vad beträffar det som arbetsmarknadsministern hade sagt i våras är Lennart Nilssons uppgift riktig. Jag ärvde av den gamla regeringen över 200 besvär från kommuner över åtgärder som SJ ville vidta för att minska servicen. Det var inte något särskilt angenämt arv. Vi ägnade behandlingen av dessa ärenden ett mycket ingående och stort intresse. Vi kom till slutsatsen att vi i betydligt över hälften av dessa fall inte kunde medge SJ att göra de inskränkningar som man hade fattat beslut om. I vissa andra fall ansåg vi dock att vi var tvungna att medge SJ att företa de aktuella inskränkningarna.

Nu har det kommit en ny besparingsväg till följd av att statens järnvägar även för innevarande budgetår har fått ett lägre anslag för att täcka underskottet på det trafiksvaga järnvägsnätet än man ville ha. Den vägen av besparingsaktioner har också föranlett besvär, och vi har i departementet ett stort antal sådana ärenden under behandling. Jag kan försäkra kammaren att vi vid behandlingen av dessa besvär kommer att iaktta samma restriktivitet när det gäller försämring av servicen som präglade regeringens handlande i vintras och våras i det stora antal ärenden som jag ärvde från den gamla regeringen.

Lennart Nilssons fråga om möjligheten att utnyttja ungdomsarbetskraft som f. n. inte har sysselsättning i produktionen eller annorstädes för att utföra underhållsarbetena på banan är det inte så lätt att svara på. Det här är ju specialarbeten som det krävs särskild utbildning för, men jag skall låta frågan gå vidare till SJ-ledningen.

LENNART NILSSON (s):

Herr talman! Det sista kommunikationsministern sade var ett svar på min fråga om man inte med hjälp av arbetsmarknadspolitiska insatser kunde få människor i arbete. Det är väl att hoppas på att det nu sker någonting, eftersom kommunikationsministern har sagt att han skall låta frågan gå vidare till SJ-ledningen. Men då krävs naturligtvis också att man tillskjuter medel för denna verksamhet.

Kommunikationsministern säger att eftersättning av underhållet enligt SJ:s mening inte inskränker den framtida trafiken på dessa bandelar. Jag har helt andra uppgifter från SJ:s folk. Även om man inte är expert på detta område bör man begripa att om hastigheten på vissa bandelar nedsätts till 40 km i timmen, så kommer det att leda till att SJ måste sätta in restaurangvagnar därför att resan tar så lång tid eller att folk använder andra färd sätt för att komma snabbare fram. Om människor inte reser med tåget leder det i sin tur till att man kan få fram statistik som visar att det inte finns någon anledning att ha kvar denna linje.

Det är ju den taktiken man tillämpar.

Sedan hjälper det naturligtvis inte att hänvisa till vad som har hänt tidigare. Jag har inte frågat den gamla regeringen vilka åtgärder den har vidtagit – jag fanns ju inte i den här kammaren då. Vad jag är intresserad av är vilka åtgärder den nuvarande regeringen ämnar vidta i sammanhanget.

Sedan till slut en fråga: Hur länge kan man nöja sig med bristande underhåll innan det sker någonting? Det måste väl finnas en gräns för vad som är rimligt och riktigt när det gäller bristfälligt underhåll? Bristfälligt underhåll har lett till att hastigheten på vissa delar av Bohusbanan kommer att bli 40 km i timmen. Det är väl ändå gränsen för vad man kan uppnå?

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Man kan tolka Lennart Nilssons första fråga på litet olika sätt. Lennart Nilsson frågar mig om jag anser att förutsättningarna för den framtida järnvägstrafiken undergrävs osv. Jag hade närmast trott att han menade att underhållet var så dåligt att banan blev alldeles kassabel och att man därefter inte längre kunde bedriva någon järnvägstrafik, men enligt SJ:s mening behöver man ännu inte riskera det.

Lennart Nilsson har tydligen en annan tolkning av frågan, nämligen att den nedsatta hastigheten kan medföra ett betydligt mindre antal trafikanter, så att det sedan inte finns några förutsättningar för järnvägstrafik. Jag menar naturligtvis att man inte kan eftersätta underhållet hur länge som helst och självfallet inte så att man riskerar att en olycka händer. Det vore rent ansvarslost. Beslutet om nedsatt hastighet, vilket kommer att påverka den nya tidtabellen, har jag inte tolkat så att det är föranlett av att trafiksäkerheten är i fara, utan av att man genom minskad hastighet sliter mindre på banan och minskar påfrestningarna på den. På så sätt skulle eftersättningen av underhållet inte få några olyckliga följder.

Självfallet är jag lika bekymrad och besviken som Lennart Nilsson och tydligen också befolkningen längs Bohusbanan är. Det är nästan groteskt att behöva köra tåg med 40 km i timmen i det här väl utvecklade landet, när vi samtidigt kan tala om höghastighetståg, ökad hastighet, ökad bekvämlighet och bättre serviccutbud. Jag hoppas verkligen att det är en snabbt övergående företeelse.

LENNART NILSSON (s):

Herr talman! Allt det här med hastighet, underhåll etc. hänger ihop med att banan är så dålig att man inte kan framföra tåg med högre hastighet än just ca 40 km i timmen. Detta leder i sin tur till att människorna söker sig till andra färdmedel. Det upplever både kommunikationsministern och jag som något för människorna – jag citerar kommunikationsministern – "groteskt".

Frågan kvarstår fortfarande: Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för

att förbättra situationen? Det handlar naturligtvis inte enbart om Bohusbanan utan även om trafiken i stort. Vilka åtgärder kommer man att vidta för att klara underhållssituationen? Är kommunikationsministern beredd att gå in med medel för att rusta upp exempelvis en sådan bit som Bohusbanan? Vilka åtgärder ämnar man vidta?

Överläggningen var härmed slutad.

## § 16 Om SJ:s styckegodshantering

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels *Elvy Nilssons* (s) den 24 november anmälda interpellation, 1977/78:81, till industriministern, dels *Sven Mellqvists* (s) den 18 november anmälda fråga, 1977/78:151, och dels *Gunnel Jonängs* (c) den 30 november anmälda fråga, 1977/78:173, och anförde:

Herr talman! Elvy Nilsson har frågat industriministern vad han tänker göra för att mildra verkningarna av vissa befarade personalminskningar vid SJ samt om industriministern anser att även statliga verk bör ta sitt sociala ansvar för sysselsättningen i utsatta orter.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på interpellationen.

Sven Mellqvist har frågat mig *dels* hur SJ:s väntade förändring av styckegodshantering kommer att påverka kundernas kostnader och personalens sysselsättning, *dels* hur regeringen avser att handla om förändringarna kan anses fördyra kundernas kostnader väsentligt och minska sysselsättningen för de SJ-anställda.

Gunnel Jonäng har frågat mig om jag anser att en nedläggning av järnvägsterminalen för styckegods i Bollnäs är i enlighet med riktlinjerna för trafikpolitiken, om jag anser att den information som skett till berörd personal varit tillfredsställande samt om jag är beredd att medverka till åtgärder som innebär att SJ:s godsservice ej försämras genom nedläggning av godshantering i Bollnäs.

Eftersom interpellationen och frågorna i huvudsak berör samma område har jag funnit det lämpligt att besvara dem i ett sammanhang.

SJ förväntas detta budgetår gå med flera hundra miljoner kronors förlust, främst till följd av den dåliga konjunkturen för de svenska basindustrierna. En mycket stor del av förlusten orsakas också av styckegodstrafiken.

SJ utreder f. n. vilka åtgärder som kan vidtas för att effektivisera styckegodshantering. Eftersom utredningen inte är klar, är det ännu för tidigt att säga hur en ny styckegodshantering kan komma att påverka kundernas kostnader eller vilka personalförändringar som kan uppkomma. Frågan har i vederbörlig ordning diskuterats med personalorganisationerna; bl. a. har generaldirektören under tiden augusti till oktober besökt samtliga trafikdistrikt för sådana diskussioner.

För att järnvägen skall kunna behålla sin konkurrenskraft är det nödvändigt att SJ fortlöpande får söka efter och pröva effektivare driftformer. En effektivt fungerande transportapparat är också en förutsättning för att svensk industri skall kunna förbättra sin konkurrenskraft.

Syftet med SJ:s utredning om styckegodshantering är ju att den skall leda till sådana åtgärder som minskar verkets underskott. Om utredningen skulle visa sig leda också till förändringar som strider mot viktiga sysselsättningsmål eller andra mål för regionalpolitiken och samhällsekonomin kommer regeringen självfallet att överväga åtgärder för att mildra de negativa effekterna. Eftersom en minskning av SJ:s underskott innebär en besparing för staten, får regeringen då överväga i vilken mån staten har råd att avstå från en sådan besparing för att uppnå andra effekter som är önskvärda för samhällsekonomin. I sammanhanget får också bedömas om samma önskvärda effekter kan uppnås billigare på annat sätt än genom att inskränka SJ:s möjligheter att genomföra företagsekonomiskt motiverade rationaliseringar.

ELVY NILSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation, även om jag i och för sig tycker det är synd att inte industriministern är den svarande, eftersom jag tagit upp de aktuella problemen ur närings- och regionalpolitiska aspekter. Att jag vände mig till honom och inte till kommunikationsministern var ju för att jag ansåg att hela regeringen, alltså även utanför kommunikationsdepartementet, skulle bli uppmärksammas på vad som håller på att ske inom SJ och därmed också inse de stora regionalpolitiska och näringspolitiska konsekvenser som detta för med sig.

Nu blev det ju inte så, men jag förutsätter att kommunikationsministern i sin egenskap av svarande verkligen talar på hela regeringens vägnar och därmed också väger in hela det samhällsekonomiska synsättet i resonemangen och inte avskärmar SJ:s speciella problem från samhällsproblemen i övrigt.

För det kan inte vara SJ:s egen angelägenhet att på det sätt som är planerat genomföra en nära nog helt ny trafikpolitik, tvärs emot de intentioner som i så många sammanhang från denna talarstol uttalats de senaste åren och som f. ö. också finns uttalade i den borgerliga regeringsdeklarationen där man framhåller att "en ny trafikpolitik byggd på samverkan läggs fast och kollektivtrafiken främjas".

Den här interpellationen, herr Turesson, är något av ett nödrop! Den är ett nödrop i elfte timmen från först och främst alla de människor som bor, inte vid sidan om allfarvägen men väl vid sidan av den som vi så gärna vill skall vara "hela folkets järnväg", men som alltmer tenderar att bli en järnväg endast för människor som bor i de allra största orterna i vårt land.

Den är också ett nödrop från SJ:s egna anställda och från dess fackliga organisationer, ett nödrop riktat till oss politiker med begäran om hjälp

Måndagen den  
12 december 1977

*Om SJ:s stycke-  
godshantering*

att om möjligt stoppa och i varje fall tala om vad som håller på att hända.

Vad är det då som är på gång? Jo, det är de långt avancerade planerna på införandet av en ny styckegodstaxa i vårt land – en omorganisation som innebär att vår kära järnväg skall frakta gods endast mellan 31 olika taxepunkter i vårt land, i princip en enda i varje län!

Det betyder att från en enda plats i varje län skall sedan godset transporterats ut över länet med bil. Detta sker alltså i en tid när vi försöker stimulera till att mer effektivt utnyttja den spårbundna trafiken och därmed avlasta landsvägarna en alltför intensiv biltrafik, vilket bör ske av såväl trafiksäkerhets- som energibesparingsskäl. Vi har ju redan nu så trångt på vägarna att vi under vissa veckoslut har förbud för långtradartrafik.

Att den planerade nya styckegodstaxan kommer att medföra avsevärt fördyrade fraktkostnader för dem som inte händelsevis bor på orter med taxepunkt är fullt klart. Dessa kostnader drabbar näringslivets och företagarverksamhetens redan nu hårt ansträngda ekonomi. Skall man köra godset kors och tvärs över länen på sätt som blir följderna av den nya organisationen behöver man inte vara särskilt god ekonom för att förstå att det måste leda till avsevärt fördyrade kostnader.

Låt mig exemplifiera mina påståenden och åskådliggöra exemplen med en bild på TV-skärmen.

Jag vill sända ett paket från Sunne till Kristinehamn. Detta får då först fraktas med bil från Sunne till Karlstad, 69 km. Därefter går det med järnväg från Karlstad till nästa taxepunkt som är Örebro – då man f. ö. passerar Kristinehamn, en sträcka på 129 km. Sedan återigen per bil från Örebro till Kristinehamn, 68 km. Detta gör en sammanlagd sträcka på 266 km! Sträckan Sunne–Kristinehamn är 101 km.

Utan att vara någon större expert på taxor förstår var och en att i stället för *en* genomgående taxering på järnväg, 101 km, delas det hela upp på *tre helt skilda* taxesträckor på tillsammans 266 km. Även om denna operation kan bli billigare för SJ som kapar bort de minst lönsamma delarna, så anser jag det vara på gränsen till samhällsekonomiskt vanvett att genomföra en organisation som kan få sådana konsekvenser, eftersom följderna blir så avsevärt högre fraktkostnader totalt.

Jag skall ta ytterligare exempel: Gods som skall sändas från Smedjebacken till Fagersta – en sträcka på 32 km – skall först sändas med bil till Smedjebacken–Borlänge som är 57 km. Därefter järnvägsfrakt Borlänge–Västerås, 135 km, och därefter bilfrakt Västerås–Fagersta, 66 km. Totalt en sträcka på 288 km. Sträckan som godset skulle sändas, Smedjebacken–Fagersta, var alltså 32 km.

Det har uppskattats att den föreslagna modellen, om den genomförs, kommer att medföra en fraktfördyring på mellan 15 och 50 %. Det finns därför anledning att tro att biltrafiken helt tar över all befraktning och att de tidigare SJ-kunderna i allt större utsträckning kommer att söka sig till bilföretagen.

I det förslag till styckegodstaxa, enligt vilket bilföretagen skall offerera, har f. ö. angetts att det offererade priset skall uppta årsvolymen minskad

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om SJ:s stycke-  
godshantering*

med 15 resp. 30 %. Detta *kan* ju tolkas så, att SJ över huvud taget inte är intresserat av styckegodset utanför terminalerna.

Som en direkt följd av den föreslagna omorganisationen kommer ett stort antal SJ-anställda – mellan 1 200 och 1 500 har nämnts – att bli friställda från sina nuvarande arbetsuppgifter. Att på de berörda platserna klara omplaceringen torde – i varje fall när det gäller de mindre orterna – bli mycket svårt, för att inte säga omöjligt. Även om statsanställda under vissa förutsättningar har möjlighet till förtidspension, så uppfattas ändock en sådan lösning som mycket negativ av de allra flesta. Det är ju meningsfull sysselsättning och inte pensionering som de vill ha.

Jag ifrågasätter starkt om det kan vara rimligt att så genomgripande förändringar som nu föreslås inom SJ skall kunna få avgöras utan någon som helst prövning av regering och riksdag. Och jag blir närmast bestört när det antyds att inte ens SJ:s styrelse tydligen har att behandla och avgöra beslut av denna storleksordning, som får så stora såväl trafikpolitiska som regionalpolitiska konsekvenser, utan att besluten i stället fattas av SJ:s direktion – alltså på tjänstemannanivå. Jag kan inte underlåta att ställa frågan till kommunikationsministern – som är den högste ansvarige på trafikpolitikens område i det här landet – om han för sin del anser att detta förhållande kan vara tillfredsställande.

Vad är det då som driver SJ-ledningen till denna, jag vill säga extrema och hårda trafikpolitik? Jo, det är – och här skall jag ta SJ-ledningen i försvar – dess ambitioner att till nära nog 110 % leva upp till 1963 års trafikpolitiska beslut, som innebär att varje trafikgren skall bära sina egna kostnader. Och även om riksdagen vid flera tillfällen har uttalat att detta beslut skall bort, så är ju det formella ställningstagandet ännu inte gjort, och därmed gäller alltså 1963 års beslut fortfarande. När inte vi i riksdag och regering beviljar de erforderliga pengarna – och till det är vi medansvariga, både kommunikationsministern och jag – så kapas olönsamma sektorer bort helt enkelt. Vad det blir för konsekvenser för samhället och för enskilda människor, det är liksom inte SJ:s sak – det får andra klara av.

Att det från denna talarstol till leda har pekats på den här bristen på samhällsekonomiskt synsätt förändrar inte sakläget. Men förhållandet kvarstår tydligen tills vi får ett annat trafikpolitiskt beslut.

Ett sådant beslut skulle f. ö. redan ha fattats här i riksdagen, om vi inte förra hösten hade fått ett regeringsskifte. Den förutvarande kommunikationsministern hade långt framskridna planer på en ny trafikpolitisk proposition, som skulle ha lagts fram under föregående höst eller allra senast i våras. Även om jag har förståelse för svårigheterna, så tycker jag det är synd att Bo Turesson inte har kunnat fullfölja Bengt Norlings planer och komma med den stora trafikpolitiska propositionen som vi väntat på så länge och där flera trafikpolitiska utredningar ligger färdiga som underlag. Det är synd därför att det är så mycket som hinner förstöras under denna väntan.

Även om i princip inga olönsamma bandelar skall läggas ned, i varje

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om SJ:s stycke-  
godshantering*

fall inte förrän efter mycket ingående prövningar, är det så mycket annat negativt som sker, som medför en försämring och en minskad attraktivitet. Järnvägsstationer stängs helt eller öppenhållandet blir reducerat. Underhållet på banorna eftersätts med resultat att tågen eller rälsbussarna måste köra med lägre fart, vilket medför längre restider. Detta tog f. ö. Lennart Nilsson upp konkret i sin interpellation.

Man blir också verkligen ledsen när man erfar att det förekommer att tåg går ut från begynnelsestationerna med ostädade vagnar, osv. Allt detta är ju företeelser som minskar SJ:s möjligheter att konkurrera och som alltså på sikt också minskar lönsamheten och ökar underskottet.

