

1981/82:155**Tisdagen den 25 maj**

Kl. 12.00

Förhandlingarna leddes till en början av tredje vice talmannen.

1 § Svar på fråga 1981/82:383 om sysselsättningen m. m. vid Waplans Mekaniska Verkstads AB

Anf. 1 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Margareta Winberg har frågat mig om jag är beredd att dels redovisa industridepartementets syn på försäljnings- och produktionsförhållandena vid Waplans Mekaniska Verkstad i Krokom, dels redovisa på vilket sätt företaget fullgjort sina förpliktelser i samband med erhållna lokaliseringsmedel samt slutligen efterfrågat min bedömning av företagets möjligheter att långsiktigt trygga sysselsättningen för företagets anställda.

Nuvarande ägare övertog företaget i maj 1974 i samband med en rekonstruktion av bolaget. Bolaget har därefter beviljats lokaliseringsstöd med ca 5 milj. kr. i lokaliseringsbidrag, 700 000 kr. i avskrivningslån och ca 8,5 milj. kr. i lokaliseringslån. F. n. utestår på lokaliseringslånen drygt 8 milj. kr. jämte vissa upplupna räntor.

I samband med att bolaget övertogs föreskrevs som villkor att lägst 67 kollektivanställda och lägst 15 tjänstemän skulle beredas fortsatt sysselsättning i det rekonstruerade bolaget och att ingen friställning skulle ske av dessa anställda under en treårsperiod. Bolaget förband sig också att försöka upprätthålla sysselsättning mera långsiktigt på lägst denna nivå.

Waplans Mekaniska Verkstads AB har f. n. ca 115 anställda.

Bolaget får anses ha uppfyllt sina sysselsättningsåtaganden från övertagandetillfället.

Det ekonomiska utfallet av verksamheten har dock inte varit sådant att de ursprungliga amorterings- och räntekraven för lokaliseringslånen kunnat infrias. Regeringen har därför genom skilda beslut medgivit uppskov i fråga om betalning av såväl amorteringar som räntor.

Enligt uppgifter från företaget kan vissa nyligen ingångna avtal leda till att tillverkningen av barkningsanläggningar i Vaplan läggs ned inom ca fyra år.

Tisdagen den
25 maj 1982

*Om sysselsättning-
en m. m. vid
Waplans Meka-
niska Verkstads
AB*

Avtal har också träffats om överlåtelse av aktierna i Waplans Mekaniska Verkstads AB. Sistnämnda avtal förutsätter bl. a. vissa ändringar i fråga om säkerheterna för lokaliseringsslånen.

Frågorna rörande lokaliseringsstödet till Waplans är under beredning i industridepartementet. Jag kan därför inte f. n. uttala mig om vilka åtgärder från statens sida som kan bli aktuella.

Anf. 2 MARGARETA WINBERG (s):

Herr talman! Jag vill först tacka statsrådet Åsling för svaret på min fråga angående Waplans Mekaniska Verkstads AB i Krokoms kommun.

Jag har ställt frågan av två skäl. Dels anser jag och många med mig, inte minst de anställda, att det är dags att bringa klarhet i denna i mångas ögon mycket konstiga affär, dels fann jag det nödvändigt att sprida offentlighetens ljus över ett tillvägagångssätt från företagets sida som liknar det som tillämpades på det gamla brukssamhällets tid. Att smussla och eventuellt förhandla mellan skål och vägg är något som under flera år har präglat företagets handlande. Men det är ju så att sysselsättningen och därmed sammanhangande frågor vid ett företag som det vi nu diskuterar inte är något exklusivt för företagsledningen. Det är i stället av stort samhällsintresse för både vår kommun och vårt län. Det faktum att företaget vid upprepade tillfällen erhållit lokaliseringsstöd gör dessutom att det borde ligga i statsmakternas intresse att värna produktionen inom landet. Redan 1928 levererades den första barktrumman. På den tiden var företaget privatägt. Barktrumman blev senare den produkt som starkt förknippades med företagets namn, och så är fallet också i dag. Vidare har företagets produkter tack vare barktrumman vunnit världsrykte.

