

## Torsdagen den 11 januari

Kl. 13.00

---

*Fyllnadsval till  
utskott*

### § 1 Fyllnadsval till utskott

TALMANNEN: Som ny ledamot i utbildningsutskottet efter Torsten Karlsson har socialdemokratiska riksdagsgruppen anmält Lena Hjelm-Wallén.

Som ny suppleant i utbildningsutskottet efter Karl-Gustaf Mathsson, vars uppdrag som ersättare upphört, har socialdemokratiska riksdagsgruppen anmält Torsten Karlsson.

Talmannen förklarade därefter valda till

*ledamot i utbildningsutskottet*

Lena Hjelm-Wallén (s)

*suppleant i utbildningsutskottet*

Torsten Karlsson (s)

### § 2 Upplästes följande till kammaren inkomna ansökan:

Till riksdagens kammare

Undertecknad anhåller härmed om ledighet från riksdagsarbetet under tiden den 20 januari–den 23 februari 1979, för att som ombud delta i kyrkomötet.

Stockholm den 10 januari 1979

*Gunnar A. Johansson*

Kammaren biföll denna ansökan

Talmannen anmälde att *Josef Axelsson* (m) skulle inträda som ersättare för Gunnar Johansson under hans ledighet från riksdagsmannauppgiftet.

### § 3 Om förbud mot försäljning av krigsleksaker, m. m.

Handelsministern HADAR CARS erhöi ordet för att besvara *Ove Karlssons* (s) den 7 december anmälda fråga, 1978/79:217, och anförde:

Herr talman! Ove Karlsson har frågat mig dels hur långt konsumentverkets arbete med riktlinjer för marknadsföring av leksaker kommit, dels om jag är beredd att medverka till att ett förbud mot import och försäljning av

Torsdagen den  
11 januari 1979

---

*Om förbud mot  
försäljning av krigs-  
leksaker, m. m.*

krigsleksaker kommer till stånd.

Redan innan den nya marknadsföringslagen trädde i kraft hade konsumentverket träffat en överenskommelse med leksaksbranschen om vägledande säkerhetsregler för leksaker. Verket arbetar f. n. med att revidera säkerhetsreglerna. Enligt vad jag har erfarit beräknas denna revidering kunna avslutas under år 1979.

När det gäller den andra frågan vill jag erinra om innebörden av näringsutskottets (NU 1977/78:48) uttalande i våras. Utskottet menade att ansvariga myndigheter i första hand borde söka komma till rätta med problemet med krigleksaker genom frivilliga överenskommelser med branschens organisationer. Först om detta inte visade sig vara en framkomlig väg borde enligt utskottet regeringen vidta erforderliga åtgärder. I måndags (den 8 januari) träffade konsumentverket och lek miljörådet en överenskommelse med företrädare för leksaksbranschen om att krigleksaker, som hänförs sig till krig fr. o. m. 1914, inte längre skall säljas. Överenskommelsen innebär att en betydande del av de s. k. krigsakerna försvinner från affärerna fr. o. m. den 1 december 1979. Det finns därför f. n. inte anledning till ingripanden från regeringens sida.

OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret på min fråga – en fråga som jag ställde den 7 december i fjol, alltså under julrushen då försäljningen av krigleksaker var som mest intensiv. När jag nu tar del av svaret förstår jag varför jag inte fick svar före jul. Jag ställde frågan i förhoppning om att statsrådet inför julen skulle ha velat göra ett uttalande som hade markerat ett avståndstagande från import och försäljning av krigleksaker.

Efter att i riksdagen nu under ett par år ha kämpat för ett förbud mot import och försäljning av krigleksaker borde jag självfallet vara nöjd med resultatet och den överenskommelse som redovisas här i dag. Visst känner jag en viss tillfredsställelse och framgång med att överenskommelse har träffats mellan konsumentverket, lek miljörådet och leksakshandlarnas branschorganisation om att leksaker som avbildar krig fr. o. m. 1914, som handelsministern säger här, inte får säljas efter den 1 december i år. Sådana här leksaker skall alltså vara borttagna från försäljningsdiskarna till julhandeln 1979. Det är dock några saker som grumlar min glädje över det uppnådda resultatet, bl. a. att det genom att modellbyggsatser i stort sett blir kvar smygvägen kan komma att försäljas krigleksaker. Vi skall självfallet – och där lovar jag att vara observant – medverka till att bevaka den kommande utvecklingen på det området.