Jag vill lämna ytterligare ett konkret exempel, ett skrämmande exempel. Det gäller NK-Åhléns AB:s centrallager i Jordbro här i Storstockholm, som f. n. har en mycket omfattande godstrafik, enligt uppgift omkring 30 containrar per dag. Av någon anledning har SJ inte ansett sig kunna förnya fraktavtalet med Åhléns, f. ö. en affär på 3,5 milj. kr. per år, utan detta lär fr. o. m. den 1 januari 1978 övertas av ASG.

Här har SJ byggt upp både terminal och stickspår med huvudsaklig inriktning på Åhléns. Risken finns nu att terminalen läggs ned helt och hållet, till men för såväl företagsamheten som allmänheten i denna bygd – om man nu inte skall nämna den stora mängd gods som härigenom kommer att drivas ut på de redan hårt trafikerade vägarna i Stockholmsområdet.

Nu vill jag rikta en direkt fråga till kommunikationsministern: Kommer det över huvud taget någon trafikpolitisk proposition, och i så fall när?

Som jag sade i början av mitt anförande riktade jag min interpellation till industriministern, eftersom jag ville ha ett besked om vad regeringen från regionalpolitisk synpunkt tänker göra för att mildra verkningarna, om de föreliggande SJ-planerna skulle bli verklighet. Det hade också varit intressant att höra industriministerns syn på dessa frågor i hans egenskap av talesman för centern. Kan centern verkligen gå med på den ytterligare försämring av landsbygdens förutsättningar som de föreslagna förändringarna innebär? Och kan centern verkligen ställa upp på detta med tanke på energin?

Nu är det ju inte industriministern utan kommunikationsministern som har att svara på interpellationen. På den första av mina frågor har jag väl fått svar. Den andra frågan var f. ö. direkt knuten till den s. k. Åslingdoktrinen, så den kan jag väl inte begära att få något svar på av herr Turesson.

Svaret på min första fråga uppfattar jag trots allt som positivt. Jag uppfattar svaret så, att om de farhågor som jag här har försökt förmedla från såväl oroliga kommunalmän och företagare som från SJ-anställda är befogade, kommer regeringen helt enkelt att inskränka SJ:s möjligheter att genomföra planerna. Att SJ under sådana omständigheter måste få kompensation för det underskott som då uppkommer tar jag för givet. Jag ställer därför frågan om jag uppfattat herr Turessons och regeringens ställningstagande riktigt. Kan man också tolka interpellationssvaret så, att man i

väntan på den trafikpolitiska propositionen, som såvitt jag förstår måste innehålla ett eliminerande av 1963 års beslut, är beredd att "frysa" SJ:s verksamhet på ungefär dagens nivå? Det skulle i så fall innebära att mer övergripande förändringar "som strider mot viktiga sysselsättningsmål eller andra mål för regionalpolitiken och samhällsekonomin", som det står i interpellationssvaret, skulle underställas regeringen för prövning.

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Trafikutskottets ordförande Sven Mellqvist har riktat ett par frågor till kommunikationsministern. Tyvärr har utskottets ordförande inte möjlighet att ta emot svaret här i kammaren i dag och har därför uppdragit åt mig att göra detta.

Jag ber att få tacka för svaret på de båda frågor som Mellqvist har riktat till kommunikationsministern. Jag konstaterar emellertid att det är ett ganska magert svar. Herr Mellqvist har frågat hur SJ:s väntade förändring av styckegodshantering kommer att påverka kundernas kostnader och personalens sysselsättning. Nu framhåller kommunikationsministern att utredningen inte är klar och att det är för tidigt att säga hur en ny styckegodshantering kan komma att påverka kundernas kostnader och vilka personalförändringar som kan uppkomma.

Det är i vårt land tydligen bara kommunikationsministern som inte vet vad följderna blir i dessa avseenden. Det har både från de anställda och från SJ-ledningen gjorts uttalanden innebärande att det blir en betydande personalminskning och avsevärda kostnadsökningar för kunderna.

Vi hade en trafikpolitisk debatt här i kammaren den 7 november. Jag skall inte upprepa de synpunkter som Bertil Zachrisson och jag framförde i den debatten utan vill bara hänvisa till de deklARATIONER som vi då gjorde från socialdemokratiskt håll. Det som nu händer när det gäller styckegodshantering inom SJ går egentligen, herr kommunikationsminister, precis på tvärs mot en samhällsekonomiskt inriktad trafikpolitik som samtliga politiska partier i Sveriges riksdag har uttalat sig för under de senaste åren. Det går också på tvärs mot de målsättningar som en enhällig trafikpolitisk utredning har formulerat. Det har inte heller ett uns med regional trafikplanering att göra.

Därför är det naturligtvis, herr talman, ytterst beklagligt att det här kan ske. Och att det kan ske beror på att riksdagen inte har fått möjlighet att ta ställning till den trafikpolitik vilken vi har varit överens om att vi skulle formulera och för vilken beslutsunderlag i princip finns inom kommunikationsdepartementet. Det är ytterst beklagligt.

Kommunikationsministern säger i sitt svar till trafikutskottets ordförande bl. a. följande:

"För att järnvägen skall kunna behålla sin konkurrenskraft är det nödvändigt att SJ fortlöpande får söka efter och pröva effektivare driftformer. En effektivt fungerande transportapparat är också en förutsättning för att svensk industri skall kunna förbättra sin konkurrenskraft."

Jag vill till 100 % instämma i detta yttrande. Självfallet måste SJ, liksom alla andra affärsdrivande företag och svenska industrier, se till att kunna behålla sin konkurrenskraft och driva sin verksamhet effektivt. Det som är så beklagligt i det här sammanhanget är ju att SJ, i stället för att visa ambitioner att effektivisera sin verksamhet försöker att på något sätt komma ifrån denna. Kommunikationsministern säger också i svaret – och det är en intressant formulering herr talman! – när det gäller personalens engagemang i den här utredningen: "Frågan har i vederbörlig ordning diskuterats med personalorganisationerna." *I vederbörlig ordning* har den diskuterats med personalorganisationerna – vad menas med det? Jo, att "generaldirektören under tiden augusti till oktober besökt samtliga trafikdistrikt för sådana diskussioner". Det är naturligtvis bra. Men vad har då de anställdas organisationer sagt? Accepterar de statsanställda de nya målsättningarna från SJ-ledningen?

Statsanställdas förbund och övriga personalorganisationer har beklagat den bristande planeringen inom SJ när det gäller styckegodstrafiken och framfört som sin mening att SJ måste klart uttala målsättningen för styckegodstrafiken i framtiden. Personalsidan är också införstådd med att åtgärder måste vidtas inom SJ för att få till stånd en resultatförbättring. Personalen är alltså beredd på att en hel del förändringar av taxorna vidtas. Men SJ måste se till, säger personalen, att vidta *positiva* åtgärder – SJ skall således inte bara tillgripa kostnadsänkande åtgärder genom personalinskränkningar utan också se till att volymen ökas, så att det blir mer styckegods. Personalen menar att försäljningsorganisationen och ledningsfunktionen inom styckegodsadministrationen måste förstärkas och vill därför ge SJ:s kundtjänstgrupper ökade möjligheter att verka. Vidare kräver personalen ökad delegering av uppgifter som i dag utförs av de regionala försäljningsorganisationerna ner till de enskilda delarna i företaget.

Personalen säger också att det är lämpligt att en central ledningsfunktion tillskapas för att uppnå bättre samordning och planering och anser vidare att planeringsområdenas ställning i organisationen måste förstärkas.

Jag tror, herr kommunikationsminister, att det inom SJ måste komma till stånd någon form av annat tänkande. SJ måste delegera ner beslutsprocessen och se till att företaget får en aktiv marknadsföring. I dag är det tyvärr så att man måste gå till centralförvaltningen så fort det är fråga om att göra en affär. Det är en byråkrati som är väldigt besvärlig. Detta verkar naturligtvis hämmande för SJ, som då inte får den volymökning och de kunder som skulle förändra och förbättra situationen.

I en, som vi alla vet, för SJ bekymmersam ekonomisk situation, som kanske i och för sig icke i så stor utsträckning beror på SJ självt som på det allmänna konjunkturläget, tycker jag att man där, i stället för att kapitulera och minska – jag skall inte säga friställa, eftersom det inte är någon som blir friställd inom statens järnvägar – personalvolymen med kanske bortemot 1.500 personer, och öka på kostnaderna för kun-

derna med kanske uppemot 30 %, skulle försöka få en sådan aktivitet att SJ kunde öka volymen och därigenom erhålla en ökad omsättning, varigenom SJ skulle kunna minska kostnaderna.

Jag tycker att det är nödvändigt att vi politiker inte bara står vid sidan om och konstaterar vad som sker, utan vi måste – trots att vi icke har formulerat någon ny trafikpolitisk målsättning genom ett riksdagsbeslut – utnyttja de möjligheter som ju måste finnas för att försöka att på något sätt medverka i den fråga vi nu diskuterar på ett positivt sätt. Eftersom kommunikationsministern väl känner statens järnvägar från sin mångåriga tid inom SJ:s styrelse, förväntar jag mig att han i nästa replikomgång kan ge ett lugnande besked till oss här i riksdagen som ställt frågor och interpellationer, men kanske framför allt till människorna ute i vårt land som är oroliga för vad som händer inom statens järnvägars område.

MARTIN OLSSON (c):

Herr talman! Gunnel Jonäng är på grund av utrikes uppdrag förhindrad att ta emot svaret på sin fråga om SJ:s godshantering. Jag gör det i hennes ställe, och jag vill börja med att tacka kommunikationsministern för svaret. Tyvärr kan jag inte finna några direkt klara svar på de olika delfrågor som Gunnel Jonäng har ställt.

Jag vill först ta upp frågan om huruvida SJ:s planer på att koncentrera styckegodshantering till ett fåtal orter är förenliga med riktlinjerna för trafikpolitiken. På den frågan ges inget direkt svar, men jag hoppas att följande mening i interpellationssvaret kan uppfattas som ett svar i detta sammanhang: "Om utredningen skulle visa sig leda också till förändringar som strider mot viktiga sysselsättningsmål eller andra mål för regionalpolitiken och samhällsekonomin, kommer regeringen självfallet att överväga åtgärder för att mildra de negativa effekterna."

Den andra frågan som Gunnel Jonäng ställde gällde om kommunikationsministern anser att den information som skett till berörd SJ-personal varit tillfredsställande. I svaret sägs att frågan i vederbörlig ordning diskuterats med personalorganisationerna och att generaldirektören besökt samtliga trafikdistrikt för sådana diskussioner. Trots detta har SJ:s planer för många av de berörda SJ-anställda kommit överraskande genom att massmedia, såsom fallet synes ha varit exempelvis i Bollnäs, varit först med att informera.

Den tredje frågan gällde om kommunikationsministern är beredd att medverka till åtgärder som innebär att SJ:s godsservice ej försämras genom nedläggningen av godshantering i Bollnäs. Jag har förståelse för att kommunikationsministern inte i svaret uttalar sig om varje ort, men det hade varit värdefullt att få ett generellt uttalande gällande alla de orter som drabbas. Det jag nyss citerade ur interpellationssvaret kanske skall ses som svar även på denna fråga.

För de många orter som förlorar styckegodshantering om förslaget genomförs betyder det lägre sysselsättning inom SJ och säkerligen högre kostnader och försämrade service för alla dem som utnyttjar SJ:s stycke-

Måndagen den  
12 december 1977

*Om SJ:s stycke-  
godshantering*

godstransport. En försämrad service skulle för berörda orter innebära också en försämrad infrastruktur och göra dem mindre konkurrenskraftiga jämfört med de stora centralorterna i resp. län. De orter det gäller har redan svårigheter, och de kämpar för att undvika ytterligare minskningar i befolkningsunderlaget. Ett stort regionalpolitiskt stöd har utgått och utgår till dessa orter för att de skall kunna klara sysselsättningen.

Ett genomförande av SJ:s förslag skulle alltså bli negativt ur regionalpolitisk synpunkt och skulle kanske främst motverka strävandena att uppnå balans inom länen.

SJ:s förslag innebär att transporter överflyttas från järnväg till landsväg, vilket är tvärt emot strävandena att utnyttja järnvägarna så mycket som möjligt och få en ur både miljö- och resurshushållningssynpunkt avvägd trafikpolitik. Redan nu är det allmänt för mycket trafik på landsvägarna och för litet trafik på järnvägarna. Skulle stora delar av styckegodset dirigeras ut på våra förut överbelastade vägar kan det ge utslag i fler trafikolyckor, ökad belastning och samtidigt ett slöseri med energi och en snabbare nedslitning av vårt vägnät.

Herr talman! I frågan hänvisas till förhållandena i Gävleborgs och Kopparbergs län. Jag vill något erinra om förslagets följder för mellersta Norrland, för Västernorrlands och Jämtlands län. I de här båda länen föreslås att styckegodshantering centraliseras till Sundsvall, Örnsköldsvik och Östersund. Det betyder i Västernorrlands län att orter som Ånge, Härnösand, Kramfors och Sollefteå förlorar godshantering. Ånge är ju en ort som en gång byggdes upp kring SJ:s verksamhet. Under de två senaste årtiondena har sysselsättningen inom SJ där successivt minskat och därmed har även kommunens befolkningstal gått tillbaka. Föreliggande förslag skulle innebära en ytterligare nedgång av sysselsättningen och en försämring av den service som Ånge kan erbjuda de företag man försöker få lokaliserade dit. Det är att märka att det är tio mil till Sundsvall, som då är närmaste järnvägsstation med styckegodshantering.

En annan del av Västernorrlands län är Ådalen, vars problem är väl kända för kammaren. SJ:s förslag innebär att närmaste styckegodscentraler blir Sundsvall och Örnsköldsvik, och det finns risk för att detta kommer att innebära en ny negativ faktor för det här hårt drabbade området i vårt land. De tre kommuncentra det gäller får 5 à 10 eller kanske 15 mil till närmaste styckegodscentral om man väljer de bästa landsvägarna.

En järnvägslinje som berör både Västernorrland och Jämtland är Forsmo-Hoting-banan. Den är redan förut en hotad bandel och risken föreligger för att omläggningen av styckegodstrafiken innebär ett ytterligare hot.

Trafikpolitiken kan inte ses ensidigt ur SJ:s företagsekonomiska synpunkt utan måste i stället ses ur allmänt samhällsekonomiska perspektiv. Vad som kan vara ekonomiskt för SJ kan samtidigt bli negativt och dyrbart för andra verksamheter. Trafikpolitiken är en viktig faktor inom regionalpolitiken. Strävan måste därför vara att genom trafikpolitiken skapa så likartade förutsättningar som möjligt för olika orter, för att nå

balans mellan de olika länen och inom de olika länen. Risken är ju att en utveckling fortsätter inom varje län där länens primära centrum blir allt större och övriga orter allt mindre. I det här fallet är det i huvudsak primära centra som blir styckegodscentraler.

Jag hoppas att kommunikationsministern använder sitt inflytande så att SJ:s verksamhet blir ett instrument för en positiv regionalpolitik och en positiv sysselsättningspolitik.

Därmed ber jag än en gång att få tacka för det svar som kommunikationsministern har gett på Gunnel Jonängs fråga.

STIG ALFTIN (s):

Herr talman! I den här debatten vill jag först vidarebefordra några lokala synpunkter till kommunikationsminister Bo Turesson.

I Hälsingland har vi mött protester från allmänheten, från företag och fackliga organisationer, som reagerat mot SJ:s planer på att helt lägga ned styckegodshantering vid järnvägen inom vårt landskap för att i stället övergå till landsvägstransporter och centralisering av verksamheten till en enda godsterminal för hela Gävleborgs län, i Gävle. Allmänheten är i dag väl medveten om de miljö- och trafiksäkerhetsmässiga problem som hänger samman med växande bilism och tunga transporter på våra landsvägar.

De orter i Hälsingland, som nu är utsedda att drabbas av SJ:s planer på nedläggning av styckegodshantering, är Bollnäs, Söderhamn, Hudiksvall och Ljusdal. Om sedan även SJ:s planer på fjärrblockering fullföljs och tågklarerarna dras in, kommer även järnvägsstationerna i stor utsträckning att vara obemannade.

I Bollnäs har SJ tidigare spelat en betydande roll som arbetsgivare. Men undan för undan har vi upplevt att SJ på område efter område har avvecklat och centraliserat sin verksamhet, något som sammantaget har drabbat kommunen hårt. En gång i tiden hade SJ ca 1 500 anställda i Bollnäs, i dag är det ca 500.

Mot den här bakgrunden kan det tyckas att godshantering, som nu sysselsätter 15–20 man i Bollnäs och ett 50-tal i hela landskapet, inte skulle ha så stor betydelse. Men om man betänker att kommunen inte är så stor och välutvecklad när det gäller industriell sysselsättning, så har varje arbetstillfälle sin betydelse, inte minst med tanke på den stora arbetslöshet som nu råder.

Tidigare har jag tillsammans med representanter för vår kommun och berörda fackliga organisationer uppvaktat såväl förre kommunikationsministern Bengt Norling som SJ-chefen Lars Peterson om SJ:s olika verksamheter i Bollnäs, och då speciellt i fråga om järnvägsverkstadens framtid och möjligheter att fortsätta samt förhoppningsvis även utveckla nya aktiviteter.

I november månad i år gjordes en ny uppvaktning här i riksdagshuset inför riksdagens trafikutskott. Det gällde då bl. a. den nu aktuella styckegodshantering och frågan om SJ:s godsmagasin som brann ner vid

Måndagen den  
12 december 1977

*Om SJ:s stycke-  
godshantering*

en eldsvåda i början av året – en fråga som ännu inte är löst.