Familjeföretaget gick i konkurs 1974, som industriministern påpekade. Företaget köptes upp av investmentbolaget Convexa. Man köpte det under vissa förutsättningar, nämligen att staten avskrev en del av sina fordringar, drygt 3 milj. kr. Samma år skrevs också ett avtal mellan Convexa och MoDo som innebar att MoDo skulle inneha försäljningsrätten på barktrumman.

I samband med rekonstruktionen av företaget erhöll man de lokaliseringsslån som Nils Åsling redovisat. Dessa lån utställdes enligt vad jag har erfarit inte på investmentbolaget Convexa utan på Waplans Mekaniska.

Detta verkar vid en första anblick kanske inte så konstigt.

Vad som emellertid är underligt är det faktum att investmentbolaget Convexa alldeles efter rekonstruktionen övertog äganderätten till barktrumman. Detta innebär, såvitt jag kan förstå, att barktrumman var den produkt som utvecklades och stöttades med lokaliseringsslån i Waplans Mekaniska men ägdes av Convexa, fri från lokaliseringsmedel. Är denna beskrivning riktig, Nils G. Åsling? Kan man i så fall hantera statliga pengar på detta vis? Industriministern anser att företaget har uppfyllt sina sysselsättningsåtaganden i och med att det har förbundit sig att inte friställa någon under tre år. Men kan man anse att företaget, med ett sådant handlingsätt som jag har beskrivit, verkligen har fullgjort sina förpliktelser i samband med erhållna lokaliseringsmedel?

Jag skulle slutligen också kort vilja beröra den ränteeftergift på i runda tal 3 milj. kr. som regeringen enligt tidningsuppgifter har stått i begrepp att ge till företaget. Finns det i dag beslut om en sådan ränteeftergift? För vad får i så fall företaget eftergiften? Kan man räkna med någon motprestation från företagets sida, om regeringen nu beviljar sökt eftergift?

Anf. 3 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Som jag sade i mitt svar till Margareta Winberg kan jag f. n. inte diskutera de detaljer som är av intresse i fallet, eftersom vi just nu håller på och går igenom omständigheterna. Jag kommer att nästa vecka kalla till en överläggning med intressenterna – jag tänker då inte bara på ägarna och facket, utan också på de berörda bankerna – för att söka bringa klarhet i vad som händer i fallet Waplans Mekaniska.

I avvaktan på dessa överläggningar och den analys av företagets situation som industridepartementet håller på med kan jag för dagen inte ytterligare kommentera uppgifterna.

Anf. 4 MARGARETA WINBERG (s):

Herr talman! Det finns ett gammalt ordstäv som lyder: Små skador måste man akta sig för, de stora aktar sig själva. Sanningshalten i det ordstävet har vi från Jämtland fått erfara. Sett i de stora industrikrisernas perspektiv kan det som händer vid Waplans Mekaniska te sig som en liten skada. Men för oss i Krokoms kommun och Jämtlands län är det fråga om många arbetstillfällen, som vi är mycket måna om.

I Krokoms kommun är vi mycket brända av de löften och de fagra ord som ströddes i samband med Hissmoforsfabrikens nedgång och fall. Vi hoppades att vi när det gäller Waplans skulle vara ute i god tid, men det kanske ändå är för sent.

Industriministern har inte berört överlåtelsen till Finland. Convexa har tydligen till Finland sålt tillverknings- och försäljningsrätten när det gäller barktrumman. Om jag har förstått det hela riktigt, finns det alltså ingen formell rätt eller möjlighet för staten att, trots stora satsningar med lokaliseringsmedel, aktivt delta i sådana här affärer. Är det rätt uppfattat? Anser industriministern att detta är moraliskt riktigt, eller skall man i detta fall acceptera att kapitalismen inte har någon moralisk gräns?