Något som jag verkligen inte kan förstå är vad som framfördes av en barnpsykolog i ett tidningsuttalande och som innebar att barn skulle leka av sig sina aggressioner genom att leka krig. Jag tycker att man bör stimulera barns fantasi och lek lusta genom att inte sätta alltför många färdiga leksaker i deras händer. Helt färdiga krigleksaker kan knappast stimulera till annat än att bygga upp kommande aggressioner, och därmed skapas framtida problem.

Säkerligen finns det anledning att bevaka att den nu uppnådda överenskommelsen efterlevs. Jag skall göra vad jag kan i det avseendet. Jag hoppas också att regeringen är beredd att ingripa, om så skulle visa sig vara nödvändigt.

Handelsministern HADAR CARS:

Herr talman! Jag kan med tillfredsställelse konstatera att Ove Karlsson och jag förefaller att vara överens i alla avseenden. Den överenskommelse som har träffats är en bra överenskommelse – det tycker vi båda. Jag tar fasta på vad Ove Karlsson sade om att han skall följa utvecklingen på det här området, och det skall vi naturligtvis göra också från departementets sida.

Överläggningen var härmed slutad.

#### § 4 Om förbättrat konsumentskydd vid bilreparationer

Handelsministern HADAR CARS erhöll ordet för att besvara *Arne Blomkvists* (s) den 15 december anmälda fråga, 1978/79:237, och anförde:

Herr talman! Arne Blomkvist har frågat mig om jag avser att förelägga riksdagen förslag om lag syftande till ett ökat skydd för bilkonsumenterna.

Som Arne Blomkvist nämner i sin fråga har konsumentverket lämnat ett förslag till lag om tillsyn av fordonsverkstäder till regeringen. Förslaget innebär bl. a. att den som driver fordonsverkstad skall ha ett garantiansvar för utförda arbeten samt vara skyldig att ha en försäkring. Vidare har hemförsäljningskommittén lämnat ett delbetänkande till regeringen med förslag om ångervecka vid köp av begagnad personbil samt krav på att den som säljer begagnade bilar skall ställa en ekonomisk säkerhet. Dessa förslag har remissbehandlats. Allmänt kan sägas att huvuddelen av remissinstanserna är positiva till att konsumentskyddet på bilområdet förstärks. Bl. a. har bilbranschen uttalat sig för en reglering av fordonsverkstäder och handeln med begagnade bilar främst mot bakgrund av att icke-seriösa företagare verkar inom branschen. Invändningar har dock rests mot de nämnda förslagen i olika avseenden.

Köp av bil är en stor investering för konsumenten. Kostnaden för drift och underhåll är vidare en stor post i den enskildes budget. Jag ämnar under våren 1979 överväga olika konsumentpolitiska åtgärder. I det sammanhanget kommer jag också att pröva frågan om konsumentskyddet på bilområdet.

ARNE BLOMKVIST (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka handelsministern för svaret, och jag vill samtidigt gärna säga att jag tycker att jag fått ett positivt svar på min fråga.

Frågan om bilreparationssektorn har under senare år uppmärksamats av flera statliga myndigheter. Priser, marginaler och kvalitet på utförda repara-

Torsdagen den  
11 januari 1979

---

*Om åtgärder mot  
vägsaltning*

tioner har därvid ingående belysts.

Klagomål från konsumenter har väl i första hand gällt felaktiga eller bristfälliga reparationer, överskridande av reparationsuppdrag, skador på inlämnade fordon och montering av begagnade reservdelar i stället för nya.

Vi skall komma ihåg att det varje år utförs ca 10 miljoner bilreparationer i vårt land. Kostnaderna för dessa reparationer beräknas uppgå till ca 6,5 miljarder kronor. Det är inget tvivel om att dessa kostnader också kan medföra en stor belastning på hushållsekonomin, särskilt som behovet av en bilreparation i allmänhet kommer mycket oväntat. För att kunna förbättra konsumentskyddet i samband med bilreparationer har konsumentverket i sin rapport Konsumentskydd vid bilreparationer funnit det mycket angeläget att föreslå införande av offentlig tillsyn över fordonsverkstäderna.