Förslaget om centralisering till ett 30-tal godsterminaler för hela landet och ca 550 s. k. bilpunkter innebär inte bara ökade miljöproblem och trafiksäkerhetsrisker på våra vägar; som jag ser det måste det även vara en kapitalförstörelse att inte utnyttja den stora kapacitet som vårt järnvägsnät utgör. Jag är inte heller övertygad om att förslaget kommer att innebära bättre service eller några lägre kostnader för SJ:s kunder.

Eftersom gods- och transportpolitiken utgör en del av trafikpolitiken vill jag redovisa en del synpunkter.

Från såväl borgerligt som socialdemokratiskt håll har det ofta riktats kritik mot 1963 års trafikpolitiska beslut, en kritik som jag i flera avseenden tycker har visat sig vara befogad.

1963 års trafikpolitiska beslut har något förenklat inneburit att de olika verksamheterna var för sig har bedrivits ur rent företagsekonomisk synpunkt. Redan vid 1972 års socialdemokratiska partikongress gjordes när det gäller trafikpolitiken ett viktigt ställningstagande, nämligen att 1963 års riksdagsbeslut om trafikpolitiken till vissa delar skulle omprövas.

Vid 1975 års partikongress var enigheten inom vårt parti total om behovet av en helt ny trafikpolitik. Därför har det alltsedan partikongressen pågått ett intensivt arbete med att ta fram underlag för nya beslut om vår framtida trafikpolitik.

I medvetande om att nya faktorer och värderingar hela tiden har tillkommit tog den socialdemokratiska regeringen initiativ till ett omfattande utredningsarbete. Det syftade till ett nytt riksdagsbeslut och en trafikpolitisk proposition, som enligt förre kommunikationsministern Bengt Norling skulle ha lagts på riksdagens bord i år.

Målet för den nya trafikpolitiken skulle enligt kongressens beslut vara att åstadkomma en god trafikförsörjning och en god trafikmiljö i landets olika regioner samt utjämna skillnader i socialt och ekonomiskt hänseende mellan enskilda eller grupper av människor, såväl inom som mellan olika regioner.

Den nya trafikpolitiken skulle även kännetecknas av att vara ett verkamt medel för att uppnå andra målsättningar i samhället. Det kan gälla regionalpolitiken, arbetsmarknadspolitiken, miljöpolitiken eller energipolitiken.

En annan utgångspunkt för den nya trafikpolitiken skulle vara ett vidgat samhällsekonomiskt betraktelsesätt på bekostnad av de företagsekonomiska lönsamhetsprinciperna. En detalj i kongressuttalandet som jag personligen fäste stor vikt vid var att den långväga lastbilstrafikens expansion måste begränsas samtidigt som vi skall söka utnyttja vårt järnvägsnät till dess fulla kapacitet.

I dag tycker jag att debatten här har visat att verkligheten och utvecklingen går i motsatt riktning. Enbart det förhållandet, att föroreningarna från motorfordon i dag är större än den totala mängd föroreningar som släpps ut i luften från industrier och genom lokaluppvärmning, elproduktion och avfallsbränning, borde vara ett argument för att

inte ytterligare öka bilismen på järnvägens bekostnad.

Vid olika tillfällen har vår nye kommunikationsminister, Bo Turesson, försäkrat att vi skulle få ett regeringsförslag om en ny trafikpolitik. Tyvärr verkar det som om den borgerliga regeringen hade lagt utredningsförslagen i skrivbordslådan.

Kommunikationsministerns uttalande här i riksdagen den 13 oktober, att han anser 1963 års trafikpolitiska beslut i princip vara riktigt och välgrundat, tycker jag inger oro för framtiden. Den ljusning som jag ser ligger i förhoppningen att 1979 års val skall ge socialdemokratin en sådan majoritetsställning i riksdagen att det möjliggör ett nytt trafikpolitiskt beslut som ligger i linje med partikongressens uttalande.

KERSTIN NILSSON (s):

Herr talman! SJ:s modell till ny prissättning för styckegodstransporter oroar människor i våra vidsträckta län i allmänhet och människor i Norrbotten, som utgör en fjärdedel av Sverige, i synnerhet.

Enligt SJ-modellen skall i fortsättningen styckegods till Norrbotten transporteras med järnväg endast till Luleå och eventuellt också till Kiruna.

Styckegodstrafiken till och från alla andra orter skall ändras från spårbunden transport till transport med lastbilar på landsväg. Därvid bryts det nuvarande zontaxeyesystemet sönder, det system som skapats för att nå jämlikhet i fråga om taxor och avgifter.

Förutom SJ-frakten till terminalen får kunden betala för biltransporten från den s. k. taxepunkten, dvs. terminalen, till bestämmelseorten.

Detta blir förödande för människor som bor på avstånd från terminalorten. De kraftigt ökade fraktkostnaderna slår undan förutsättningarna för småföretag utanför terminalorten Luleå. I själva verket blir all småföretagsamhet utanför terminalorten omöjlig.

– Det är en centraliseringsdrive utan like som nu inletts. Så kommenterar de i Norrbotten redan initierade det senaste hugskottet från SJ-ledningen. Förslaget till ny taxesättning ingriper direkt i lokaliseringspolitiken, utan att de som svarar för den regionalpolitiska översynen haft någon möjlighet att göra sig hörda.

Det här diskuterade förslaget från generaldirektören för SJ urholkar SJ:s verksamhet inifrån. Det är ett utslag av en yttlig kostnadsjakt, där man bortser från de samhällsekonomiska konsekvenserna. Om man överför transporter från järnväg till landsväg medför det en ökad förbrukning av dyr importerad energi. Härtill kommer stigande oljepriser, så att man uppnår gränsvärden där eldrivna lok vid en jämförelse ger billigare transporter. Ökad bilism innebär, som tidigare nämnts här, ökat slitage på våra vägar, vilket leder till krav på större väganslag. Ökad trafikintensitet på vägarna ökar också trafikriskerna och luftföroreningarna.

I regioner med stora avstånd kommer fraktkostnaderna för det bilburna godset att bli orimligt höga. Om inte servicen skall eftersättas måste kommunerna gå in och subventionera trafiken. Då överförs finansieringen

Måndagen den  
12 december 1977

*Om SJ:s stycke-  
godshantering*

från progressiv till proportionell beskattning, vilket i sin tur ökar orättvisorna.

Vad händer i övrigt med det tusental SJ-anställda som genom SJ:s senaste propåer förlorar sina arbeten? Blir det fråga om förtidspensionering i stället för det samhällsnyttiga arbete man nu har?

Genomförs förslaget försämras servicen för folk som är bosatta i glesbygd. Det blir färre arbetstillfällen, och det leder till snabb avfolkning. Någon entydig och klar bild av de nya taxorna kan inte ges f. n., eftersom SJ nu förhandlar om entreprenader med åkerirörelser som vill ombesörja frakter. För många orter i Norrbotten kan det dock bli fråga om en fördubbling, ja, en mångdubbling av fraktkostnaderna för paketgods.

Enligt vad som är känt om den nya modellen för prissättning på styckegods förefaller införandet av taxepunktssystemet avigt, i många hänseenden bakvänt.

Tillåt mig, herr talman, att ge några exempel för Norrbottens del.

Om endast en terminal – Luleå – finns i Norrbotten, skulle transport av gods från exempelvis Storuman till Gällivare ske på följande sätt:

Bilfrakt Storuman–Umeå = 233 km.

Järnvägsfrakt Umeå–Luleå = 354 km.

Bilfrakt Luleå–Gällivare = 283 km.

Landsvägssträckan Luleå–Gällivare är 115 km längre än järnvägssträckan Luleå–Gällivare. Tillsammans blir fraktsträckan Storuman–Gällivare enligt den nya modellen 870 km, dvs. en fördubbling jämfört med den befintliga järnvägssträckan mellan orterna. Mellan Storuman och Gällivare är järnvägssträckan nämligen 435 km.

Införs två s. k. taxepunkter, terminaler, i Norrbotten, nämligen Luleå och Kiruna – oklarhet råder därom – skulle godset från Luleå till Gällivare dras med järnväg genom och förbi Gällivare till Kiruna och sedan tillbaka från Kiruna till Gällivare med lastbil. Det är en sträcka på mer än 200 km.

Jag skall återge några röster från olika orter i Norrbotten. Här rör det sig om människor som redan, trots SJ:s hemlighetsfullhet, är initierade.

I Gällivare finner man SJ-förslaget skrattretande. Det innebär nämligen att gällivarebor skulle se fraktgodset med ilfart fara förbi Gällivare till det över 100 km längre bort belägna Kiruna, för att sedan i sinom tid med lastbil åter transporteras en ännu längre väg tillbaka till Gällivare. Gällivarekunden skulle få betala frakten Gällivare–Kiruna tur och retur, vilken är onödig, dyr och dessutom tidskrävande.

I gränsbygden Haparanda–Övertorneå–Pajala anställer man jämförelser med förhållandena på andra sidan gränssälven, vilka blir klart negativa för svensk sida. Förverkligas SJ-planerna, talar man om en återgång till egenhushållningens tidevarv. Realiseras de av SJ initierade förslagen, innebär de en snabb nedläggning av bandelar. Är det för Norrbottens vidkommande dithän man strävar, att kvar endast blir malmbanan eller t. o. m. bara en del av malmbanan, som i 70 år varit en mjölkko för SJ?

När dessa SJ:s intentioner kommer till offentlig kännedom blir det en chock för glesbygdens folk. Vad finns kvar av löftena i regeringsdeklarationen? Det är ett hån mot Norrbottens människor att SJ inte anser sig ha råd med järnvägar, som är byggda av järn och som drivs med elkraft från Norrbotten.

Statens järnvägar är i själva verket i folks medvetande inte enbart ett affärsdrivande verk. SJ med sina många väntsalar betraktas så att säga som ett "öppet hus". En av våra mest folkkära författare berättade, hur han funnit inte bara värme utan även trygghet under beredskapsåren, när han övernattat i SJ-väntsalen i Matarengi. 30 år senare frågade han mig: Finns den väntsalen kvar? Ja – men hur länge om de nya SJ-planerna sätts i verket?

SJ har en service-minded personal. Vi som så ofta som möjligt tar SJ:s tjänster i anspråk har många bevis på den välvilja personalen bemöter kunder med. Vilken vänlighet, "stå-till-tjänst-vilja", finns inte hos stationskarlar, biljettförsäljare, stinsar! Och vilken trygghet skänker inte lokförare och konduktörer oss resenärer! SJ har en nästan otroligt lojal personal, som ställer upp för företaget som om det vore ideellt. Därvidlag framstår SJ som ett mönster bland statens företag. Varför då söka rasera det?

Att enbart lägga lönsamhetsaspekter på SJ i exempelvis gränsbygd vore som att lägga lönsamhetskrav på försvaret eller polisen.

Att år 1978 anta och genomföra SJ-ledningens förslag till terminalsystem skulle ur många aspekter vara helt förkastligt, paradoxalt och skulle motarbeta andra strävanden, där man ser till den totala samhällsnyttan.

Förslaget utgår från en kortsiktig ekonomisk lönsamhetskalkyl. Det är ett kortsiktigt lönsamhetstänkande, som SJ-ledningen presterat.

Det har emellertid varit allmänt antaget att ett nytt trafikpolitiskt förslag skulle föreläggas årets riksdag. En samlad trafikproposition har dock inte lagts. Vi vill tolka det förhållandet positivt, att förslaget fördröjts.

I avvaktan på beslut om en ny statlig trafikpolitik måste staten ta ansvaret för att den regionala trafiken har en tillfredsställande utformning. Kommunikationsministern bör förhindra att detta för den regionala trafiken förödande ingreppet görs före beslutet om ny statlig trafikpolitik.

Genomförs det här diskuterade förslaget går det stiek i stäv mot regeringsdeklarationen om decentralisering, garanterande av sysselsättning och boende i alla delar av landet och om främjande av kollektivtrafik. Så sent som i lördags aviserade jordbruksminister Dahlgren minskad bilism. I en tid med ökande kostnader för bilismen borde man utnyttja SJ:s hela kapacitet till person- och godstrafik och överföra bilburna transporter till järnväg. De starkt stigande kostnaderna för bilism och lastbilar torde SJ:s generaldirektör känna till i sin egenskap av ordförande i ASG – Aktiebolaget Svenska Godscentralen. Avtalen mellan SJ och ASG anses som förmånliga för ASG.

SJ borde se sin chans, då kostnaderna för egen bil och för lastbilstrafik

tenderar att starkt öka. Inom ett par decennier räknar man ju dessutom med att oljefyndigheterna tagit slut.

Herr talman! Inför det perspektivet frågar man sig: Vilka kortsiktiga perspektiv rör sig SJ egentligen med?

RUNE JOHANSSON i Åmål (s):

Herr talman! Man har en känsla av att det mesta i den här debatten redan är sagt, och då jag inte nu tänker gå in på några tekniska resonemang skall jag fatta mig så kort som möjligt.

Låt mig inleda med att säga att jag helt delar Kurt Hugossons uppfattning om den politiska bedömningen rörande den här verksamheten.

Jag har begärt ordet i den här debatten bl. a. på grund av att jag under 25 år jobbat inom SJ och på nära håll har kunnat följa problemen och utvecklingen inom företaget men också på grund av att jag liksom personalen har reagerat mot att SJ-ledningen nu återigen tydligt försöker krympa sin egen verksamhet.

Det är helt klart att en rad av de rationaliseringar och inskränkningar som man hittills genomfört inom SJ har varit motiverade från både företagsekonomisk och samhällsekonomisk synpunkt. Men till slut når man en punkt där ytterligare nedskärningar får en direkt negativ effekt – vilket inte minst alla inlägg i dag har verifierat. Frågan är om inte denna planerade omläggning av styckegodshantering kommer att visa sig både dyr och felaktig. Enligt de uppgifter som jag har fått kommer mellan 500 och upp till kanske 1 500 SJ-anställda att omplaceras till nya arbetsuppgifter i och med att SJ:s egen verksamhet med godshantering skärs ned. Det allvarliga, Bo Turesson, är att det här till största delen rör sig om människor som tidigare blivit omplacerade – dvs. människor som det är svårast att nu erbjuda nya och meningsfulla arbetsuppgifter.

När samtidigt SJ:s högsta ledning säger sig ha för mycket personal totalt inom det egna reviret kommer också denna övertaliga magasinpersonal och övriga människor i och med omflyttningen att belasta andra konton där redan kostnaderna enligt SJ är för höga. Detta medför också att konkurrensen kommer att minska på de här andra områdena. Det är ett av skälen till att man kan ifrågasätta riktigheten i en omläggning av det här slaget. Om styckegods i fortsättningen skall transporteras på järnväg mellan bara ett trettiotal stationer i landet, blir detta helt på tvärs med vad SJ:s personal, som kan transportfrågor, har sagt tidigare, och det blir också helt på tvärs med vad regeringen och riksdagen tidigare har uttalat i enighet.

Det är riktigt att SJ:s godsfrakt går med förlust. Det är också riktigt att någonting måste göras. Men detta problem löser man inte genom att ensidigt vara ute och jaga lönekostnader och personalkostnader. Sunt förnuft säger att man i stället skall försöka utnyttja sina produktionsresurser i så hög grad som möjligt. De fasta kostnaderna finns ju kvar. Även om SJ inte fraktar ett enda paket ligger dessa kostnader kvar inom

SJ-förvaltningen. Man efterlyser nu verkligen en progressiv transportpolitik.

Kontentan av det här inlägget, herr talman, blir att ett ingripande från regeringens sida just nu är i högsta grad befogat och att beslutet om en eventuell omorganisation bör framflyttas till dess ett förslag finns som tar upp både samhällsekonomiska och personalekonomiska aspekter – och som också tar hänsyn till SJ:s egna intressen.

Är Bo Turesson överens med mig om att ett sådant här ingrepp i verksamheten måste förankras både i SJ:s styrelse och i regeringen, och är han också överens med mig om att SJ i framtiden skall spela en betydande roll i vårt samhälle – ja, då måste ett beslut om styckegodshanteringen fattas med helt andra utgångspunkter än man nu har för avsikt att göra.

HAGAR NORMARK (s):

Herr talman! Jag kan till fullo instämma i det som tidigare sagts här i dag, men jag vill ändå säga något ytterligare. Vi är överens om att väl utvecklade och regelbundna transporter är ett samhällsintresse som till stor del bör kunna tillgodoses genom kollektivtrafiken. Det bör vara en huvuduppgift att se till att kollektivtrafiken fungerar och ges möjlighet att göra det. Frågan får inte ses enbart ur trafikföretagsekonomisk synvinkel, utan kollektivtrafiken är en politisk angelägenhet av stort allmänintresse.

Vi ser ofta rubriker som talar om enskildas och kommuners oro för att få sämre service. Det gäller inte minst på SJ-området. Rubriken "Protest mot SJ-förslag" i lokaltidningen hemma för den 8 december har som grund ett förslag att ändra tidtabellen på vissa delar av inlandsbanan, vilket skulle medföra sämre service till glesbygdsbefolkningen. På sikt befäras det innebära att banan inte kan utnyttjas och att banan därmed avskaffar sig själv.

Jag skulle ha kunnat ställa en fråga om bara detta, men eftersom det är ett delproblem som ingår i ett större sammanhang har jag begärt ordet i anslutning till Elvy Nilssons interpellation.

Trafikpolitiska utredningens arbete har återopats flera gånger under dagens debatt. Jag vill därför påminna om att utredningen i sitt delbetänkande Trafikpolitik – behov och möjligheter fastslog att den samhällsekonomiska målsättningen måste vara grundläggande för det fortsatta trafikpolitiska arbetet. Vad detta innebär angav utredningen i några punkter. Jag kommer att citera en del av dem.