Hur vill regeringen förändra insynen för samhället och de anställda i företag där utländska intressen kommer in? Är det på det sätt som redovisas i den nyligen framlagda propositionen med förslag till ny lagstiftning om utländska företags förvärv av svenska företag? I den intar man en mycket passiv roll när det gäller villkorade förvärvstillstånd. I stället anger man frivilliga utfästelser från företagets sida. Jag är, herr talman, medveten om att de problem vi i dag diskuterar inte är riktigt jämförbara med utländska företags köp av svenska företag, men skillnaden är enligt min uppfattning härfin.

Regeringen har tydligen ingen formell rätt att ens få uttala sig om försäljning till utlandet beträffande vare sig tillverknings- eller försäljnings-

rätten när det gäller en svensk produkt, därtill en produkt som utvecklats och producerats i Sverige med hjälp av statliga pengar. Då undrar jag om det inte är dags att aktivera sig på den punkten, Nils G. Åsling, och föreslå en ändring. Det gäller sysselsättning, produktutveckling och tekniskt kunnande i vårt land.

Anf. 5 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag är visst beredd att här i dag föra en allmän diskussion om utlandsetableringar och statens relationer till företag, även om frågan inte gällde detta.

Om jag skall begränsa denna diskussion till den fråga som Margareta Winberg har ställt, kan jag försäkra Margareta Winberg att jag är lika orolig som hon beträffande vad som håller på att ske vid Waplans. Jag har haft fortlöpande samtal med facket, som har kontaktat mig i denna fråga. Jag har försökt få till stånd ett sammanträde med ägare och bankintressen, vilket dock inte har varit möjligt att ordna förrän, som jag nu hoppas att det blir, nästa vecka. Att i dag här i kammaren ge sig in i en diskussion om enskildheter i avtal, om ett enskilt företags lånevillkor och förpliktelser är, som Margareta Winberg säkert vid närmare eftertanke inser, inte särskilt klokt.

Anf. 6 MARGARETA WINBERG (s):

Herr talman! Jag är glad över den oro som industriministern känner, och jag tar den till intäkt för att vi kan säga till de anställda att industriministern och regeringen kommer att göra vad de kan för att trygga anställningen. Det står nämligen ingenting i svaret från industriministern om hur man vill trygga anställningen på lång sikt.

Jag utgår också från att industriministern, mot bakgrund av vad vi båda känner till, kan dela min och mångas uppfattning att denna hantering av affären och överlåtelsen till Finland inte är förenliga med vare sig andan i medbestämmandelagen eller den praxis som finns när det gäller information till kommun, län eller departement och att det måste göras stora förbättringar.

Överläggningen var härmed avslutad.

2 § Svar på fråga 1981/82:385 om den svenska trätoffelindustrin

Anf. 7 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Ingvar Eriksson har frågat mig vilka åtgärder jag överväger att vidta i syfte att vidmakthålla en svensk livskraftig trätoffelindustri också i framtiden och om jag har för avsikt att närmare granska förhållandena bakom det misslyckade "Trollsprojektet" i USA.

Som bakgrund till frågorna anges bl. a. att ett stort antal trätoffelfabriker lagts ned under senare år samtidigt som trätoffeltillverkningen inom

Samhällsföretagsgruppen kraftigt ökat samt att Samhällsföretag genom försäljningsbolaget Samhall AB startat ett projekt för export av trätofflor under varunamnet Trolls till USA.

Det torde vara ett känt faktum att trätoffelindustrin sedan några år lider av en icke obetydlig överkapacitet, främst på grund av en vikande hemmamarknad. Det måste i en sådan situation i första hand vara en uppgift för branschen själv att vidta erforderliga åtgärder för att nå en anpassning av produktionsvolym och kapacitet till den rådande marknadssituationen. Några statliga åtgärder för att trygga just produktionen av trätofflor övervägs f. n. inte inom regeringskansliet.