I rapporten föreslås ett system, uppbyggt på fyra huvudelement, nämligen obligatorisk registrering av fordonsverkstäder, obligatoriskt garantiansvar för utförda reparationer, obligatorisk ansvarsförsäkring som ger konsumenterna trygghet mot ekonomisk insolvens samt införande av ett näringsförbud, för viss tid eller tills vidare, för särskilt misskötsamma näringsidkare i branschen.

Herr talman! Jag hoppas att handelsministern kommer att lägga fram ett positivt förslag i denna angelägna fråga.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 5 Om åtgärder mot vägsaltning

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM erhöll ordet för att besvara Anton Fågelsbos (c) den 12 december anmälda fråga, 1978/79:232, och anförde:

Herr talman! Anton Fågelsbo har frågat mig om jag är beredd att uttala mig för att spridning av vägsalt måtte upphöra och vilka andra åtgärder som jag i så fall avser att sätta in.

Snö- och isväglag innebär en kraftigt försämrad trafiksäkerhet och påverkar dessutom framkomligheten.

Mot halka används i dag två metoder, sandning och saltning. Strösaltning tillsammans med borttagande av snömodd syftar till att göra vägen snö- och isfri och kan även användas i förebyggande syfte. Sandningen däremot minskar endast obetydligt halkan på en redan snö- eller isbelagd körbana. Sandning används på de lågtrafikerade vägarna, dvs. vägar med mindre än 1 500 fordon per dygn. I avvägningen mellan de olika metoderna har man tagit hänsyn till såväl miljöaspekter som kostnaderna för väghållare och trafikanternas krav på framkomlighet och säkerhet.

Forskningen beträffande sandningen har visat att sanden endast obetydligt ökar friktionen och att verkan är kortvarig. Redan när 300 fordon har passerat har sanden kastats bort och friktionen är åter den ursprungliga. Sandning

---

*Om åtgärder mot  
vägsaltning*

efter vart 300:e fordon skulle innebära en mycket kraftig ökning av sandförbrukningen och därmed av kostnaderna. Eftersom salt måste blandas in i sanden för att bl. a. förbättra vidhäftningen på vägbanan, skulle en övergång till enbart sandning dessutom innebära en ökad saltförbrukning.

För att halkbekämpningsmetoderna i framtiden skall kunna förbättras pågår ytterligare forskning om halkproblemet. Trafiksäkerheten och framkomligheten vintertid är beroende av ett komplicerat samspel mellan trafikanternas beteende och effekten av olika väghållningsåtgärder. På uppdrag av vägverket kommer statens väg- och trafikinstitut att studera trafikanternas beteende samt säkerhets- och framkomlighetsproblem vid olika trafikförhållanden och vid användning av olika halkbekämpningsmetoder. Även saltets inverkan på miljö och korrosion kommer att undersökas.

Av dessa skäl anser jag inte att någon förändring av användningen av salt i vinterväghållningen f. n. bör ske.

**ANTON FÅGELSBO (c):**

Herr talman! Jag skall be att få tacka statsrådet Bondestam för svaret på min fråga.

Även om jag inte är helt nöjd med svaret, måste jag säga att jag tycker att det verkar som om man verkligen tänker göra en undersökning. Alla som kör bil har ju erfart att saltningen på våra vägar är ett problem.

I svaret framhålls att strösaltning tillsammans med borttagande av modd är en av de åtgärder som man vidtar mot halka. I går såg jag emellertid i olika tidningar en artikel som skrivits av Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. I artikeln skriver man bl. a. följande om moddplaning:

Snömodd kan ge upphov till moddplaning, sak samma som vattenplaning. Skillnaden är bara den att moddplaning kan inträffa redan vid en hastighet av 30 km/tim. Det beror på att modd är hårdare än vatten och därför orkar lyfta upp bilen från vägbanan vid låga farter. Väglaget kan bli moddigt även vid minusgrader. Vägsaltet smälter ned snön eller isen, och bildäckens friktion ger samma effekt.

NTF har alltså varit inne på detta problem.