Utredningen sade att den samhällsekonomiska målsättningen innebär "att transportsystemet genom en ändamålsenlig och fortlöpande samhällets trafikplanering är funktionellt samordnat med annan samhällsplanering så att transportsektorn kan utvecklas i samspel med andra samhällssektorer och i överensstämmelse med de av statsmakterna antagna regional- och näringspolitiska riktlinjerna etc.;

Nr 46

Måndagen den  
12 december 1977

*Om SJ:s styckegodshantering*

Måndagen den  
12 december 1977

*Om SJ:s stycke-  
godshantering*

att transporttjänsterna tillhandahålls i former som tillgodoser samhällets krav i fråga om trafiksäkerhet, arbetarskydd och en god miljö".

Visst måste det väl anses vara miljöförstörande att, som vi befarar, trafik övergår från järnväg till landsväg. Det har också negativ inverkan på trafiksäkerheten.

Den samhällsekonomiska målsättningen innebär enligt utredningen vidare

"att transporttjänsterna tillhandahålls i former som innebär ökadushållning med energi och medverkar till att av statsmakterna uppställda energisparmål kan uppnås".

Detta uttalades 1975. Kravet på energisparande har inte minskat sedan dess. Energifrågorna är ju numera en synnerligen het potatis.

Utredningen uttalade vidare

"att kollektiva trafikmedel bör stå till förfogande i en utsträckning och form som innebär en godtagbar service även i områden, där trafikunderlaget är otillräckligt för att medge en ekonomiskt självbärande trafikservice;

att trafikutbudet successivt bör kunna anpassas med hänsyn till ändrade transportbehov varvid inriktning på kollektiva trafikmedel eftersträvas".

Dessa satser och ytterligare några var trafikpolitiska utredningen helt enig om. Representanter för alla politiska partier, näringslivet och övriga som deltog i utredningsarbetet ställde sig bakom detta synsätt.

Även om trafikutövarna i en del fall kan ha tagit samhällelig hänsyn vid sin trafikplanering, är den i första hand företagsekonomiskt upplagd. Det behövs en övergripande trafikplanering, som tar hänsyn till de samhällsekonomiska intressena inom olika sektorer. Mycket värdefullt arbete har gjorts i en rad statliga utredningar och i den kommunala och regionala trafikplaneringen, ett arbete som inte beaktas på det sätt som man har rätt att kräva. Jag befarar alltså att mycket arbete måste göras om eller gå till spillo. Det är mycket otillfredsställande att en övergripande trafikpolitisk proposition verkar dröja till en oviss framtid. Detsamma verkar vara fallet med delfrågor. I de synskadades tidning nr 9 kan vi läsa följande häpnadsväckande uppgifter. Bo Turesson uppvaktades av DHR som ville att HAKO-utredningens förslag skulle genomföras, och han svarade enligt tidningen:

"Jag har engagerat mig hårt för att få igenom HAKO-förslagen. Regeringen har emellertid vid ett möte beslutat reformstopp. Det drabbar bl. a. HAKO-förslagen. HAKO har uppskjutits tills vidare. Det är tråkigt och jag förstår att ni blir indignerade, eftersom jag inför er och till riksdagen utlovat proposition under hösten i år. För närvarande kan jag inte göra något åt saken. Så fort tillfälle ges ska jag se till att få lägga en proposition till riksdagen. När den tidpunkten inträder vet jag inte."

Jag frågar kommunikationsminister Bo Turesson: Är detta uttalande riktigt återgivet, och har kommunikationsministern inte några möjligheter att ange tidpunkten när han beräknar komma med en trafikpolitisk proposition?

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Nu skall jag på tio minuter försöka svara på en mängd frågor som har ställts till mig. Det finns ingen möjlighet för mig att ta var och en av mina meddebattörer för sig, utan jag skall försöka göra en sammanfattning.

Jag kan hålla med om mycket av det som Hagar Normark sade. Vi behöver en trafikpolitik av ungefär den art som hon skisserade bl. a. av tre skäl som jag aldrig försummar att framhålla:

Vi måste spara energi. Energitillgångarna är ändliga. Det finns pessimister som säger att om 30 år är oljan slut, och det finns de som är mer optimistiska och säger att den räcker i 100 år. Vi vet naturligtvis inte vem som har rätt, men en sak vet vi och det är att en dag är oljan slut. Därför måste vi spara energi, och det måste vi tänka på även i trafikpolitiken.

En annan sak som talar för att vi skall försöka främja samhällliga trafikformer, s. k. kollektiv trafik och spårbunden trafik, är att de förbättrar miljön i jämförelse med den ohämmade landsvägstrafiken.

Det tredje skälet är att den kollektiva trafiken ökar trafiksäkerheten på vägarna genom att vi får mindre tät trafik.

Detta tycker jag är väldigt starka skäl, och de präglar mitt arbete och mina ställningstaganden i en mängd frågor som jag har att föreslå regeringen att besluta om.

Beträffande den aktuella frågan om planerna på en ny stycke- godshandling vid SJ är utgångsläget detta. SJ har konstaterat att stycke- godshandlingen förorsakar företaget en förlust på 200 milj. kr. per år. Då är det SJ-ledningens skyldighet att försöka vidta åtgärder för att minska den förlusten. I annat fall måste företaget hos riksdagen begära att få dessa 200 milj. kr., för det måste ju betala löner till sina anställda och betala andra kostnader. Då har man utarbetat ett förslag som i någon mån skiljer sig från dagens stycke- godshandling – men inte fullt så radikalt, om jag har fattat det rätt, som flera talare här har velat göra gällande.

De nuvarande 34 terminalerna minskas till 31. Det innebär att i viss utsträckning kommer den bilfrakt från terminalerna till kunderna som redan sker från alla dessa 34 att bli av litet större omfattning. Det låter på många talare som om detta skulle leda till en enorm ansvällning av trafiken på våra vägar. Det är inte riktigt så. Nu vill jag inte försvara det här systemet – jag vet för litet om det – men jag vill i alla fall att vi skall tala om konkreta saker och inte om fantasier.

I dag fraktas totalt på landsväg 560 miljoner ton gods. SJ:s stycke- godshandling omfattar 1 miljon ton. Därav fraktas mellan vagntermi- nalerna 700 000 ton, varav med järnväg 65 000 ton. Om man flyttar över de 65 000 ton som går med järnväg mellan vagnterminalerna till landsväg – det är detta det är fråga om; ingenting annat – innebär det att de totala godstransporterna på landsväg ökar med 0,1 %/oo. Det är alltså en mycket liten del av det hela. Jag tar här inte ställning i sak, utan har bara velat lämna denna sakliga upplysning så att det blir någon liten motvikt

Nr 46

Måndagen den  
12 december 1977

*Om SJ:s stycke-  
godshandling*

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om SJ:s stycke-  
godshantering*

mot de överdrivna farhågorna för att landsvägarna skall proppas igen med styckegodslastbilar.

Det har här talats om väldigt mycket, bl. a. om ostädade vagnar. Jag såg häromdagen en alarmerande uppgift om detta i tidningen. Jag vill gärna med en gång säga att det är rent oanständigt om sådant förekommer. Så får det naturligtvis inte vara. Framför allt sovvnagnar måste vara välstäddade, så att man inte löper hälsorisker när man ligger i dem. Man skall kunna sätta bara fötter på mattan utan att få fotvårter. Det är alldeles självklart att den städningen inte får eftersättas eller försummas. Jag kände inte till detta förrän jag läste denna artikel häromdagen. Vi måste naturligtvis se till att inte sådant förekommer.

Det har frågats om jag anser att SJ:s styrelse skall ta ställning till den här frågan. Självfallet skall den göra det, och jag förutsätter att det kommer att ske.

Man har vidare frågat mig om jag anser att SJ skall få försämra servicen ytterligare och om SJ i annat fall skall få pengar för att betala under-skotten. Det har vidare frågats om jag anser att regeringen skall fatta beslut i dessa frågor eller om det är någonting som kommunikationsdepartementet exklusivt skall fatta beslut om. Självfallet är detta rege-ringsfrågor.

Jag berättade tidigare om hur många ärenden som gällde besvär över minskad SJ-service vilka jag ärvde efter min företrädare. Dessa besvär be-handlade vi naturligtvis i regeringen, och i över hälften av fallen föreslog jag bifall till besvären, vilket regeringen också beslutade. Detta är självfallet frågor som rör regeringens samlade policy, och frågorna kommer att be-handlas i enlighet därmed.

Det har vidare frågats vilken kostnadsökning detta kommer att medföra för kunderna och vilka följder det får för personalens sysselsättning. Det vet jag inte, eftersom jag ännu inte sett det färdiga förslaget. Den 10 januari skall förslagen beträffande biltransportkostnaderna ha kommit in till SJ. Dessa skall sedan bearbetas, och så småningom får vi naturligtvis en sammanställning. Dessförinnan kan jag tyvärr inte uttala mig.

Kurt Hugosson sade att alla utom kommunikationsministern känner till detta. Ja, vad är det man vet? Man har hört en massa rykten, men hur sakliga dessa är kan jag inte bedöma. Jag vill i varje fall inte uttala mig förrän jag har fått en fullständig information. Den informationen kan SJ inte lämna ännu, eftersom dess förslag inte är färdigt.

Vidare har formerna för informationen kritiserats. Det har påpekats att jag i svaret sagt att SJ:s generaldirektör har besökt samtliga trafik-distrikt och informerat om detta. Vad jag sade var att detta bl. a. var den information som förekommit.

Det har vidare sagts att Statsanställdas förbund har kritiserat SJ för bristande planering och att förbundet vill medverka till en resultatför-bättring genom att öka volymen. Det är lätt att säga detta, men det är inte så lätt att göra det, framför allt inte i nu rådande konjunktur. Det konstaterade även Kurt Hugosson, varför jag inte skall kritisera ho-

nom för det uttalandet.

Däremot är det en missuppfattning när man säger att personalen skall minskas med 1 500 personer. Enligt vad jag erfarit från SJ – jag utgår från att uppgiften är riktig – är det totala antalet anställda i SJ:s godsmagasin 1 500. Därmed inte sagt att alla skall rationaliseras bort, långt därifrån!

Flera talare har sagt att detta innebär så stora försämringar, men på flertalet orter i större delen av landet råder redan de förhållanden som ni kritiserar. Om jag minns rätt har vi haft den här organisationen sedan 1968 eller 1969 när knutpunktssystemet infördes. Vad som nu sker är vissa modifieringar. Om dessa medför försämrad service i fråga om snabbhet i befordran av styckegodset eller om de medför väsentligt ökade kostnader, så är jag villig att underkasta dem en kritisk granskning just med hänsyn till de regionalpolitiska strävanden som riksdag och regering är helt överens om.

Det får inte vara så, att staten för att skapa försörjningsmöjligheter och sysselsättning på en ort med ena handen hjälper företag att lokalisera sig till denna och hjälper dem med lån och bidrag, och att sedan samma stat med andra handen lägger på dem så höga kostnader att de inte kan klara sig på den orten. Då är regionalpolitiken rätt meningslös. Det är den sammanhållna, samhällsekonomiska, regionalpolitiska, näringspolitiska, sociala – ja, vad ni vill – synen på det som staten, företrädare av regering och riksdag, skall lägga på sådana här ting. Men SJ gör det inte. SJ anlägger de företagsekonomiska synpunkterna.

Ja, nu är tiden ute för mig. Jag får väl återkomma med ytterligare en replik när någon av mina meddebattörer har haft ordet.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

ELVY NILSSON (s):

Herr talman! Bo Turesson antyder något förvånande att han kunde den här frågan för litet, men han slog fast att det här rörde sig om en förändring från 34 taxepunkter till 31. Detta gör mig verkligen förvånad.

Jag kan bara ta exempel från mitt eget län där Karlstad skall bli den enda taxepunkten, vilket innebär att Kil, Arvika, Charlottenberg och Kristinehamn på den stora sträckan blir utan dessa taxepunkter. På min egen bana, Fryksdalsbanan, har vi Sunne, Torsby och sedan hela sträckan ner till Säffle som drabbas. Såvitt jag kan förstå måste här föreligga något missförstånd.

Bo Turesson säger att anledningen härtill är att SJ:s styckegodstrafik i år har gått med en förlust av 200 milj. kr. Det må så vara, men är det riktigt konsekvent att företa så radikala förändringar efter ett år med en så exceptionellt stark lågkonjunktur? Enligt erhållna uppgifter gick i stället SJ:s styckegodstrafik förra året med en vinst av några hundra miljoner kronor.

Sedan säger kommunikationsministern att SJ-styrelsen självklart skall

ta ställning till sådana här frågor och att regeringen skall pröva frågor av den här digniteten. Detta avviker litet från det svar som kommunikationsministern lämnade till min länskollega Gunnar Olsson på en fråga i samma ärende, vilken konkret gällde uppbyggnaden av Arvikas godsmagasin som hade brunnit ner. Man hade frågat varför magasinet inte skulle byggas upp igen. Svaret blev att det inte skulle bli någon styckegodstrafik på Arvika. Gunnar Olsson frågade då hur det kommer att se ut i Arvika och i landet i övrigt, och om kommunikationsministern har någon uppfattning om hur godstrafiken på SJ i framtiden kommer att se ut. Bo Turesson säger så här: "Det kan jag inte yttra mig om förrän jag sett dem." Det gäller planerna alltså. "Jag vill erinra om att det är SJ som beslutar, men frågan kan naturligtvis genom besvär komma under regeringens prövning, och då blir det min tur att ta ställning och föreslå regeringen hur den skall handla."

Det är alltså först när det har gått så långt att det kommit in besvär som regeringen tänker ingripa. Detta är fel, menar vi. Vi anser att regeringen skall ingripa på planeringsstadiet, och min fråga är: Var det rätt uppfattat att regeringen kan gå in redan i planeringsskedet i sådana här övergripande frågor?

Sedan skulle jag vilja ta upp ytterligare en fråga. Det gäller ju här en rationalisering som syftar till bättre lönsamhet för styckegodstrafiken. Bör man då inte titta på den samordning eller brist på samordning som föreligger vad beträffar statens olika transportföretag? Jag vill återigen åberopa regeringsdeklarationen, där det heter att en ny trafikpolitik skall vara byggd på trafik i samverkan. Det måste självfallet, tycker jag, innebära samverkan mellan statens egna transportföretag.

Den förutvarande regeringen gav den 3 juni förra året postverket och SJ i uppdrag att gemensamt utreda förutsättningarna för en ytterligare drifts-, marknads- och transportmässig samverkan, som det hette, i fråga om verkens paketgodshantering, syftande bl. a. till bättre kapacitetsutnyttjande och därigenom större konkurrensförmåga på lättgodsmarknaden. Nu skulle jag vilja fråga kommunikationsministern vad som har hänt med den utredningen. Enligt uppgift har den inte dragits tillbaka av den nya regeringen. Är det inte lämpligt att först, innan man genomför den av SJ föreslagna omorganisationen, titta på vad en samordning mellan statens trafikföretag kan föra med sig?

Talmannen tillkännagav att anslag utfärdats om sammanträdets fortsättande kl. 19.30.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Styckegodset på SJ har inte alls, som Elvy Nilsson vill göra gällande, gått med någon vinst. Det är i så fall väldigt många år sedan. Vi skulle naturligtvis gärna önska att styckegodsrorelsen var en så lysande affär att den gick med flera hundra miljoners vinst per år, men förlusten är faktiskt 200 miljoner och omsättningen drygt 600 mil-

joner. Då förstår var och en att det är nödvändigt att göra någonting, om man inte kan få riksdagen att bevilja ett par hundra miljoner kronor extra för att täcka underskottet. I annat fall har inte SJ, som jag sade nyss, pengar att betala sin personals löner med.

Regeringen kan ingripa först sedan SJ fattat beslut, om regeringen finner anledning till det. Om det inte vore så – och det är som vi väl vet inskrivet i regeringsformen och i SJ:s instruktion – skulle vi sköta SJ direkt från kommunikationsdepartementet utan någon styrelse och utan någon generaldirektör, men så är det ju inte konstruerat. På två sätt kan ärenden som rör SJ behandlas i sådana fall. Det ena är om det blir besvär över SJ:s beslut, och det andra om regeringen finner anledning ingripa sedan SJ fattat beslut.

Beträffande frågan om utredning om paketgodset kan jag svara följande. Det finns ett utredningsuppdrag som gäller SJ och posten. Det gäller att anpassa SJ:s taxsystem mera direkt till den del av paketgodssamheten som passar för SJ. Inte allt gods gör det. Posten har ett betydligt mera finmaskigt nät och passar av den anledningen bra för småpaket-sändning. Posten har också ett annat taxsystem som är oberoende av avståndet, och det är också en bra modell för en stor del av dessa transporter. Utredningen pågår. Den har ännu inte lett till något konkret resultat som jag känner till.

Jag skulle – för att skingra alla missförstånd och för att dämpa den oro som man uppenbarligen på sina håll känner beträffande regeringens inställning till olika trafikmedel och beträffande regeringens avsikter i fråga om förslagen till riksdagen om en trafikpolitisk nyordning – vilja säga, att det för dem som varit i denna kammare en längre tid torde vara väl känt att såväl jag som regeringens övriga ledamöter är varma anhängare av ett väl fungerande spårbundet transportsystem. Själv åker jag mycket tåg. Jag förordar tåg i de allra flesta fall vid transporter inom det här landet.

Jag också glad för att andra gör det i allt större utsträckning. SJ har kunnat glädja sig åt en 20-procentig ökning av antalet passagerare i förhållande till 1972. Det var den s. k. energikrisen som gjorde att många människor började åka tåg, när bensinpriset steg och det var tal om ransonering. De upptäckte då att det var bekvämt och praktiskt att åka tåg. Detta sammanföll med att SJ vidtog en rad åtgärder som gjorde järnvägsåkandet attraktivt, bl. a. att man införde de styva tidtabellerna, så att man vet att ett visst antal minuter efter varje timme från kl. 8 på morgonen till kl. 18 på kvällen går tåg från Stockholm till Göteborg, från Göteborg till Stockholm, från Stockholm till Nässjö osv. Detta gör det betydligt enklare att åka tåg nu.