Vad gäller Samhällsföretagsgruppens roll i sammanhanget får jag – efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet – anföra följande.

Riksdagen har fastslagit att Samhällsföretags verksamhet skall bedrivas effektivt och med iakttagande av affärsmässiga principer. Regeringen följer uppmärksamst Samhällsföretagsgruppens utveckling samt dess relationer till annan industri vad gäller pris- och konkurrensförhållanden. Någon anledning för regeringen att i särskild ordning granska försäljningsansträngningarna på den amerikanska marknaden föreligger dock enligt min mening inte.

Anf. 8 INGVAR ERIKSSON (m):

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

Det är väl bekant att trätoffelindustrins problem ofta har diskuterats under de senaste åren, och i många fall ganska hetsigt. Orsaken har varit vikande konsumtion och ökade svårigheter på exportmarknaderna. Många producenter har tvingas lägga ner eller starkt banta produktionen. De anställda inom branschen känner stark oro inför framtiden, och man frågar sig hur det skall gå med trätoffelindustrin och med arbetstillfällena där.

Samhällsföretag, som har etablerat sig kraftigt inom branschen, har en större andel av den totala produktionen i dag än tidigare. Många hävdar att hela branschen hotar att förstöras, bl. a. genom problemen med överetablering och genom Samhällsföretags ovilja att begränsa sin produktion.

Samhällsföretags satsning genom det beryktade Trollsprojektet på USA-marknaden, på en av svenska företag redan väletablerad marknad, ses också som mycket olycklig. Samhällsföretags säljbolag Samhall har med sina satsningar gått hårt ut, men man har misslyckats och har inte kunnat sälja så mycket som man hade avsett. Nu har man t. o. m. uppmärksamats för att bedriva dumpning. Man har sålt tofflor för 5 dollar per par mot normalt 22 dollar. Detta förrycker hela marknaden, och de andra svenska företag som etablerat sig i USA känner mycket stor oro. För exempelvis Båstadstoffeln har försäljningen legat på 200 000 par, men det senaste året sjönk den med 60 000 par. Man betecknar detta som oroande för exporten på det här området.

Också i Östra Göinge kommun i Kristianstads län har Samhällsföretag startat trätoffeltillverkning. Kommunen har redan flera stora och också

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

*Om den svenska
trätoffelindustrin*

*Om den svenska
trätoffelindustrin*

många små företag i branschen. Många frågar sig hur utvecklingen där skall bli i framtiden.

Som industriministern säger i svaret har den här industrin en överkapacitet. Branschen i övrigt har redan försökt att begränsa sin produktion, och man frågar sig varför inte Samhällsföretag är berett att göra detsamma.

När det gäller Samhällsföretags verksamhet delar jag uppfattningen att den skall bedrivas effektivt, men den skall också bedrivas på ett konkurrensneutralt sätt. Så har det inte alltid varit – mycket tyder på det.

Nu råder som sagt en mycket stor oro i branschen. Från vardera sidan hävdas att den andra parten har fel, och ord står mot ord. Jag tycker att detta är djupt olyckligt.

Jag vill fråga industriministern: Hur ser industriministern på Samhällsföretags etablering i Östra Göinge? Varför vill industriministern inte närmare granska exportsatsningen på USA, det s. k. Trollprojektet?

Anf. 9 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Får jag först säga till Ingvar Eriksson att enligt de uppgifter som arbetsmarknadsdepartementet, som är huvudman för Samhällsföretagsgruppen, har lämnat mig svarar Samhällsföretagsgruppen visserligen för 14 % av trätoffeltillverkningen och är en ganska betydande producent, men den har inte ökat sin produktionsvolym sedan mitten av 1970-talet. Tvärtom har en produktionsminskning drabbat också Samhällsföretagsgruppen till följd av den minskade efterfrågan.