Jag fick av statsrådet Bondestam också svar på ett par andra frågor som jag har tagit upp. Den första gällde den risk för trafiksäkerheten som jag anser uppstår då vindrutan på en bil vid möte med t. ex. en långträdare översköljs av modd som bildats på grund av vägsaltning. Sikten blir vid sådana tillfällen ofta starkt nedsatt. Utan att ha några bevis för det tror jag ändå att detta kan ligga bakom en hel del inträffade olyckor.

Det har vidare framhållits att man inte saltar vägarna inom vissa områden i Norrland. Varför saltar man då inte vägarna i Norrland? – Jag ser att min tid för detta inlägg nu är ute. Jag ber att få återkomma.

Överläggningen var härmed slutad.

**§ 6 Om SJ:s baninvesteringar**

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM erhöll ordet för att besvara *Birger Rosqvists* (s) den 20 december anmälda fråga, 1978/79:240, och anförde:

Herr talman! *Birger Rosqvist* har frågat mig om jag är beredd att medverka till en sådan fördelning av SJ:s baninvesteringar att farter på redan långsamma tåg inte behöver sänkas.

Frågor som hänger samman med SJ:s investeringar liksom det framtida järnvägsnätets utformning och standard kommer att behandlas i den trafikpolitiska proposition som regeringen kommer att lägga fram i vår. Därför vill jag inte gå in närmare på *Birger Rosqvists* fråga nu.

**BIRGER ROSQVIST (s):**

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret på min fråga. Jag måste säga att jag gör det pliktskyldigast, eftersom det inte var mycket till svar som jag fick.

I Kalmar län har flera kommuner, exempelvis Högsby och Oskarshamn, liksom också länsstyrelsen reagerat mot de förslag som före jul framfördes från SJ avseende s. k. minutjusteringar i tidtabellen fr. o.m. sommaren 1979. Det har nämligen vid en noggrann granskning visat sig att det är eftersatt banunderhåll som gör att man inte längre kan framföra tåg ens med den hastighet av 90 km/tim som vi har vant oss vid att tågen får ha i vår landsända. Nu skall man gå ned till 80, 60 eller t. o. m. 40 km/tim för att inte säkerheten skall äventyras. Det är klart att man reagerar när det samtidigt i tidningarna talas om möjligheten att föra fram tågen med en hastighet av 160 km/tim på exempelvis sträckan Stockholm–Göteborg efter kraftiga och målmedvetna investeringar.

Ingenting nämnvärt har kostats på underhållet av järnvägarna i exempelvis Kalmar län och sydöstra Sverige i övrigt under trafikpolitiska utredningens arbete och under den tid som vi efter dess slutförande väntat på en trafikpolitisk proposition. Denna skulle egentligen ha kunnat läggas fram för mer än två år sedan, eftersom underlaget då var klart och bearbetat. Men ännu har vi inte sett till några regeringsförslag på området. Inte heller framgår det av den budgetproposition som framlades i går eller av svaret i dag på min fråga vilken innebörd ett förslag i detta avseende kommer att få.

I det nu gällande trafikpolitiska beslutet från år 1963 står det att landets olika delar skall tillförsäkras en tillfredsställande transportförsörjning. Man är inte tillförsäkrad en sådan, om tågen måste börja gå saktare därför att banvallar och spår blir allt sämre, samtidigt som inga antydningar görs om att en förbättring skall ske. Inte ens det positiva i 1963 års beslut har alltså iakttagits på senare år.

Beträffande exempelvis sträckan Nässjö–Oskarshamn, som nu trafikeras med gamla skakiga motorvagnar, har vi gjort upprepade framstötter om bättre vagnmaterial. Det har också ställts i utsikt att vi skulle få sådana allteftersom dessa snart börjar levereras efter tillverkningen vid Kalmar Verkstad.

Nu undrar jag och flera med mig: Hur går det med detta nu, när spåren inte ens tål de mindre motorvagnarna? Skall vi bli utan de bättre nya vagnarna därför att de är tyngre och banan inte längre håller? Kan kommunikationsministern ställa sådana löften till oss om underhållet av banvall m. m. att vi kan få de vagnar som SJ har sagt att man ämnar använda på exempelvis denna sträcka, som inte bara berör mellersta Kalmar län utan också Gotland, som vid järnvägen i Oskarshamn har sin södra färjeanknytning med fastlandet?