Eftersom man vet att 15 minuter över varje hel timme går ett tåg från Linköpings central till Stockholm, kan den som är på tillfälligt besök i Linköping slippa vara så ängslig att han inte skall bli färdig med sitt arbete till ett visst klockslag. Han vet att 15 minuter över varje hel timme går det ett tåg till Stockholm.

Detta har verkligen uppfattats positivt av resenärerna, som fått det bekvämare när de åker tåg. De slipper slå i kommunikationstabellen.

Samtidigt utkom det nya rabattkortet för andra klass som halverar kostnaden för att åka sedan man betalat kortets pris.

Alla trodde väl, när passagerarökningen satte in vid den s. k. energikrisen 1973–1974, att passagerarna skulle gå tillbaka igen när man vant sig vid det högre bensinpriset. Men så har inte blivit fallet. Siffran har ökat ett par procent om året därefter och är nu uppe i 20 %.

Jag måste säga att jag anser det utomordentligt angeläget att statens järnvägar kan behålla de nytillkomna passagerarna, liksom naturligtvis de gamla. Det kan man åstadkomma genom att göra det attraktivt att åka tåg, t. ex. genom fler tåg, kortare restider, bestämda avgångstider, olika rabattformer och bekväma tåg. Det måste man naturligtvis försöka fortsätta att utveckla.

Lika viktigt är det givetvis att SJ tar större och större andel av tillskottet i varje fall av det långväga tunga godset. Jag är medveten om att det är oerhört svårt att minska på det som är – där har vi enormt stora intressen, inte minst på transportsidan. Men det finns säkerligen mycket att göra för att öka SJ:s andel av det tillkommande transportarbetet, och det är väldigt viktigt, för det är detta som är den tunga inkomstposten för SJ. Men innan vi kommer dit krävs det stora anslag för att täcka de för varje år ökande underskotten, som kommer att fortsätta att öka ytterligare, tills vi passerat någon sorts brytpunkt.

Då skulle jag vilja ställa en motfråga, efter alla frågor som ni har ställt till mig: Är ni allesammans villiga att här i riksdagen medverka till att riksdagen beslutar om så stora anslag till SJ att de täcker de här underskotten? Jag kan försäkra er att flera av de talare som varit med i den här debatten och som suttit i den här kammaren i flera år har tidigare inte visat benägenhet att medverka till någon sådan anslags-tilldelning till SJ. Jag har däremot gjort det, både som ledamot av SJ:s styrelse och som ledamot av den här kammaren, när jag deltagit i voteringar, och jag fortsätter att sträva efter att göra det i så stor utsträckning som budgetläget tillåter. Tyvärr är det litet magert f. n., men min omtanke om SJ:s möjligheter att få sådan ekonomi, att SJ kan utveckla sig till att bli ett attraktivt företag för både persontransporter och godstransporter, är djupt liggande hos mig av flera skäl, främst därför att vi därigenom sparar energi, förbättrar miljön och ökar trafiksäkerheten på våra vägar.

ELVY NILSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag är självfallet helt ense med kommunikationsministern när det gäller det sista som han sade. Jag älskar också att åka tåg, herr Turesson. Jag åker mycket tåg, och jag är glad över de förändringar och förbättringar som sker inom SJ. Det är därför att jag tycker om SJ som jag engagerar mig så pass hårt i de här frågorna. Men jag lider när jag ser att det är så stora delar av landet som drabbas av försämrad service och inte får den här möjligheten som vi andra får – vi som åker

mest på de stora bandelarna. Det är väldigt många som är beroende av de små bandelarna, där servicen försämras nära nog månad för månad.

Så några ord om utredningen posten-SJ. Hade det inte varit lämpligt att invänta denna utredning, innan man kommer med den här nya styckegodsutredningen från SJ:s sida?

Vidare skulle jag vilja fråga statsrådet vad han menar i interpellationssvaret – om detta är en sak som skall beslutas inom SJ och som inte kommer till regeringen för avgörande förrän det är ett fullbordat faktum. Jag syftar på följande uttalande i svaret: "Om utredningen skulle visa sig leda också till förändringar som strider mot viktiga sysselsättningsmål eller andra mål för regionalpolitiken och samhällsekonomin kommer regeringen självfallet att överväga åtgärder för att mildra de negativa effekterna.

Vilka åtgärder avses, herr Turesson? Kan jag få ett enda konkret exempel som jag kan åberopa för att lugna alla de många människor i vartenda hörn av landet som är oroliga för de nya intentionerna från SJ:s håll? Det kan inte vara så, herr Turesson, att det bara gäller tre taxepunkter, för då skulle det inte ha upprört praktiskt taget hela landet. Det måste vara en missuppfattning någonstans, och det kanske jag kan få en förklaring på.

Sedan en fråga till som vi inte fått svar på: När kommer den trafikpolitiska propositionen?

**Kommunikationsministern BO TURESSON:**

Herr talman! De tre frågor som Elvy Nilsson ställde skall jag försöka besvara på följande sätt:

De åtgärder som kan sättas in för att mildra de negativa effekterna sammanhänger naturligtvis med vilka dessa effekter är. Men om man anlägger en samhällsekonomisk och regionalpolitisk syn på dessa ting kan det inte vara riktigt att staten med ena handen ger regionalpolitiskt stöd och med den andra föranstaltar sådana taxor att detta stöds effekt försvinner. Även om jag här inte kan konkretisera detta i några bestämda punkter bör man kunna uttolka ur mitt svar att man från samhällets sida måste vara beredd att mildra de negativa effekterna – annars blir regional- och lokaliseringpolitiken i enskilda fall rätt meningslös.

Vad sedan beträffar frågan om hur många s. k. taxepunkter det gäller vill jag göra ett tillrättaläggande. Jag talade inte om taxepunkter, utan om knutpunkter. Vi har ju en knutpunktstrafik för godshantering sedan ett tiotal år. Det finns f. n. 34 sådana knutpunkter. SJ har i sitt förslag sagt att man vill lägga ner 3, men samtidigt ville man göra en ny knutpunkt. Antalet knutpunkter minskar alltså från 34 till 32 – inte 31, som jag sade i min förra replik.

Elvy Nilsson frågade slutligen när vi kan vänta oss en trafikpolitisk proposition. Vad mig och kommunikationsdepartementet beträffar kan vi expediera en sådan på mycket kort tid, kanske någon månad. Vi har en mycket hög beredskap och vi har gjort ett mycket väl utfört förberedelsearbete, men eftersom en ny trafikpolitik i vissa avseenden kostar

pengar har budgetläget hittills inte medgivit att en proposition har kunnat lämnas. Sedan jag fick lov att acceptera det beklagliga förhållandet att statsfinanserna inte är vad de borde vara, har jag i olika sammanhang sagt att jag inte skall försumma något tillfälle att försöka lägga fram propositionen så fort som möjligt, men mera kan jag av naturliga skäl inte säga. Vi är dock 20 ledamöter av regeringen som skall arbeta med denna fråga, och jag är bara en av dem.

ELVY NILSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Om vi talar om knutpunkter eller taxepunkter är väl egalit. Vad det här gäller är att man nu inte kommer att frakta något styckegods till de platser jag talar om utan bara till de 31 stora orterna – jag fastslår att det är 31, så att det inte blir någon förväxling. Till en enda stor ort i varje län kommer det att fraktas styckegods, och resten kommer att fraktas med lastbil. Det är den konkreta följden av detta förslag, och sedan må det heta knutpunkter, taxepunkter eller vad som helst. Det är detta som har upprört såväl kommuner som SJ-anställda, och det är detta som kommer att medföra att så många SJ-anställda blir av med sina nuvarande anställningar.

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Det är litet svårt att diskutera med kommunikationsministern när det gäller målsättningen för trafikpolitiken. Kommunikationsministern nämner här tre viktiga ting som motiverar en ny trafikpolitik: energifrågorna, miljöfrågorna och trafiksäkerhetsfrågorna. Jag delar uppfattningen att detta är tre viktiga ingredienser i en ny trafikpolitik.

Jag är också helt övertygad om att om kommunikationsministern hade fått som han hade velat, så hade riksdagen fått ta ställning till en ny trafikpolitik redan nu. Jag noterar med stor tillfredsställelse att kommunikationsministern i sitt senaste inlägg sade att vad honom och kommunikationsdepartementet anbelangade så skulle man mycket snabbt kunna lägga fram en proposition om en ny trafikpolitik. Det är ganska intressant – det är alltså andra krafter inom regeringen som hindrar att vi får ta ställning till principfrågor och lägga fast ett samhällsekonomiskt synsätt på trafikpolitiken.

Till den aktuella frågan. Kommunikationsministern säger att det är ett litet problem, egentligen rör det sig om 0,1 ‰ av transportererna som skall föras över på landsväg, eller 65 000 ton. Om man säger att varje bil tar 10 ton innebär det ändå 6 500 lastbilar. Men det är ju ointressant; det gäller inte antalet ton utan tonkilometer, alltså hur mycket som transporteras. Problemet är inte 0,1 ‰, för då skulle vi inte ha den oro som finns ute i regionerna och bland de anställda.

Det har sagts här att det blir betydande personalinskränkningar, och kommunikationsministern har sagt att det inte blir så mycket som 1 500. Men om man skall komma till rätta med detta genom den här åtgärden

måste det innebära personalinskränkningar. I mitt tidigare inlägg pekade jag på tänkbara positiva åtgärder som ej skulle få negativa effekter på personalsidan.

Jag delar kommunikationsministerns inställning att vi kan inte driva en förlustbringande verksamhet år efter år, utan vi måste vidta åtgärder. Men det är fel att kapitulera. Följ personalorganisationernas förslag och gå ut och se till att få en ökad volym på godshantering! Se till att SJ marknadsförs! Se till att besluten fattas på en lägre nivå osv.! Det är andra sätt att försöka nedbringa kostnaderna.

Kommunikationsministern ställde frågor till riksdagens ledamöter, och det må naturligtvis vara honom tillåtet. Självfallet är vi i samma båt allesammans när det gäller samhällsekonomin. Jag tror att alla parter i denna riksdag kommer att medverka till – och vill medverka – att få SJ:s ekonomi så god som möjligt. Jag sade i mitt inlägg, och jag vill säga det i denna replik, att det finns en annan väg, herr kommunikationsminister, nämligen den positiva vägen att söka få till stånd en ökning av omsättningen och därmed en bättre ekonomi.

Självfallet hälsar vi med tillfredsställelse att man utreder förhållandet SJ-posten för att få till stånd en bättre samordning. Jag har de senaste månaderna haft förmånen att vara ute i olika delar av landet och diskutera med samarbetsorganen för de statsanställda i olika län. Där har jag fått åtskilliga exempel på att det föreligger ett behov av samordning, framför allt mellan posten och SJ, men även mellan andra statliga verk och myndigheter.

Jag tycker därför inte att man skall säga att problemet är 0,1 ‰, utan det är en stor fråga. Jag förstår att SJ måste fatta sitt beslut innan kommunikationsministern har möjlighet att ingripa. Jag har ändå uppfattat en positiv grundsyn hos kommunikationsministern under den här debatten, och det noterar jag med stor tillfredsställelse. Jag förutsätter därför att när vi får alla uppgifter om kostnadsfördelning och effekter på personalsidan kommer regeringen att se till att det inte får de följder som man är orolig för hos personalorganisationerna, men framför allt hos kunderna, ute i kommunerna och i glesbygderna.

HAGAR NORMARK (s):

Herr talman! Det gläder mig att också kommunikationsministern ställer sig bakom trafikpolitiska utredningens målformuleringar. Med tanke på att han gör det tycker jag att det inte skulle vara så svårt för honom att lägga fram en proposition i ärendet. Men han har redan gett besked om var haken sitter, nämligen att han inte möter tillräcklig förståelse från sina regeringskolleger. Det tycker jag är ganska förbluffande med tanke på de stora krav och önskemål som under årens lopp framförts när det gäller trafikpolitiken från de f. d. oppositionspartierna.

Också jag tillhör de personer som åker tåg och som tycker om detta transportmedel, och jag gläder mig åt att man i de södra delarna av landet har fått en bättre service på det området. Det tidningsurklipp som

jag tidigare hänvisade till gällde en tidtabellsändring i glesbygden, innebärande att resande med Bottenviken skulle få sitta och vänta 3 tim. 42 min. i Arvidsjaur innan de kan fortsätta sin resa. Självfallet väljer de så småningom andra trafikmedel, om inte detta rättas till. Jag är överraskad över detta orimliga förslag, som dock bara är en liten del i det stora sammanhanget.

RUNE JOHANSSON i Åmål (s):

Herr talman! Kommunikationsministern säger att han vad gäller gods-  
hanteringsomläggningen inte kan ta ställning förrän han blivit informera-  
rad. Jag vill verkligen hoppas att kommunikationsministern blir informera-  
rad innan SJ fattar ett beslut i frågan. Då har vi i alla fall ett hopp  
kvar om att det skall kunna ske någonting positivt på det området.

Jag tycker vidare att kommunikationsministern gör det litet för enkelt  
för sig när han säger till Elvy Nilsson att det bara rör sig om en ned-  
bantning från 34 till 31 knutpunkter. Det är i och för sig riktigt, men  
det är det nya taxsystem som är knutet till förslaget som är det allvarliga,  
och det känner kommunikationsministern mycket väl till. Jag avser inte  
att fastna i något tekniskt resonemang men vill ändå slå fast, att det  
är just detta som är det allvarliga i omläggningen.

Jag delar slutligen helt kommunikationsministerns uppfattning att vi  
alla har ett ansvar för att se till att SJ blir så lönsamt som möjligt. Men  
vi måste väl ändå vara överens om att det inte är helt klart att SJ:s  
lönsamhet totalt ökar i och med att man placerar om några hundra män-  
niskor, som blir utan arbete i samband med att statens järnvägar – såsom  
nu planeras – lägger ut sin verksamhet t. ex. till privata åkare.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! För att ni inte skall missförstå mig och tro att jag menar  
att den reform som SJ planerar är så obetydlig, att den totalt kan beskrivas  
i termer av 0,1 ‰ av något vill jag än en gång tala om varför jag anförde  
denna siffra. Jag fick ett intryck av att flertalet av talarna i denna debatt  
gjorde gällande eller trodde att den godsmängd som skulle överföras  
från järnväg till landsväg, om SJ genomför denna förändring, skulle bli  
så enormt stor att det skulle bli trängsel på vägarna. Jag redovisade därför  
att den totala mängden gods som skulle komma att överföras till vägarna  
bara skulle bli 0,1 ‰ av den totala transporterade godsmängden. Över-  
föringen kommer alltså praktiskt taget inte att märkas. Det blir bara  
en och annan lastbil ytterligare, som kommer att köra med paket på  
vägarna.

Jag har inte sagt detta för att därigenom på något sätt uttala ett vär-  
deomdöme om reformförslaget utan har bara velat rätta till vad jag upp-  
fattat som ett missförstånd, nämligen att förslaget skulle medföra att  
det blev trångt på vägarna. Det kan det uppenbarligen inte bli om man  
genomför denna lilla ändring.

Det är, som Rune Johansson i Åmål säger, naturligtvis när det gäller

taxesystemet som den allvarliga konsekvensen för kunderna uppstår. Ändringen innebär såvitt jag förstår nu att kunderna får en väsentlig ökning av sina fraktkostnader. Det skulle man ha fått ändå. Hade man fortsatt med det gamla systemet och velat höja taxorna så mycket att man skulle täcka underskottet på 200 miljoner hade det naturligtvis blivit kraftiga ökningarna.

Självfallet är just detta kärnpunkten i hela frågeställningen, och vi får naturligtvis ta ställning till och se särskilt allvarligt på detta, så att det inte blir negativa verkningar samhällsekonomiskt, lokaliseringspolitiskt, socialt osv.

Det är inte så, Hagar Normark, att mina regeringskolleger inte har tillräckligt intresse för transportpolitiken. De har precis lika stort intresse som jag och vet hur viktig den är. Men felet är att regeringen inte har tillräckligt med pengar i kassakistan. Det är därför vi får lov att skjuta på en reform. Så fort vi har möjligheter att klara de ekonomiska konsekvenserna av en reform på trafikpolitikens område kommer jag att lägga fram den trafikpolitiska propositionen.

Låt mig till sist säga: Jag har lyssnat med stort intresse på den här debatten. Den har varit nyttig och kommer att utgöra en mycket bra bakgrund till mitt och regeringens agerande i den här frågan i fortsättningen.

Men jag hoppas ni har förståelse för att det i dag är för tidigt för mig att göra några bestämda uttalanden om vad det kommer att resultera i. Genom den här debatten har jag fått en bra bakgrund, ett koncentrat av vad ni som, liksom jag själv, representerar den svenska allmänheten känner inför de här förslagen.

RUNE JOHANSSON i Åmål (s):

Herr talman! Jag har en känsla av att kommunikationsministern nu vill avsluta debatten, och jag skall inte förlänga den ytterligare.

Det är helt riktigt att ökningen med 0,1 ‰ för våra landsvägar i och för sig är betydelselös. Men i och med att det nya taxesystemet införs är risken stor att det blir en helt annan belastning på landsvägarna än vad SJ trott och man hittills har planerat för. Det är detta jag velat slå fast, och jag tror vi kan vara överens i den delen också.

KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag vill bara erinra kommunikationsministern om de frågor som trafikutskottets ordförande Sven Mellqvist ställde. De gällde dels hur förändringen av styckegodshantering skulle påverka kundernas kostnader, dels hur den skulle påverka personalens sysselsättning. Jag har försökt uppehålla mig vid de här frågorna och sagt att jag inte fått något svar. Men nu fick jag ett svar i den förra replikomgången. Kommunikationsministern sade att kunderna får en väsentlig kostnadsökning genom det nya systemet och att det är det allvarliga. Ja, just det: Det är det allvarliga. Det är därför oron är stor, och det är därför

Måndagen den  
12 december 1977

*Om införandet av  
obligatoriskt  
varselljus för bilar*

vi ställt frågan.