Självfallet kan jag här inte tala å arbetsmarknadsministerns vägnar, men som jag ser det är det svårt att gå in på en USA-marknad och göra en analys av enskilda svenska företags eller företagsgruppers marknadsföringsinsatser. Det kan knappast vara motiverat. Den omständigheten att Samhällsföretagsgruppen har startat en USA-export beror ju på att man avsåg att avlasta den svenska marknaden.

Rent allmänt och principiellt vill jag säga att det ur samhällets synpunkt naturligtvis inte är ändamålsenligt att en samhällsägd industrigrupp med statliga bidrag slår ut redan existerande företag. Lönsam produktion måste ju vara det vägledande även i ett företag av den här karaktären. När det gäller trätoffeltillverkningen finns det emellertid enligt min uppfattning och enligt den information jag har fått ingen anledning att rikta kritik mot Samhällsföretagsgruppen i det här speciella fallet.

Anf. 10 INGVAR ERIKSSON (m):

Herr talman! När man följer frågan på fältet upplever man att det finns stor anledning att se närmare på det här. Det förs en förbittrad diskussion mellan parterna. Jag tror därför att det är mycket angeläget att man kommer till klarhet på det här området och att en dialog kommer till stånd. När vi nu har en alltför hög kapacitet, måste nedskärningarna ske på ett sådant sätt att det inte blir en snedvriden utveckling så att Samhällsföretag tar över en allt större del av den etablerade privata trätoffelindustrin.

Som exempel på yttranden som har fällt i olika sammanhang kan jag

nämna att Samhällsföretag på en mäs­sa i Düsseldorf anförde att man inte skulle köpa från de privata tillverkarna, för de kommer ändå att så småningom bli utslagna. Under sådana omständigheter är det inte så konstigt om de svenska privata tillverkarna känner stor oro. Jag skulle vara tacksam om industriministern ville kommentera detta. :

Sedan är det ju så att det gäller den svenska exporten på USA, och det gäller trovärdighet. När Samhällsföretag dumpar priserna på USA-marknaden kan konsumenterna där naturligtvis undra om de tidigare blivit lurade av de privata företag som sålt på USA-marknaden. Därför vore det angeläget att industriministern, som ju har till uppgift att se till den svenska industrin, dess utveckling och framtid, lämnade en redogörelse för varför man inte vågar gå in och titta närmare på de här förhållandena. Jag tror att det är angeläget att man gör det.

Anf. 11 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Det är självfallet inte fråga om att våga, utan det är fråga om huruvida man skall gå in och granska detaljer i exportaffärer på en främmande marknad. Men om det finns skäl därtill, får man naturligtvis granska även detta.

Sedan får jag upprepa vad jag sade tidigare – och där delar jag interpellantens uppfattning – att Samhällsföretagsgruppen enligt de intentioner som gäller skall arbeta på det sättet att den inte slår ut annan existerande industri. Den skall alltså arbeta på marknadens villkor. Gör den inte det, har den alltså inte arbetat enligt de intentioner som gäller. Det är därför jag som industriminister har haft anledning att noga följa utvecklingen när det gäller Samhällsföretagsgruppen.

Anf. 12 INGVAR ERIKSSON (m):

Herr talman! Det är riktigt att Samhällsföretags uppgift skall vara att försöka ta hand om arbetskraft som inte kan klara sig i den normala industrin. Men Samhällsföretags uppgift är också att försöka återanpassa arbetskraften, och det tror jag skulle vara möjligt i många fall. Därför är det angeläget att närmare undersöka detta.

Industriministern svarade inte på min fråga om Samhällsföretags etablering i Östra Göinge kommun, där det redan finns trätoffelindustrin. Östra Göinge är en kommun som har haft stora problem med sysselsättningen, och just de som jobbar i trätoffelindustrin där känner oro. Jag är övertygad om att man borde gå in på ett helt annat sätt än tidigare och försöka skapa sysselsättningsobjekt där Samhällsföretag kan etablera sig. Det krävs emellertid ett bättre samarbete. Jag skulle gärna se att industriministern tog initiativ till att söka åstadkomma en dialog mellan berörda parter, så att vi kunde slippa den hårda diskussion som förekommer, de många missförstånden och den myckna oron. Jag tror att Samhällsföretag och den svenska industrin skulle ha glädje av det.