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! De bandelar som är aktuella tillhör det ersättningsberättigade bannätet. Investeringarna i detta nät har under en följd av år legat på en betydligt lägre nivå än investeringarna i affärsbanenätet. Det beror naturligtvis i första hand på skillnaderna i trafikintensitet. En bidragande orsak har emellertid varit osäkerheten om det ersättningsberättigade bannätets framtid.

De senare årens besvärliga ekonomiska situation för SJ har också tvingat fram en hård prioritering av underhållsresurserna. På en del linjer med låg trafik har man därför inte kunnat vidmakthålla en banstandard som svarar mot den största hastighet som tillåts för tågen. Av säkerhets- och komfortskäl måste man därför sänka hastigheten på en del bandelar fr. o. m. kommande tidtabellsskifte. Det är emellertid i allmänhet fråga om begränsade nedsättningar, som inte för med sig någon avgörande restidsförlängning för resenärerna.

Enligt vad jag har erfarit av SJ är det inte möjligt att ändra på det förhållandet till nästa tidtabellsskifte även med ökade underhållsinsatser och investeringar. När man talar om de insatser som behövs för att höja hastigheterna kommer man naturligen in på sådana centrala trafikpolitiska frågor som järnvägsinvesteringarnas omfattning och fördelning och det trafiksvaga bannätets framtida omfattning och standard. Eftersom regeringen inom en ganska snar framtid kommer att lägga fram en trafikpolitisk proposition för riksdagen där dessa frågor kommer att behandlas, så har jag valt att inte föregripa propositionen med en diskussion inom den begränsade ram som en frågestund ger.

BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Jag har förståelse för att investeringarna kan ha hållits tillbaka på vissa sträckor av det ersättningsberättigade bannätet, där det verkligen kan diskuteras om järnvägen skall finnas kvar eller inte. Men för det här berörda området tror jag inte det är någon som kan hävda att vi skall lägga ned någon av dess järnvägssträckor. De torde helt naturligt tillhöra dem som ändå måste vara kvar i en framtid. Nu har även sådana delar av det ersättningsberättigade bannätet blivit utan det välbehövliga underhåll som varje kommunikationsled som används ändå måste ha.

När vi nu ser som resultat av det bristande underhållet att hastigheten måste skäras ned är det klart att man blir orolig. Man anser att någon

tillfredsställande trafikförsörjning har vi inte. Det är 1963 års trafikbeslut som gäller än i dag, kommunikationsministern, och inte ens det uppfylls såsom förhållandena är nu.

Jag vet att det inte är kommunikationsminister Bondestam som skall stå till svars för att vi fått vänta på den trafikpolitiska propositionen så länge. Men även den nuvarande kommunikationsministerns parti har ju ingått i den tidigare regeringen, och det vilar ett tungt ansvar på både trepartiregeringen och den nuvarande regeringen för att underhållet har blivit så eftersatt på järnvägssidan under de senaste två åren. Det hade behövts genomgripande förbättringar för att trafiken skulle kunna bibehållas. Och nu sägs det att även om riksdagen skulle ta ett beslut till våren som innebär medel för bättre underhåll av banorna, så måste det redan nu till sommaren vidtagas hastighetsbegränsningar därför att banvallen inte längre håller.

Men kan jag tolka kommunikationsministern så att kommunikationsministern i den kommande propositionen ändå är beredd att verkligen se till att det blir ett underhåll på det ersättningsberättigade nätet och att vi kan räkna med att tågen kan köras i normal hastighet och att vi även kan ta emot de nya vagnar som SJ ställer i utsikt att vi skall få, trots att de är tyngre och kräver en bättre banvall än den vi har f. n.?

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Frågan om baninvesteringarna hos SJ liksom övriga frågor som gäller SJ:s investeringar kommer att behandlas i den trafikpolitiska propositionen. Mer kan jag inte säga i dag.

BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Kommunikationsministern har alltså inte något annat positivt att säga i frågan än att den kommer att behandlas. Att den kommer att behandlas på ett sådant sätt att mera medel anslås vill kommunikationsministern tydligen inte lova. Jag hade tänkt att jag ändå skulle kunna få fram åtminstone *det* positiva svaret på den fråga som jag har ställt.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Föredrogs och lades till handlingarna  
Skrivelser  
1978/79:102 och 103

§ 8 Föredrogs och hänvisades  
Motioner  
1978/79:194–196 till konstitutionsutskottet  
1978/79:197 till utrikesutskottet  
1978/79:198–200 till socialförsäkringsutskottet  
1978/79:201 till socialutskottet  
1978/79:202 till kulturutskottet  
1978/79:203–206 till utbildningsutskottet

1978/79:207 och 208 till trafikutskottet  
 1978/79:209–211 till näringsutskottet  
 1978/79:212 till arbetsmarknadsutskottet  
 1978/79:213 till socialförsäkringsutskottet  
 1978/79:214 till arbetsmarknadsutskottet

### § 9 Föredrogs och bifölls

Interpellationsframställningar 1978/79:123 och 124

§ 10 Talmannen meddelade att propositionerna nr 100 och 101 skulle sättas sist på morgondagens föredragningslista

### § 11 Anmäldes och bordlades

Propositioner

1978/79:72 om ändring i lagen (1950:382) om svenskt medborgarskap  
 1978/79:80 om godkännande av tilläggsprotokoll till den europeiska utlämningskonventionen och den europeiska konventionen om inbördes rätts-hjälp i brottmål, m. m.

### § 12 Anmäldes och bordlades

Motioner

1978/79:215 av *Karin Andersson* och *Anna Eliasson* om kvinnoprästfrågan  
 1978/79:216 av *Per-Olof Strindberg m. fl.* om det kommunala partistödet  
 1978/79:217 av *Lars Werner m. fl.* om riksdagens hus  
 1978/79:218 av *Joakim Ollén* om kontrollen av statlig verksamhet  
 1978/79:219 av *Tage Adolfsson* om återinförande av mellanölet  
 1978/79:220 av *Ingegerd Troedsson m. fl.* om avdragsrätten vid beskattningen av makars förmögenhet  
 1978/79:221 av *Lars Werner m. fl.* om en granskning av säkerhetspolisens verksamhet  
 1978/79:222 av *Rune Torwald* och *Karl-Eric Norrby* om tid för ingivande av arbetsgivaravgift från småföretagare  
 1978/79:223 av *Lars Werner m. fl.* om rätt till sjukpenning för förvärvsarbetande under 16 år  
 1978/79:224 av *Ulla Ekelund* om uppskov med beslut om vattenfluoridering  
 1978/79:225 av *Ulla Ekelund* om säkerhetsfrågor vid viss mikrobiologisk forskning  
 1978/79:226 av *Ulla Ekelund* om ökad utbildning i hantverksyrken  
 1978/79:227 av *Ingemar Konradsson m. fl.* om den framtida utbildningen vid regionsjukhuset i Örebro  
 1978/79:228 av *Eivor Marklund* om lokalisering av förskolläraryt utbildning till Kiruna  
 1978/79:229 av *Ulla Ekelund* och *Bengt Bengtsson* om förbud mot att använda klorerade paraffiner  
 1978/79:230 av *Bertil Måbrink* om fisket i Gävleborgs län

Torsdagen den  
11 januari 1979

*Anmälan av interpellation*

- 1978/79:231 av *Rune Torwald* och *Erik Johansson* i Hållsta om fastställande av gränsvärden för luftföroreningar  
1978/79:232 av *Thorbjörn Fälldin m. fl.* om folkomröstning rörande energipolitikens inriktning  
1978/79:233 av *Gustav Lorentzon m. fl.* om tillvaratagande av avfall från skogsindustrin  
1978/79:234 av *Lars Werner m. fl.* om förbud mot öppethållande av butiker och varuhus på sön- och helgdagar

### § 13 Anmälan av interpellation

Anmäldes och bordlades följande interpellationer som ingivits till kammarkansliet

*den 10 januari*

**1978/79:125** av *Erik Hovhammar* (m) till jordbruksministern om åtgärder mot gränsöverskridande miljöföroreningar:

Nästan varje dag kommer rapporter om att allt fler sjöar eller vattendrag i Sverige drabbats av försurning. Mer än 5 000 svenska sjöar är redan biologiskt döda, och i mer än det dubbla antalet sjöar och vattendrag har man noterat ett tydligt sänkt pH-värde, dvs. försurning. Detta är så mycket allvarligare som giftiga tungmetaller, exempelvis bly, kadmium och kvicksilver, lättare frigörs då vattnets pH-värde sjunker.