Man kan naturligtvis säga att 65 000 ton ytterligare på våra vägar inte spelar någon roll. Men vi har väl ändå varit överens om målsättningen att i ökad utsträckning försöka föra över den tunga trafiken från landsvägarna till järnvägen.

Det här påminner mig om historien om bonden som var ute i skogen och lastade stock. Han lastade på en stock och sade till hästen: Orkar du den så orkar du en till. Och så höll han på tills hästen inte kunde flytta lasset.

Därför tycker jag att vi i varje enskilt fall bör ha målsättningen klar för oss att i görligaste mån föra över den tunga trafiken till järnvägen, i varje fall när det är fråga om långväga transporter.

Överläggningen var härmed slutad.

### § 17 Om införandet av obligatoriskt varselljus för bilar

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Gunde Raneskogs* (c) den 24 november anmälda interpellation, 1977/78:79, och anförde:

Herr talman! Gunde Raneskog har – mot bakgrund av de bestämmelser som nyligen har trätt i kraft om användning av fordonsbelysning under dagtid – frågat mig dels om möjligheterna att lämna besked om planerad lagstiftning i så god tid att den svenska industrin kan anpassa produktionen efter de tekniska krav som avses gälla, dels om möjligheterna att använda ett förfarande som medför material- och valutabesparingar.

Inledningsvis vill jag betona att det i allt författningsarbete strävas efter att ge myndigheter, företag och enskilda tillräcklig tid för en anpassning till nya regler. När det gäller den reform som Gunde Raneskog tar upp vill jag kort redogöra för reglernas tillkomst.

Nordiska trafiksäkerhetsrådet överlämnade i december 1976 rapporten *Varselljus – bilbelysning under dagtid*. Redan i detta sammanhang tillkännagav jag min positiva inställning till förslagen. Efter remissbehandling av rapporten fattade regeringen beslut om författningsändringar den 24 mars 1977. Ikraftträdandet bestämdes till den 1 oktober 1977. Jag är angelägen att betona att reglerna inte innebär någon skyldighet för fordonsägarna att anskaffa och montera särskilda s. k. varsellyktor. Reformen innebär en skyldighet att vid färd använda fordonens ordinarie halvljus. En möjlighet har emellertid öppnats att i stället använda "annat motsvarande ljus".

Statens trafiksäkerhetsverk har utarbetat föreskrifter om beskaffenheten av varsellyktor som skall godtagas som "annat motsvarande ljus". Detta arbete bedrev verket – enligt vad jag har erfarit – i kontakt med bl. a. de svenska tillverkarna av varsellyktor. Dessa förklarade sig under arbetets gång införstådda med de synpunkter verket förde fram. Till-

verkarna har inte heller – såvitt jag känner till – gjort gällande att arbetet skulle ha medfört några svårigheter för deras produktion eller planering.

GUNDE RANESKOG (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret. Jag finner det till stora delar tillfredsställande, och reglerna synes synnerligen enkla och klara. Bara satsen i kommunikationsministerns svar "att reglerna inte innebär någon skyldighet för fordonsägarna att anskaffa och montera särskilda s. k. varsellyktor" ger klart besked.

Vad som i marknaden vållat en viss förvirring är vad som menas med "annat motsvarande ljus". Här har trafiksäkerhetsverkets föreskrifter ej givit klarhet. Genom det stora utbudet av "annat motsvarande ljus" har således skapats förvirring på marknaden, och det har åsamkat bilägarna en hel del fördyringar.

Bestämmelsen om extra varselljus har resulterat i ett mångskiftande utbud av både lagliga och olagliga lampor. En avsevärd förstörelse av material och penningar har kommit i gång i marknaden. Påståenden om att en del varselljus måste bytas ut inom ett år har irriterat många bilägare.

Att det finns affärsfolk som inte drar sig för att utnyttja bilägarkåren i kommersiella syften känner vi till. En styrning av marknadsprodukter hade nog varit nödvändig här. Det gäller ju flera miljoner bilar.

En förlust för svensk marknad utgör framför allt att det i huvudsak är utländska lampor som saluförs. Detta är i främsta rummet orsaken till min fråga.

Halvljuset har angripits framför allt därför att strömåtgången för en halogenlampa är rätt stor och kräver extra energi. Dessutom är halogenlampan mycket dyr och kommer i huvudsak att brännas sönder under dagtid. Extra varselljus motiveras med att lampan är billigare och energiåtgången mindre.

Jag finner det angeläget att kommunikationsministern bevakar frågan om varselljus så att vi kan få både en om möjligt svensk produkt och en så litet energislukande lampa som möjligt.

Kan herr Turesson i dag ge besked om det är tänkt att svenska eller importerade bilar skall få inmonterade varselljus i framtiden?

Är våra påmonterade varselljus godkända som markering utomlands, främst inom Europa, eller måste man t. ex. använda halvljuset i Västtyskland, vilket där är regel?

Herr kommunikationsminister! Effektivt bevakade och brukade bör varselljuslyktor bli en fin tillgång och affär på den svenska marknaden i väntan på en teknisk lösning som möjliggör inbyggda varselljus i framtidens bilar.

Att varselljuset har en trafiksäkerhetsfördel torde hela bilkåren vara enig om i dag. Blir sedan de praktiska och ekonomiska frågorna lösta är rätt många irritationsmoment ur världen.

Herr talman! Än en gång ber jag att få tacka för ett positivt svar.

Nr 46

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om införandet av  
obligatoriskt  
varselljus för bilar*

Måndagen den  
12 december 1977

*Om ökade resurser  
till reumatikervården*

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag vill gärna säga att vi hittills har fått genomgående positiva reaktioner från flertalet bilister. Reformens start har gått bra med en mycket hög användningsfrekvens, närmare bestämt 96 % enligt räkningar som trafiksäkerhetsverket har gjort. Nu kommer man att studera effekterna. Det är naturligtvis för tidigt att ännu ha några bestämda åsikter om dem, men våra förhoppningar om att reformen skall visa sig nedbringa antalet olyckor är naturligtvis stora.

Hittills har trafiksäkerhetsverket i så gott som samtliga fall kunnat godkänna de varselljuslyktor som saluförs i marknaden. I ett par fall har man föreskrivit några mindre modifieringar. Det råder i dag ingen tvekan om hur varselljuslyktor skall vara beskaffade och monterade. Det finns mycket bestämda regler utfärdade av trafiksäkerhetsverket för detta. Men många hade monterat varselljuslyktor långt innan reformen trädde i kraft. Ett eller annat år före ikraftträdandet har vi ju sett sådana här lyktor på bilarna. De har naturligtvis i många fall varit av beskaffenhet som inte motsvarar de regler som nu är uppställda. Enligt vad vi bestämde i samband med reformens ikraftträdande kommer man i de fallen att ge en generell dispens en tid framåt. Det är inte bestämt hur lång en sådan dispens skall vara. Jag vill gärna själv se det så, att den skall vara längre än ett år. Jag tror att vi måste ha det så.

Om svenska eller importerade bilar skall ha inbyggda varselljuslyktor eller inte är en fråga som sammanhänger med vad fabrikanterna finner möjligt att genomföra med hänsyn till användningen utomlands. De båda svenska bilmärkena har det redan. Om bilar som importeras till Sverige kommer att få det eller inte beror naturligtvis på om regler om varselljus kommer att införas i flera länder ute i Europa, vilket jag hoppas kommer att ske.

GUNDE RANESKOG (c):

Herr talman! Jag ber än en gång att få tacka för de här orden.

Det är kanske så att irritationen finns litet mer i det förgångna än just i dagens läge. Det betyder väl att producenter och förbrukare skall kunna samsas, och det vore ju tacknämligt.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 18 Om ökade resurser till reumatikervården

Statsrådet INGEGERD TROEDSSON erhöll ordet för att besvara *Martin Olssons* (c) den 1 december anmälda fråga, 1977/78:186, och anförde:

Herr talman! Martin Olsson har frågat vilka åtgärder som övervägs och vilka initiativ som regeringen avser att ta för att reumatikervården skall tillföras erforderliga resurser.

Enligt 3 § sjukvårdslagen (1962:242) är landstingskommunerna och de

kommuner som inte tillhör någon landstingskommun huvudmän för sjukvården.

I socialstyrelsens råd och anvisningar för planeringen av reumatologisk vård – som gavs ut år 1970 – rekommenderas att reumatologiska kliniker skall finnas vid regionsjukhusen. I socialstyrelsens principprogram för hälso- och sjukvården inför 1980-talet (Socialstyrelsen anser 1976:1) förutsätts att specialister i reumatologi skall finnas även inom länssjukvården. Inom den öppna distriktssjukvården anser man att allmänläkare och internmedicinare skall svara för reumatikervården. Enligt vad jag har inhämtat planerar socialstyrelsen att under år 1978 börja utarbeta ett principprogram för vården av rörelseorganens sjukdomar. Med utgångspunkt i patienternas totala behov av insatser från samhällets sida kommer programmet att behandla reumatikervårdens innehåll och organisation, samarbete mellan socialvård och sjukvård m. m. Jag vill också erinra om att den högspecialiserade reumatikervården, som också inbegriper barnreumatologin, omfattas av regionsjukvårdsutredningens uppdrag.

Antalet tjänster för specialister i reumatologi har ökat betydligt under de senaste två åren, nämligen från 32 tjänster år 1975 till 45 tjänster år 1977. I det förslag till läkarfördelningsprogram som socialstyrelsen i samråd med bl. a. Landstingsförbundet och Sveriges läkarförbund nyligen har lagt fram räknar styrelsen med 100 helårsarbetande specialister i reumatologi år 1985. Socialdepartementets sjukvårdsdelegation, som har att ta ställning till socialstyrelsens förslag till läkarfördelningsprogram, har vid sitt sammanträde i förra veckan godkänt socialstyrelsens förslag.

Flera landsting har inrättat eller håller på att inrätta speciella reumatikeravdelningar inom länssjukvården, ofta som en del av en medicinsk storklinik.

Universitets- och högskoleämbetet har i sin anslagsframställning för budgetåret 1978/79 föreslagit att en professur i reumatologi inrättas vid universitetet i Göteborg den 1 juli 1978. Regeringen avser att behandla detta förslag i den kommande budgetpropositionen.

Jag kan här också nämna att jag har tagit upp diskussioner med Riksförbundet mot reumatism och företrädare för reumatologin om vård-situationen för reumatiker och vad som kan göras för att förbättra den.

Det är min förhoppning att de åtgärder som jag här har nämnt skall leda till bättre vårdmöjligheter för de reumatiskt sjuka.

MARTIN OLSSON (c):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet Troedsson för svaret på min fråga – en fråga som jag har ställt mot bakgrund av att reumatiska sjukdomar är mycket utbredda i vårt land och tillsammans utgör vår största folksjukdom. Hur många som lider av någon form av reumatism är svårt att fastslå, men siffran 20 % av totalbefolkningen i vårt land anges av vissa experter. Reumatism orsakar svåra lidanden för många. Dessutom kan påpekas de stora samhällsekonomiska konsekvenserna av denna sjuk-

Nr 46

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om ökade resurser  
till reumatikervården*

Måndagen den  
12 december 1977

*Om arbete med  
joniserande  
strålning*

dom. Exempelvis uppges att en tredjedel av förtidspensionärerna mer eller mindre lider av reumatiska sjukdomar.

Det är allmänt omvittnat att vårdresurserna – mot bakgrund av de här sjukdomarnas omfattning – är för små. Ja, det har hävdats att de av reumatisk sjukdom drabbade är en försummad patientkategori. Hur skall samhället bättre kunna hjälpa de drabbade? Det behövs utan tvekan mer forskning för att utröna varför reumatiska sjukdomar uppstår, hur sjukdomarna skall motverkas och hur de drabbade människorna skall kunna botas eller åtminstone bli hjälpta på bästa möjliga sätt.

Vad gäller forskning tror jag att det är betydelsefullt att även studera kostens och levnadsvanornas betydelse för att motverka reumatiska sjukdomar eller mildra deras verkningar.

Antalet specialistutbildade reumatologer är alldeles för litet i vårt land, och jag är glad över uppgiften i svaret att vi kan räkna med att år 1985 ha 100 helårsarbetande specialister. Men vi behöver inte enbart specialister. Det vore säkert värdefullt om exempelvis alla distriktsläkare i sin fortbildning får undervisning om reumatism och lär sig hur man tidigt upptäcker dessa sjukdomar och vilka behandlingsåtgärder som behövs.

Även om landstingen har ansvaret för vården av de reumatiskt sjuka liksom för annan sjukvård är det väsentligt att få regeringens syn på dessa frågor. Jag är väl medveten om landstingens ekonomiska svårigheter, men det får inte vara ett försvar för att en viss grupp sjuka skall vara eftersatt även i fortsättningen.

Jag hoppas regeringen trots det samhällsekonomiska läget skall kunna stärka forsknings- och utbildningsresurserna och att den professur i reumatologi som nämns i svaret skall kunna inrättas. Jag är också glad över de kontakter som statsrådet har haft med Riksförbundet mot reumatism och företrädare för reumatologin. Jag hoppas att statsrådet genom kontakt med sjukvårdshuvudmännen skall kunna medverka till att de reumatiskt sjuka får en vård som är skälig i förhållande till behov och berättigade krav.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 19 Om arbete med joniserande strålning

Statsrådet INGEGERD TROEDSSON erhöll ordet för att besvara *Margot Håkansson*'s (fp) den 21 november anmälda interpellation, 1977/78:76, och anförde:

Herr talman! Margot Håkansson har frågat vilka krav som skall ställas på personals utbildning innan man får arbeta med undersökningar som innebär strålningsrisker med joniserande strålning och om jag har för avsikt att utfärda kompetensregler för personal som arbetar med joniserande strålning.

Bestämmelser om radiologiskt arbete finns i strålskyddslagen

(1958:110). Sålunda fordras tillstånd av strålskyddsmyndigheten, statens strålskyddsinstitut, för att inneha röntgenutrustning och för att bedriva radiologiskt arbete. Den som bedriver sådant arbete är skyldig att vidta allt som – med hänsyn till arbetets natur och personalens yrkesvana – kan göras för att förebygga skador av strålningen. Inom sjukhusen är det i regel klinikchefen för röntgenavdelning eller radioterapeutisk avdelning som har det direkta ansvaret för verksamheten.

Strålskyddsinstitutet ger fortlöpande ut föreskrifter, anvisningar och råd om användningen av röntgenutrustning och annan teknisk utrustning som sänder ut joniserande strålning. Som exempel kan jag nämna att institutet har givit ut en svensk översättning av den internationella strålskyddskommissionens rapport om patientstrålskydd vid röntgenundersökningar.

Bland övriga skrifter kan nämnas en skrift om stråldoser och strålrisker vid skärmbildsundersökningar. Särskilda tillsynsmän inom institutet kontrollerar genom inspektioner att strålskyddslagen och föreskrifter som har utfärdats efterlevs.

Socialstyrelsen har i egenskap av tillsynsmyndighet för sjukvården i en skrift år 1976 tagit upp frågor om patientsäkerheten vid röntgenundersökningar (Socialstyrelsen anser 1976:4). Den innehåller synpunkter och förslag beträffande organisation, tillsyn och drift av röntgenverksamhet. Styrelsen framhåller bl. a. att all röntendiagnostisk verksamhet inom ett sjukvårdsområde bör samordnas under en röntgenläkares ledning. Styrelsen understryker vikten av att personalen är ändamålsenligt utbildad för uppgiften och fortlöpande informeras om centralt eller lokalt utfärdade föreskrifter eller anvisningar. I skriften rekommenderas sjukvårdshuvudmännen att inrätta lokala röntgenkommittéer med uppgift att övervaka den röntgendiagnostiska verksamheten inom sjukvårdsområdet.

Självfallet är det önskvärt att allt radiologiskt arbete skall utföras av personal med särskild utbildning för ändamålet, såsom – förutom läkare – sjukvårdsfysiker, röntgensköterskor, röntgenassistenter och radioterapiassistenter. Det är emellertid svårt att kräva att sådant arbete alltid skall utföras enbart av radiologiskt utbildad personal. En förutsättning för delegering av arbetsuppgifter måste dock vara att den personal till vilken delegering sker har sådana kunskaper och erfarenheter att arbetet kan genomföras med betryggande säkerhet. Ansvaret för att så är fallet vilar i första hand på chefen för röntgenavdelningen eller den radioterapeutiska avdelningen.

Med anledning av uppgifter i massmedia att bristfälligt utbildad personal har tagits i anspråk vid vissa sjukhus och läkarstationer för röntgenundersökningar har socialstyrelsen nyligen begärt yttranden från de berörda sjukvårdshuvudmännen. Några yttranden har enligt uppgift ännu inte kommit in till socialstyrelsen.

Jag vill här också nämna att statens strålskyddsinstitut och socialstyrelsen har bildat en samarbetsgrupp för patientstrålskydd. Till gruppen är knuten

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Om arbete med  
joniserande  
strålning*

en panel av experter, bl. a. läkare, fysiker, assistenter och administratörer. Gruppen kommer att behandla sådana frågor som Margot Håkansson har tagit upp i sin interpellation, dvs. utbildnings- och kompetensfrågor. Vidare kommer gruppen att undersöka i vilken omfattning utfärdade rekommendationer har beaktats i det praktiska arbetet.

I likhet med Margot Håkansson anser jag att det är angeläget att allt som är möjligt görs för att förbättra säkerheten för både personal och patienter vid medicinska undersökningar och behandlingar med joniserande strålning. Det är i detta sammanhang av grundläggande betydelse att personalen har en för arbetsuppgifterna adekvat utbildning. Av vad jag har anfört framgår att de ansvariga myndigheterna nu utreder vad som ytterligare kan göras för att öka säkerheten i radiologiskt arbete.