Tisdagen den
25 maj 1982

*Om hygienen på
sjukhus*

Anf. 13 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Får jag till sist säga att jag är beredd att ta upp en överläggning om de här problemen med arbetsmarknadsministern, som är huvudman för Samhällsföretagsgruppen. Vi har fortlöpande följt utvecklingen, men om det finns anledning förmoda att Samhällsföretagsgruppens konkurrens med privata företag skadar privata företags överlevnadsmöjligheter, skall vi självfallet se över detta.

Anf. 14 INGVAR ERIKSSON (m):

Herr talman! Jag vill tacka industriministern för detta besked, och jag hoppas att det skall bli en positiv utveckling. Jag hoppas också att industriministern snart tar detta initiativ – det behövs. Tack än en gång!

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på fråga 1981/82:381 om hygienen på sjukhus

Anf. 15 Statsrådet KARIN AHRLAND:

Herr talman! Görel Bohlin har frågat mig om jag vill medverka till att instruktioner ges ut till all sjukvårdspersonal beträffande deras skyldighet att hålla personer som skall opereras och som genomgått antiseptisk behandling avskilda.

Frågan är föranledd av en aktuell händelse på ett Stockholmssjukhus, där en patient hade ifrågasatt de hygieniska rutinerna.

Socialstyrelsen har i publikationen Socialstyrelsen anser, 1980:5, lämnat allmänna råd för att förebygga smittspridning inom hälso- och sjukvården. De allmänna råden är tänkta att utgöra underlag för mer detaljerade lokala föreskrifter, s. k. metodböcker.

Socialstyrelsen framhåller betydelsen av att all personal inom hälso- och sjukvården uppmärksammas på de risker som underlåtenhet i hygieniskt avseende kan innebära. Av sjukhushygieniska skäl kan man således ibland behöva inskränka patienternas rätt att ta emot besök på avdelningar för särskilt infekterade eller infektionskänsliga patienter. Det är på sådana avdelningar viktigt att instruera de besökande om de särskilda regler som gäller för klädsel o. d. Fordringarna på hygien ställs av naturliga skäl särskilt högt på en operationsavdelning. Operationsavdelningen skall vara en sluten avdelning med fasta rutiner. Personalen skall passera in på operationsavdelningen via omklädningsrum. Vidare skall all personal bära avdelningsbunden arbetsdräkt och skor samt hårskydd. Även tillfälliga besökare skall följa operationsavdelningens klädrutiner.

Jag anser inte att det behövs några ytterligare centrala åtgärder för att förebygga smittspridning på sjukhus. Jag vill emellertid understryka vikten av att sjukhuspersonalen noga följer de lokala anvisningar som utfärdats. Nästan alla sjukhus har numera särskilda metodböcker för personalen i

hygieniska frågor. Hygienen har under senare år ägnats allt större uppmärksamhet ute på sjukhusen.

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

Anf. 16 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Jag tackar sjukvårdsministern för svaret, som i viss mån dämpar min oro för att bestämmelserna eventuellt är otillräckliga eller inte följs. Min uppgiftslämnare är själv verksam inom sjukvården och var självfallet upprörd och frustrerad över vad hon menade stod i strid mot god sed och bestämmelser inom sjukvården.

Det kan – det vet jag – vara svårt för personalen att klara en sådan här situation. Förståelsen bland vissa invandrare för att man inte får följa med in är ibland inte tillräcklig. Självfallet skall en förälder kunna få följa med ett sjukt barn. Men jag menar nog att alla de tvättningsprocedurer som varje patient genomgår i omgångar är ganska meningslös, om inte *varje* person som vistas i rummet före operationsrummet genomgått samma hygienbehandling och bär avdelningsbundna skyddskläder.