Men det var en chockrapport när det dagarna före jul kom ett besked om det första fallet av grundvattensförsurning någonsin i Sverige. Det är områden norr och öster om Stenungsund som drabbats. Vattnet har där i vissa grundvattensbrunnar haft ett pH-värde på 3,8. Värden under 4,5 bedöms som direkt hälsofarliga. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har därför enligt uppgifter i dagspressen beslutat göra en omfattande inventering av vattentäkter i Stenungsund och Kungälv.

Hitills är det såvitt man vet endast brunnar ner till 3 meters djup som är i farozonen. Men fortsätter utvecklingen är det risk för att även djupare liggande grundvatten i Västsverige kan vara odrickbart om ett antal år. Detta gör att många av nuvarande vattentäkter kan bli hälsovådliga om 5–10 år. Försurningen kan också innebära ett hot mot sådana basnäringar som jordbruk och skogsbruk.

Enligt en OECD-rapport beräknas depositionen i Sverige från inhemska källor till 100 000 ton svavel om året. Samtidigt får vi emellertid ta emot mer än 200 000 ton från andra europeiska länder, kanske främst från Ruhrområdet. Detta drabbar speciellt Västsverige och vissa delar av Småland, framför allt Kronobergs län, hårt eftersom berggrunden i regel saknar naturlig buffring. Skåne med sin kalkhaltiga mark är mindre drabbat. Dessa områden får nämligen ta emot huvudparten av det sura nedfallet från andra länder.

I Sverige har vi vidtagit åtgärder mot försurningen genom föreskrifter om

användande av lågsvavlig olja. Vi har därför än större rätt att kräva av andra länder att dessa också vidtar åtgärder för att begränsa svavelutsläppen och sin "export" av dem. Detta är så mycket viktigare som Sverige på grund av nederbördsförhållanden och berggrundens sammansättning hör till de mest utsatta områdena i Europa.

Vid den internationella miljökonferensen i Stockholm 1972 antogs en deklaration, i vilken det står att staterna skall ansvara för att föroreningarna i det egna landet inte skadar miljön i andra stater. Sverige har också i FN:s Europakommission lagt förslag till en europeisk konvention mot gränsöverskridande miljöföroreningar. Tyvärr har mycket litet hänt på detta område men larmrapporterna från Stenungsundsområdet visar att det brådskar.

Åberopande det anförda får jag anhålla om kammarens tillstånd att till jordbruksministern ställa följande fråga:

Är jordbruksministern beredd att avkräva de övriga europeiska staterna ett besked om att dessa omedelbart ämnar ta itu med källorna till den allvarliga miljöförstörelsen i Sverige?

## § 14 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 10 januari*

**1978/79:258** av *Evert Svensson* (s) till socialministern om ANT-verksamheten (Alkohol-Narkotika-Tobak) i länskolnämnderna:

ANT-verksamheten (Alkohol-Narkotika-Tobak) i länskolnämnderna och i skolorna är betydelsefull. Riksdagen har också vid flera tillfällen uttalat sig positivt om verksamheten, senast under vårsessionen 1978. Problem har emellertid uppstått genom nya direktiv till länskolnämnderna angående medelsanvändningen.

Med anledning därav anhåller jag om att få ställa följande fråga till socialministern:

Sammanfaller ANT-verksamheten vid länskolnämnderna med de intentioner som riksmötet uttalat i anledning av skilda motioner (SoU 1977/78:36, UbU 1977/78:16)?

**1978/79:259** av *Hilding Johansson* (s) till industriministern om sysselsättningen vid AB Lödöse Varf:

Vilka åtgärder avser regeringen att vidta med anledning av tilltänkta avskedanden vid AB Lödöse Varf?