Jag kan försäkra Margot Håkansson att jag kommer att vidta de åtgärder som ankommer på mig, när resultatet av detta utredningsarbete föreligger.

**MARGOT HÅKANSSON (fp):**

Herr talman! Först ett tack till statsrådet Troedsson för svaret. Innan jag närmare går in på och kommenterar det, vill jag i korthet relatera hur riskfyllt arbetet med joniserande strålning är på många platser i vårt land.

Det är tyvärr inte endast i glesbygder och på vårdcentraler som personal utan adekvat utbildning utför röntgenundersökningar utan även på stora sjukhus.

I Lund har sjukvårdsbiträden och vaktmästare hand om en stor del av de röntgenundersökningar som görs på intensivvårds- och vårdavdelningar. Även dessas vikarier har då samma arbetsuppgifter. Skärmbildsundersökningar på centraldispensären tillhörande Stockholms läns landsting utförs av sjukvårdsbiträde. Inga kvalifikationer krävs för innehav av tjänsten och på centraldispensären finns varken röntgensjuksköterska eller assistent med röntgenutbildning.

I Jämtlands läns landsting vill man ge 14 dagars utbildning till den personal som skall utföra röntgenundersökningar på läkarstationer och sjukstugor.

F. n. finns ingen röntgensjuksköterska eller röntgenassistent anställd på dessa platser. Här har dock klinikchefen på röntgenavdelningen i Östersund protesterat och stöder inte projektet.

I Växjö har landstinget i Kronobergs län tänkt ge en veckas utbildning till samma personalkategori som jag redogjorde för i vad avser Jämtlands län.

I Klippan vill överläkaren på läkarstationen att personalen skall utföra röntgenundersökningar och han önskar också få ny röntgenapparat. Personalen vägrar dock, eftersom den anser sig sakna utbildning för röntgendiagnostiska arbetsuppgifter.

I Arjeplog önskar distriktsläkarna vid vårdcentralen få ny apparatur för röntgenundersökningar och de säger i en skrivelse till landstinget

---

*Om arbete med  
joniserande  
strålning*

i Norrbotten att de har börjat en planering med utbildning av sjukvårdsbiträden, som skall lära sig ta bilderna i rätta vinklar. Som "enkla" undersökningar anför de bl. a. röntgen av hjärta, lungor, ländrygg, bröstrygg, halsrygg, magsäck, skalle och buköversikt. Bland dessa finns undersökningar där man utsätter blodbildande organ, äggstockar och testiklar, för strålningsdoser som det verkligen krävs stor noggrannhet och sträng kontroll av röntgenutbildad kvalificerad personal för att utföra.

Detta är ett skrämmande dokument över en obefintlig insikt om den joniserande strålningens effekter på den mänskliga organismen. Men om läkare och övrig vårdpersonal saknar utbildning i strålskydd och röntgenteknik är man omedveten om farorna för både patienterna och sig själva.

Vid röntgenundersökningar som utförs med hjälp av radioaktiva isotoper krävs en utbildning i isotoplära och radiofysik. Det har inte röntgenassistenter, utan de behöver en påbyggnadsutbildning i isotopdiagnostik. Har man inte tillräcklig utbildning är man en fara både för patienterna och för sig själv. Skadorna från de radioaktiva ämnena visar sig inte förrän efter en lång tid, och den kontroll man har i form av en filmdosimeter som man bär på sig används bara en gång per månad, då det kan konstateras om man utsatts för en för hög stråldos.

Det kan synas orättvist att jag här har räknat upp en del landsting. Tyvärr är det så att inte något landsting kan frita sig från synder i det här fallet. Men jag skall inte trötta vare sig statsrådet Troedsson eller kammaren med fler exempel utan vill nu kommentera det svar jag fått.

Det är då mycket viktigt att konstatera att statsrådet i första avsnittet av sitt svar helt klart säger att hon har för avsikt att utfärda kompetensregler för personal som arbetar med joniserande strålning. Det är mycket viktigt att konstatera att det svaret har lämnats i Sveriges riksdag, och både jag och alla de som sysslar med detta arbete är mycket glada över det svaret.

Bestämmelserna om radiologiskt arbete i strålskyddslagen och strålskyddsinstitutets fortlöpande föreskrifter fungerar väl inte som något speciellt bra skyddsnät, eftersom de tydligen inte efterlevs så noga.

I socialstyrelsens rapport Säkerhetsfrågor vid röntgenundersökningar – Patientstrålskyddet 1974 framkom de stora bristerna på strålskyddsområdet. Det gällde främst för patienterna inom den röntgendiagnostiska verksamheten men även på läkarstationer, sjukstugor och mottagningar.

De största bristerna berodde enligt rapporten på obefintlig eller bristfällig utbildning för flera av de personalkategorier som deltar vid eller beställer röntgenundersökningar samt i spridning av röntgenutrustning och apparater till små enheter utan röntgenexpertis.

De anvisningar som socialstyrelsen 1976 utgivit angående patientsäkerheten vid röntgenundersökningar och som innehåller förslag beträffande organisation, tillsyn och drift av röntgenverksamheten är helt säkert riktiga. Men i vilken mån har sjukvårdshuvudmännen följt dem?

När man ser på det förslag om en- och tvåveckorsutbildning som avi-

Måndagen den  
12 december 1977

*Om arbete med  
joniserande  
strålning*

scrats i t. ex. Jämtlands och Kronobergs läns landsting, blir man onekligen mer än orolig.

Vet statsrådet Troedsson någonting om i hur många landsting lokala röntgenkommittéer inrättats? Dessa skulle övervaka den röntgendiagnostiska verksamheten inom sjukvårdsområdet.

Vidare säger statsrådet att det är önskvärt att allt radiologiskt arbete skall utföras av personal med särskild utbildning för ändamålet. Detta gäller läkare-sjukhusfysiker, röntgensköterskor, röntgenassistenter och radioterapiassistenter. Jag vill därför be statsrådet om en förklaring. "Önskvärt" är för mig en högst otillfredsställande formulering.

Vi har vetskap om att den skadliga strålningen från medicinsk verksamhet, främst då från röntgendiagnostiken, vida överstiger strålningen från kärnkraftverken och utgör en fara som vi i dag inte vet konsekvenserna av för befolkningen i form av genetiska skador och leukemi.

Ett självklart krav måste uppfyllas. All personal som arbetar med och utsätter patienter för joniserande strålning måste ha erforderliga kunskaper i strålfysik och strålskydd.

Kompetensregler måste utarbetas och fastställas. Den samarbetsgrupp för patientstrålskydd som socialstyrelsen och statens strålskyddsinstitut har tillsatt bör väl med hjälp av de experter man knutit till sig kunna komma fram till ett förslag. Men förutsättningen härför är att samarbetsgruppen verkligen sammanträder. Samarbetsgruppen tillsattes i november 1976. Enligt de upplysningar jag fått har något sammanträde ännu ej ägt rum – i varje fall inte tillsammans med de experter som skulle knytas till gruppen. Det är minst sagt anmärkningsvärt att det från år 1974, när socialstyrelsen lade fram sin rapport om säkerhetsfrågorna vid röntgenundersökningar, skulle ta två år innan anvisningarna kom ut år 1976. Jag vill betona att jag inte anklagar statsrådet Troedsson för detta: det är det statsråd som tidigare hade hand om sjukvården som får ta åt sig av detta. Slår man sig därefter till ro ytterligare ett år sedan man i november 1976 tillsatt en samarbetsgrupp som endast existerar på pappret, anser jag att förhållandena är högst otillfredsställande för att inte säga upprörande nonchalant handlagda.

Statsrådet säger att samarbetsgruppen skall ta upp just utbildnings- och kompetensfrågor men också hur redan utfärdade anvisningar efterföljs.

Har samarbetsgruppen fått några direktiv om vid vilken tidpunkt redovisning och förslag skall läggas fram?

Herr talman! Jag konstaterar till sist att det är ytterst viktigt att Ingegerd Troedsson utlovar kompetensregler, och jag vill gärna ha kompletterande svar på följande frågor:

1. "Önskvärt" är en otillfredsställande formulering när det gäller arbete med så stora risker som strålning innebär. Kan Ingegerd Troedsson byta ut det ordet?

2. Direktiven för samarbetsgruppen behöver klarläggas. Har gruppen påbörjat sitt arbete?

3. Hur fungerar kontrollen från statens strålskyddsinstitut? Finns det tillräckliga resurser för en effektiv inspektion? Gäller denna inspektion också de små enheterna ute i landstinget?

4. Vad menar Ingegerd Troedsson med en för arbetsuppgifterna adekvat utbildning? Man kan avse väldigt olika saker med det och därför vill jag gärna att statsrådet utvecklar meningen med uttrycket adekvat utbildning.

Statsrådet INGEGERD TROEDSSON:

Herr talman! Det är förvisso ett utomordentligt stort och viktigt ämne som Margot Håkansson tar upp. Jag beklagar emellertid att jag måste göra Margot Håkansson besviken. Jag har inte sagt att jag har för avsikt att utfärda kompetensregler. Det ankommer nämligen inte på regeringen att utfärda sådana utan på socialstyrelsen.

Jag nämnde i mitt interpellationssvar att statens strålskyddsinstitut och socialstyrelsen har bildat en samarbetsgrupp för patientstrålskydd. Det är alltså inte regeringen som har utfärdat några direktiv för det här arbetet, utan det är de två verken på området som gemensamt har bildat samarbetsgruppen. Denna grupp kommer däremot att behandla just de frågor som Margot Håkansson tar upp, nämligen utbildnings- och kompetensfrågorna. Man kommer också att undersöka i vilken omfattning som utfärdade rekommendationer beträffande lokala röntgenkommittéer m. m. verkligen har beaktats i det praktiska arbetet.

Som jag framhållit i mitt interpellationssvar är det självfallet önskvärt att allt radiologiskt arbete kan utföras av personal med särskild utbildning för ändamålet, dvs. läkare, radiofysiker, röntgenassistenter och radioterapiassistenter. Att ställa detta som ett absolut krav skulle emellertid sannolikt i dagens läge medföra svårigheter i det dagliga arbetet. Det är därför enligt min mening desto viktigare att delegering av arbetsuppgifter inte sker till andra än dem som genom intern utbildning har fått sådana kunskaper att de kan utföra arbetet på ett tekniskt riktigt sätt och med betryggande säkerhet för patienterna. Det ankommer i första hand på chefen för röntgenavdelningen eller den radioterapeutiska avdelningen att ansvara för detta, och jag är helt ense med Margot Håkansson om att målet måste vara att all personal i radiologiskt arbete skall ha en kvalificerad formell grundutbildning inom området. Det är självfallet också viktigt att personalen får den vidareutbildning som behövs med hänsyn till den tekniska och medicinska utvecklingen inom radiologin.

Enligt vad jag har inhämtat avser också vissa personalsammanslutningar inom det aktuella området att bilda en tvärfacklig och vetenskaplig arbetsgrupp som skall behandla kompetens- och behörighetsfrågor för medicinsk-teknisk assistentpersonal i radiologisk verksamhet. Avsikten är att den arbetsgruppen skall ta fram ett material som kan ligga till grund för åtgärder av sjukvårdshuvudmännen och de berörda myndigheterna.

Till sist några ord om röntgenundersökningar av kvinnor i fertil ålder. Den frågan har berörts i socialstyrelsens skrift om patientsäkerheten vid

röntgenundersökningar och i den av strålskyddsinstitutet publicerade översättningen av den internationella strålskyddskommissionens rapport om patientstrålskydd vid röntgenundersökningar. Frågan om ytterligare åtgärder behandlas nu av den samarbetsgrupp för patientstrålskydd som socialstyrelsen och statens strålskyddsinstitut har bildat.

MARGOT HÅKANSSON (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet Troedsson för det kompletterande svaret, men det saknas tyvärr en hel del svar på det jag frågade om i slutet av mitt förra anförande, och det vill jag gärna ta upp igen.

Jag vet att statsrådet inte utfärdar kompetensregler utan att socialstyrelsen gör det, men socialstyrelsen har väl ställt sig ganska kallsinnig i det här fallet. Jag hoppas att det händer litet grand nu.

Det står på s. 2 i svaret att det är önskvärt med utbildning. Det var ordet önskvärt jag gärna ville att statsrådet skulle byta ut, eftersom det är oerhört viktigt med en adekvat utbildning. Det går inte att internutbilda personal på en eller två veckor. Jag har relaterat ganska många exempel, bl. a. från en sjukstuga i Norrland, som visar att man ofta inte heller på läkarhåll är medveten om riskerna med den joniserande strålningen. Man tror att man själv kan utbilda sjukvårdsbiträden under en eller två veckor. Likadant är det i många andra län.

Det är oerhört viktigt att vi ser över det här problemet. Det handlar om stora och svåra skador för befolkningen. Också för dem som arbetar med röntgendiagnostik och radioterapi innebär det en stor otrygghet att inte vara utbildad för detta viktiga och farliga arbete.

Jag vill alltså gärna ha svar på hur samarbetsgruppen har arbetat. Har den över huvud taget sammanträtt? Det fick jag inget svar på. Jag vill gärna också ha svar på om den har fått någon tidsbestämning, eller om den kan hålla på att dra ut på arbetet i flera år, medan det inte händer någonting på detta viktiga område.

Svenska hälso- och sjukvårdens tjänstemannaförbund har i år haft en konferens till vilken man hade kallat också en representant för strålskyddsinstitutet, som dock inte kunde ställa upp med någon företrädare. Representanten för socialstyrelsen sade där i princip detsamma som statsrådet Troedsson har sagt här i dag: Man kan inte utfärda kompetensreglerna därför att då är man illa ute. Man klarar inte av sjukvården.

Jag tycker det är viktigt att konstatera att man inom många områden i sjukvården slår sig till ro med detta. Man säger att man inte kan klara arbetet om man inte tar in okvalificerad personal. Man utsätter då utan vidare patienter och personal för de stora risker som strålningen innebär. Men verkningarna visar sig inte enbart inom detta område. Vi får en sänkt vårdkvalitet och en försämrad vård. Vi får en dålig sjukvård om vi inte ser till att vi har väl utbildad personal.

Jag vill också gärna ha svar om samarbetsgruppen och om vad statsrådet Troedsson menar med en adekvat utbildning. Vi kan inte nöja oss med

en intern utbildning på en till två veckor, som aviseras från en hel del landsting.

I några landsting finns det utbildad personal som går arbetslös eller som inte har arbete på röntgenavdelningar. Där finns alltså en kvot att ta till.

När det gäller strålskyddsinspektionens inspektioner ute på de små enheterna skulle jag också gärna vilja ha ett klarläggande, om statsrådet kan svara här i dag hur ofta de enheterna inspekteras.

Statsrådet **INGEGERD TROEDSSON**:

Herr talman! Margot Håkansson och jag är helt överens om målet, nämligen att allt radiologiskt arbete skall utföras av personal med särskild utbildning för ändamålet, såsom läkare, radiofysiker, röntgenassistenter eller radioterapiassistenter. Men detta är ett mål på någon sikt. I avvaktan på utbildning för att nå detta mål är det viktigt, att om personal som inte har denna utbildning skall syssla med begränsade uppgifter inom detta område, så skall den få god intern utbildning för det ändamålet. Det kravet måste ställas.

När det gäller samarbetsgruppen mellan statens strålskyddsinstitut och socialstyrelsen är det som jag sade icke regeringen som har utfärdat direktiv för arbetsgruppen. Vi har därför inte heller utfärdat några tidsregler. Jag kommer dock att följa detta arbete och kommer att ta kontakt med socialstyrelsen för att efterhöra om de själva har något tidsprogram och i vilken utsträckning det har följts. Jag kommer att på olika sätt försöka följa detta mycket viktiga och angelägna arbete.

Så mycket vet jag i alla fall att denna arbetsgrupp redan har arbetat med att sammanställa en hel del material på detta område, bl. a. material som skall möjliggöra en förbättrad rapportering av verksamheten.

Jag vill slutligen än en gång försäkra Margot Håkansson att jag kommer att vidta de åtgärder som ankommer på mig när resultatet av detta utredningsarbete föreligger.

**MARGOT HÅKANSSON (fp)**:

Herr talman! Det är en del saker som jag har svårt att förstå. Att det saknas personal är inget motiv för att inte utfärda kompetensregler. Tvärtom är det viktigt att kompetensregler utfärdas och att landstingen sedan får söka dispens. Nuvarande förhållanden får inte fortgå under en lång tid. Det har varit täta uppvaktningar från Svenska hälso- och sjukvårdens tjänstemannaförbund till socialstyrelsen under en lång följd av år. Man har slagit larm om denna sak, men man har noterat mycket litet intresse. Därför är det viktigt att det görs någonting snabbt nu. Jag tycker inte man kan acceptera att den arbetsgrupp som tillsatts inte på ett helt år kallar in de experter man nu knutit till sig i en panel. Jag undrar hur den arbetsgruppen arbetar. Jag ser med glädje fram emot att statsrådet Troedsson vill ta tag i denna fråga och se till att någonting händer.

Jag anser alltså att man skall utfärda kompetensregler och att man skall söka dispens i de landsting som inte kan få fram personal som har en adekvat utbildning. Det är alldeles för riskfyllda och farliga moment i arbetet, i första hand för patienterna men också för personalen, och jag litar inte på den interna utbildningen, som många gånger ute i de små sjukstugorna och på de små centralerna skall ges av personal som kanske inte själv har någon insikt i eller medvetenhet om farorna, inte själv har någon utbildning för det här arbetet.

Till sist vill jag säga, att för hälso- och sjukvårdens framåtskridande är det nödvändigt att inte skapa för många kryphål. Jag är helt medveten om att sjukvårdshuvudmännen är självständiga och skall besluta ute i sina landsting. Men vissa normer måste ändå följas och följas upp likadant i hela landet. Det är oerhört viktigt, och jag hoppas att statsrådet Troedsson vill vara oss behjälplig i arbetet att så snart som möjligt se till att kompetensregler utfärdas av socialstyrelsen för arbete med röntgen-diagnostik och radioterapi.

Statsrådet INGEGERD TROEDSSON:

Herr talman! Det är som jag sade tidigare, att den här samarbetsgruppen mellan statens strålskyddsinstitut och socialstyrelsen skall ta upp utbildnings- och kompetensfrågor, och jag tycker det är angeläget att man avvaktar samarbetsgruppens arbete.

Men jag vill ändå till sist, herr talman, varmt instämna med Margot Håkansson i att det här är stora och väsentliga frågor och att det är utomordentligt viktigt att arbetsgruppen arbetar så snabbt som det över huvud taget är möjligt. Jag kommer alltså att försöka följa gruppens arbete.

MARGOT HÅKANSSON (fp):

Herr talman! Med risk för att verka något tjatig tycker jag det finns all anledning att upprepa att jag är väldigt besviken på socialstyrelsen som först låtit det gå två år från det man konstaterat de stora brister som föreligger tills man utfärdat anvisningar. Sedan tillsätter man en arbetsgrupp som tydligen har fungerat genom att inte kalla in dem man har knutit till sig i form av experter. I alla fall har inga från Svenska hälso- och sjukvårdens tjänstemannaförbund, som är tillsatta i en panel eller expertgrupp och knutna till samarbetsgruppen, varit inkallade till något sammanträde.

Jag tycker att det är en väldigt dålig funktion om man låter det gå år efter år, när man tar så väldigt stora risker för människor. På det sättet kommer ju resultatet att fördröjas ytterligare, och jag tror inte att statsrådet Troedsson, som ändå är ytterst ansvarig också för det här, kan slå sig till ro och låta arbetsgruppen hålla på hur länge som helst, utan om det går så långsamt får man försöka gå in och sätta till en utredning, där regeringen kan utfärda direktiv, så att man får fram ett resultat.

Jag skall noga följa det här arbetet, och om ingenting händer mycket snabbt kommer jag att ta upp saken i kammaren igen och fråga vad som skall ske. Då hoppas jag att regeringen tillsätter en arbetsgrupp som kommer att fungera.

Jag har ställt ett par frågor till. Statsrådet Troedsson kanske inte kan svara på dem i dag, men jag kan måhända få svar senare. Hur fungerar strålskyddsinspektionen egentligen? Är det någon inspektion? Det har sagts mig att det är väldigt dåligt med inspektionen ute på de små enheterna och att det dröjer många år, innan man tittar på dem. Det sägs också att man där ofta har en dålig apparatur som i sig själv innebär en risk.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 20 Om en stabiliserad prisutveckling på jordbruksfastigheter

Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN erhöll ordet för att besvara *Anton Fågelsbos* (c) den 23 november anmälda interpellation, 1977/78:78, och anförde:

Herr talman! Anton Fågelsbo har frågat om jag är beredd att ge min syn på hur lantbruksnämnderna bör medverka till en stabiliserad prisutveckling på jordbruksfastigheter.

En av lantbruksnämndernas huvuduppgifter är att medverka i jordbrukets och skogsbrukets yttre rationalisering för att därigenom underlätta bildandet av lämpliga brukningsenheter. I detta syfte skall nämnderna bedriva en aktiv inköpsverksamhet. Den inköpta marken skall användas för att förstärka näraliggande brukningsenheter eller för bytesändamål.

Varje år förvärvar lantbruksnämnderna ca 4 000 hektar åker och 15 000 hektar skog. Lika stora arealer säljs årligen. En förutsättning för att nämnderna skall kunna bedriva en så omfattande verksamhet är att de tillämpar en prisnivå som är avpassad för såväl inköps- som försäljningssituationen. Lantbruksnämnderna skall i denna verksamhet inte sträva efter att försäljningen skall ge vinst. Å andra sidan bör nämnderna inte sälja sina fastigheter under ett försiktigt beräknat saluvärde. Detta måste enligt min mening gälla även för sådana fastigheter som av en eller annan anledning innehafts under längre tid och under denna tid ökat i värde.

Även i andra sammanhang skall lantbruksnämnderna motverka en onormal prisutveckling på jordbruksfastigheter. Jag tänker bl. a. på lantbruksnämndernas prövning av ansökningar enligt jordförvärvslagen. Enligt direktiven till jordförvärvsutredningen bör jordförvärvslagen medverka till att dämpa prisutvecklingen på jordbruksfastigheter. De principer för värdering m. m. som i det sammanhanget kan bli aktuella kommer att bli vägledande för lantbruksnämndernas medverkan till en stabiliserad prisutveckling på marknaden för jordbruksfastigheter. Detta gäller såväl

Måndagen den  
12 december 1977

*Om en stabiliserad  
prisutveckling på  
jordbruksfastigheter*

vid nämndernas köp och försäljningar av jordbruksfastigheter som vid deras tillämpning av jordförvärvslagen.

ANTON FÅGELSBO (c):

Herr talman! Jag skall be att få tacka jordbruksministern för att jag fått min interpellation besvarad.

Det kan tyckas att den fråga jag har tagit upp är kontroversiell. Å ena sidan säger ju jordbruksministern att lantbruksnämnderna bör medverka till att stabilisera prisutvecklingen då det gäller jordbruksfastigheter. Å andra sidan har jag i min interpellation åberopat ett exempel där en lantbruksnämnd begärt ett mycket högt pris för en fastighet som skulle försäljas, och jag vet att detta inte är det enda fall där så har skett, även om det är extremt. Samma förhållande råder i flera län.

Jag tror dock att jordbruksministern och jag har samma uppfattning i denna fråga och att vi är överens om att utvecklingen är oroande när det gäller prissättningen på jordbruksfastigheter och att någonting måste göras för att komma till rätta med problemet. I det sammanhanget säger jordbruksministern i svaret att han kan skönja en ljusglimt på detta område i och med att jordförvärvslagen enligt tilläggsdirektiven till jordförvärvsutredningen kommer att kunna medverka till att dämpa den prisutveckling på jordbruksfastigheter som nu äger rum.

Det talas också i svaret om de principer för värdering m. m. som i det sammanhanget kan bli aktuella, men vilka dessa principer blir känner jag ännu inte till eftersom de inte är offentliggjorda. Principer i alla ära, men det är resultatet som är det viktiga, och i det här fallet gäller det att prissättningen på jordbruksfastigheter blir sådan att det verkligen går att förränta dem i dag. Så är nämligen inte fallet med många av de jordbruksfastigheter som f. n. säljs. Jag vet också att det finns många unga människor som skulle vilja satsa på jordbruket i en framtid, men de frågar sig om de över huvud taget har någon möjlighet att förvärva en gård med den prisutveckling för fastigheter som i dag äger rum.

Jag har fått svar på min interpellation, och jag vill säga jordbruksministern att jag i stort sett är nöjd med det. Jag konstaterar att vi får invänta jordförvärvsutredningens förslag, och sedan får vi se om det den vägen blir möjligt att komma till rätta med detta problem.

Överläggningen var härmed slutad.

På förslag av talmannen beslöts att kammarens förhandlingar skulle fortsättas kl. 19.30.

§ 21 Talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle bland två gånger bordlagda ärenden utbildningsutskottets betänkande nr 12 och arbetsmarknadsutskottets betänkande nr 16 uppföras främst samt civilutskottets betänkande nr 7 och socialutskottets be-

tänkande nr 18 i nu angiven ordning sättas närmast efter socialförsäkringsutskottets betänkande nr 12.

§ 22 Anmälades och bordlades

Propositioner

1977/78:71 om kvinnlig tronföljd

1977/78:74 med förslag till riktlinjer för ett informationssystem om arbetsskador, m. m.

§ 23 Anmälades och bordlades

Justitiekammarens betänkande

1977/78:17 med anledning av propositionen 1977/78:25 med förslag om tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 såvitt avser polishus m. m.

Lagutskottets betänkande

1977/78:9 med anledning av propositionen 1977/78:53 med förslag om upphävande av lagen (1931:110) om upplagshus och upplagsbevis, m. m.

Utrikesutskottets betänkanden

1977/78:6 med anledning av motion om inrättande av en internationell krigsförbrytardomstol

1977/78:7 med anledning av motion om internationellt främjande av de mänskliga rättigheterna

Näringsutskottets betänkanden

1977/78:28 med anledning av motion om åtgärder mot märkesdifferentiering

1977/78:30 med anledning av propositionen 1977/78:47 om åtgärder för att underlätta strukturomvandlingen inom specialstålindustrin och stål-gjuteriindustrin jämte motioner

1977/78:31 med anledning av propositionen 1977/78:17 om samarbete mellan staten och Saab-Scania AB på dataområdet m. m. jämte motioner

1977/78:33 med anledning av motioner om statliga företag

Arbetsmarknadsutskottets betänkanden

1977/78:17 med anledning av propositionen 1977/78:59 med förslag om särskilt sysselsättningspolitiskt stöd inom stålindustrin m. m., jämte motioner

1977/78:18 med anledning av propositionen 1977/78:25 med förslag om tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1977/78, såvitt angår anslaget Lån till Uddeholms AB, jämte motioner

1977/78:19 med anledning av propositionen 1977/78:25 med förslag om tilläggsbudget I för budgetåret 1977/78, såvitt propositionen hänvisats till arbetsmarknadsutskottet, jämte motioner

Måndagen den  
12 december 1977

*Anmälan av  
interpellation*

Anmälades och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

*den 9 december*

**1977/78:98** av *Christer Nilsson* (s) till bostadsministern om regeringens praxis i förköpsärenden, m. m.:

Kommun har i princip förköpsrätt enligt 1 § förköpslagen (FL) vid försäljning som omfattar "sådan fast egendom som med hänsyn till den framtida utvecklingen kräves för tätbebyggelse eller därmed sammanhängande anordning".

Riksdagen begärde år 1973 (CU 1973:18) en översyn av FL som i första hand syftade till en samordning av medlen för en aktiv kommunal markpolitik. Enligt vad som uttalades i betänkandet (s. 5) fick även i fråga om FL kommunens obetingade förköpsrätt till mark som avses för ny eller förändrad tätbebyggelse tas till utgångspunkt för den fortsatta prövningen. I propositionen 1974:152 förelades riksdagen förslag till vissa ändringar i FL, varigenom kommun fick förköpsrätt även till sådan egendom som behövde rustas upp. I motiven till denna ändring av 1 § FL angavs (prop. s. 29) att kommunerna med de föreslagna ändringarna kommer att kunna göra gällande förköpsrätt i praktiskt taget alla de situationer då ett köp framstår som önskvärt från mark- och bostadspolitisk synpunkt och att därmed det av riksdagen uppställda målet nåtts, nämligen att FL skall bygga på kommunens obetingade företrädesrätt till mark som avses för ny eller förändrad tätbebyggelse. När riksdagen antog lagförslaget (CU 1974:36) hade utskottet i motiven angett att det som anförts i propositionen torde innebära att även tidigare anförda motivuttalanden bakom lagrummets oförändrade del något förskjutits och anpassats till utvecklingen på det markpolitiska området. Utskottet erinrade om dåvarande civilministerns uttalande (prop. s. 28) att den principiella utgångspunkten måste vara den att förköpsrätt skall kunna utövas närhelst det behövs för att en kommun skall kunna genomföra sina markpolitiska intentioner.

Enligt expropriationslagen (ExL) ges kommun möjlighet att expropriera mark som "med hänsyn till den framtida utvecklingen kräves för tätbebyggelse eller därmed sammanhängande anordning", således det ändamål som med samma ord anges i FL. När expropriationsändamålet precisrades uttalade föredragande statsrådet (prop. 1971:122 s. 158-159) bl. a. att kommunen måste göra antagligt att marken med hänsyn till belägenheten och kommunens utveckling behövs för det avsedda ändamålet. Det betonades att kommunen endast hade att prestera en sannolikhetsbevisning och att kraven för denna inte får sättas alltför högt. I anslutning därtill hänvisades till förarbetena till FL där, om plan enligt

byggnadslagen (BL) inte förelåg, som underlag angetts t. ex. befolkningsprognoser, bostadsbyggnadsprogram eller industriutvecklingsplaner.

Enligt BL torde det numera vara helt obesträtt att planinitiativen skall ligga hos kommunerna och att det är kommunerna som har att göra lämplighetsbedömningarna. Statens roll är begränsad till att övervaka att planeringen sker enligt BL och att söka motverka att riksintressen som lagts fast av riksdagen inom den fysiska riksplaneringens ram träds för nära. Det undantag som finns bekräftar endast huvudregeln.

Det anförda ger uttryck för den av en mycket stark riksdagsmajoritet godtagna utgångspunkten att kommunerna skall ha en obetingad företrädesrätt till mark som skall bli föremål för åtgärder som innebär tätbebyggelse i BL:s mening, och att det skall ankomma på kommunen själv att avgöra om och i vilken utsträckning kommunen skall vara ägare till den mark som bebyggs.

Det torde vara ostridigt att förköp kan ske också beträffande mark, avsedd att främja det rörliga friluftslivet för kommunens medlemmar samt naturvården.

En principiellt intressant fråga är vilket krav som ställs på kommunerna vid ansökan om tillstånd till förköp. Osäkerhet har uppstått om regeringen har att göra någon egen sannolikhetsbedömning av om en fastighet behövs för det ändamål som kommunen uppger. Det kan hävdas att motiven till 1 § FL inte innebär mer än ett krav på att kommunen tydligt skall ha uttryckt sin avsikt att använda fastigheten för ett visst godtagbart ändamål. Det förutsätts att ändamålet inte strider mot riktlinjer för den fysiska riksplaneringen. Emellertid har från vissa håll – mot all förmodan – hävdats att regeringen i sådant läge skulle kunna göra en egen bedömning, där man kan komma till att ändamålet som sådant kan godkännas men stannar för att detta ändamål bör anses redan tillräckligt tillgodosett eller kunna tillgodoses på annat håll. Med hänvisning därtill skulle sålunda medgivande kunna vägras. Enligt en motsatt mening som också hävdas med skärpa innefattar sådana bedömningar värderingar av sådan art som bör ankomma på kommunen och inte kunna indirekt överprövas genom beslut med anledning av ansökan om tillstånd till förköp.

Det kan möjligen vara olämpligt att begära generella tolkningar av gällande lag. Det är emellertid både lämpligt och av stort intresse för kommunerna att få en redogörelse för regeringens nuvarande praxis i fråga om regeringens befogenhet att ingå i lämplighetsprövningar i förköpsärenden.

Mot bakgrunden av det anförda hemställer jag att till bostadsministern få ställa följande frågor:

1. Vill bostadsministern lämna en redogörelse för regeringens praxis i ärenden om tillstånd till förköp när det gäller regeringens befogenhet att grunda avgörandet på sin och inte kommunens bedömning av hur ett godtagbart ändamål skall tillgodoses och i vilken omfattning detta bör ske?

2. Med vilka målsättningar i fråga om kommunens planeringsansvar sker det pågående arbetet på en ny byggnadslagstiftning?

## § 25 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 12 december*

**1977/78:212** av *Olle Östrand* (s) till industriministern om åtgärder för att säkerställa fortsatt malttillverkning i Söderhamn:

I samband med tillsättandet av branschutredningen för bryggerinäringen uttalade industriministern att han förutsatte att större investeringsbeslut inom branschen skulle uppskjutas till dess utredningen blivit klar. Enligt uppgift har dock Prippts styrelse – trots detta uttalande – fredagen den 9 december beslutat om en investering om ca 40 milj. kr. för ett nytt mälteri i Bromma. Detta kan få allvarliga konsekvenser för mälteriet i Söderhamn. Oron i kommunen och bland de anställda har kraftigt ökat till följd av detta beslut.

Mot denna bakgrund vill jag till industriministern ställa följande fråga:

Har statsrådet för avsikt att vidta åtgärder som syftar till att säkerställa fortsatt malttillverkning i Söderhamn?

**1977/78:213** av *Bertil Måbrink* (vpk) till handelsministern om omprövning av Sveriges medlemskap i Interamerikanska utvecklingsbanken (IDB):

När frågan om en svensk anslutning till Interamerikanska utvecklingsbanken (IDB) behandlades i riksdagen för ett halvår sedan, hävdades från oppositionen att Sverige inte borde bli medlem i IDB, eftersom organisationen ensidigt skulle komma att stödja reaktionära terrorregimer. Nyligen har IDB beviljat Argentina och Chile stora lån. Genom Västtysklands representant röstade Sverige emot lånen. Det visade således klart att Sveriges ställningstaganden inte påverkar utfallet i IDB. Det torde vara överflödigt att här beskriva de argentinska och chilenska regimernas terror och förtryck av de egna folken.

Jag vill mot denna bakgrund ställa följande fråga:

Kommer handelsministern nu att vidta åtgärder för att ompröva Sveriges medlemskap i IDB?

**1977/78:214** av *Eva Hjelmström* (vpk) till jordbruksministern om åtgärder för att minska blyhalten i bensin:

I en rapport från produktkontrollbyrån visas hur barn drabbas av nervskador genom stora blyutsläpp i luften. Problemet är störst i stadskärnorna. Detta utgör bara ytterligare ett i den långa rad av argument som

utmyunnar i krav på en kraftig begränsning av privatbilismen och en utbyggd kollektivtrafik. Blyutsläppen i luften kan emellertid effektivt minskas genom att blyhalten i bensin sänks. Denna åtgärd kan snabbt genomföras.

Jag vill därför ställa följande fråga:

Kommer jordbruksministern att ta initiativ till åtgärder för att snarast kraftigt minska blyhalten i bensin?

§ 26 Kammaren åtskildes kl. 17.41.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

*/Solveig Gemert*

**Nr 46**

Måndagen den  
12 december 1977

---

*Meddelande om  
frågor*