**1978/79:260** av *Jörn Svensson* (vpk) till industriministern om ifrågasatt försäljning av Ceaverken AB i Strängnäs:

Statsföretag AB står i begrepp att förhandla med ett belgiskt multinationellt

företag om försäljning av Ceaverken AB i Strängnäs. Ceaverkens företagsgrupp har 240 anställda, är av stor betydelse för ortens ekonomiska liv och är viktig ur försvarssynpunkt.

Mot denna bakgrund vill jag fråga industriministern:

Strider inte en försäljning av Ceaverken i Strängnäs till ett multinationellt företag mot nationella intressen och de anställdas trygghet?

**1978/79:261** av *Knut Wachtmeister* (m) till kommunikationsministern om ifrågasatt nedläggning av vägstationer i Malmöhus län:

Enligt uppgift avser statens vägverk att rationalisera bort två av Malmöhus läns 13 vägstationer. En av de nedläggningshotade vägstationerna är belägen på Söderslätt, som tillhör de för snöoväder mest utsatta delarna av länet. Härvid försämras möjligheterna till effektiv sjöröjning avsevärt inom berört område.

Avser kommunikationsministern att mot bakgrund härav låta ompröva statens vägverks beslut i denna fråga?

*den 11 januari*

**1978/79:262** av *David Wirmark* (fp) till industriministern om verksamheten vid AB Svenska Maskinverken i Kallhäll:

Götaverken har med Saab-Scania träffat överenskommelse om köp av Svenska Maskinverken i Kallhäll. Köpeavtalet innebär att verksamheten i Kallhäll kraftigt reduceras. Från f. n. över 700 anställda kommer arbetsstyrkan att reduceras till 125–200 man. Såväl berörda fackliga organisationer som Järfälla kommun har uttryckt stark oro beträffande den uppkomna situationen.

Företaget har haft sin verksamhet inom kommunen sedan början av seklet. Företagsledningen och de anställda är övertygade om att Maskinverken är ett bärkraftigt och utvecklingsbart företag. Det uppges att vid normala konkurrensförhållanden skulle de aktuella problemen inte föreligga. Det nuvarande stödet till de svenska varven har således inneburit att man ej kunnat konkurrera med Götaverken om vissa väsentliga beställningar.

De produkter företaget tillverkar är av mycket hög kvalitet. Personalen är högt kvalificerad inom sitt verksamhetsområde. I takt med att den tyngre verkstadsindustrin reduceras i Storstockholmsregionen får denna grupp människor allt svårare att få arbete inom sitt yrke. Den sysselsättning som finns inom kommunen domineras av tjänster, vård och administration. Industrin inom kommunen är i huvudsak finmekanisk och elektronisk. Om Maskinverken försvinner snedvrids strukturen ytterligare.

Mot denna bakgrund vill jag fråga industriministern:

Hur ser statsrådet på ett samgående mellan Götaverken och Maskinverken och konsekvenserna för de anställda vid Svenska Maskinverken i Kallhäll?

**1978/79:263** av *Allan Åkerlind* (m) till kommunministern om förslag att eliminera den s. k. samvetsklausulen:

Enligt ett pressmeddelande från den 28 december 1978 framlägger regeringen till kyrkomötet ett förslag till nya regler för manliga resp. kvinnliga prästers arbete inom kyrkan. Förslaget eliminerar den s. k. samvetsklausul som antogs vid 1958 års kyrkomöte.

Med anledning av förslaget vill jag fråga kyrkoministern:

På vilka bibelord har regeringen grundat sin uppfattning i denna fråga?

**1978/79:264** av *Allan Åkerlind* (m) till socialministern om ifrågasatt förbud mot Barbie-dockor:

Sedan lekmiljörådet uppnått ett partiellt förbud för krigsleksaker har enligt en tidningsuppgift en representant för lekmiljörådet uttalat följande: "Krigsleksakerna är bara toppen på isberget. Sedan kommer alla de andra fåniga leksakerna typ Barbie-dockor som konserverar könsroller. Vi ska ta itu med dem nästa gång."

Delar socialministern den uppfattningen att Barbie-dockor är så olämpliga att de bör förbjudas?

§ 15 Kammaren åtskildes kl. 13.27.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*