Vi har väldigt många invandrare i landet, många tillhörande främmande kulturer. De kommer från länder där det är självklart och viktigt att få följa med en sjuk anhörig ända in i behandlingsrummet. Jag är emellertid övertygad om att förståelsen för de stränga hygienkraven i svensk sjukvård och insikt om värdet av dem kan uppnås genom information till de här grupperna.

Säkerligen kan de båda ministrarna, ansvariga för sjukvård resp. invandring, gemensamt hitta vägar att nå berörda målgrupper och därmed underlätta för sjukvårdspersonalen.

Säkert skulle man också underlätta för sjukvårdspersonalen om en klarare gränsdragning gjordes. I det här fallet berättade min bekant om hur den stora invandrarfamiljen, medförande även spädbarn, rörde sig fritt i rummet, välvilligt spridande förhoppningar till alla patienter om att allt skulle gå bra. Några av de övriga patienterna önskade nog – åtminstone vet jag en – att få vara i fred med sina tankar och få slumra efter den lugnande sprutan.

Frågan har ett allmängiltigt intresse. Man är ytterst medveten om betydelsen av en minutiös hygien vid sjukhusen, inte minst på grund av de sjukhusinfektioner som förekommit på senare år.

Samtidigt framhålls i debatten att vi just på grund av vår höga grad av hygien blivit infektionskänsliga. Eftersom vi har den höga grad av hygien som vi har, är det väl inte möjligt att nu ändra policy i detta avseende.

Det är här uppenbarligen fråga om en information, riktad dels till sjukhuspersonal, dels till olika invandrargrupper.

Lokala bestämmelser om hur långt anhöriga skall få följa med och under vilka omständigheter finns tydligen i allmänhet, efter vad jag kan se av svaret. Men frågan har också en mentalhygienisk aspekt för andra patienter. Eftersom många patienter tydligen samlas i samma rum inför en operation, kan det inte uteslutas att en del av dem helt enkelt störs av besökare.

Jag skulle, herr talman, gärna vilja ha sjukvårdsministerns synpunkter på

*Om hygienien på
sjukhus*

Tisdagen den
25 maj 1982

*Om åtgärder för
att minska behovet
av slutna psykiat-
risk vård*

detta med de mentalhygieniska aspekterna och på möjligheten att nå ut till olika berörda målgrupper med information.

Anf. 17 Statsrådet KARIN AHRLAND:

Herr talman! Jag tror att Görel Bohlin och jag är ense i de stora och viktiga frågor som gäller just hygien. Jag vill gärna tillägga att jag har den bestämda uppfattningen att intresset för sjukhushygieniska frågor har stigit avsevärt under senare år. Jag tror också att det finns en mycket klar vilja hos både de ansvariga för sjukvården och personalen att förbättra hygien på sjukhusen.

Det är svårt för mig att kommentera ett enskilt fall som Görel Bohlin tagit upp. Jag kan visst förstå att patienter har olika uppfattning och inställning. Men jag är samtidigt helt ense med Görel Bohlin om att vi nog måste följa hygienens strängare krav och kanske göra mer för informationen i de här frågorna. Jag vill säga att jag anser att ansvaret för informationen i första hand vilar på sjukvårdshuvudmännen, och jag tror att de är beredda att ta det ansvaret.

Anf. 18 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Jag tackar sjukvårdsministern för den positiva inställningen och känner mig lugnad av svaret.

Det är viktigt att finna en väg som både ger ett stöd för personalen i dess arbete, t. ex. när man ser sig tvungen att visa ut anhöriga, och skapar förståelse för den här åtgärden hos dem som anbefallts att följa reglerna.

Jag hoppas att den av mig upptagna aspekten om patientens behov av ro inför en operation kan beaktas i de riktlinjer som eventuellt förnyas, och jag hoppas också att man i den information till olika berörda grupper som kan gå ut efter samarbete med invandrarministern kan ta upp de olika aspekter som belysts här.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på frågorna 1981/82:387 och 388 om åtgärder för att minska behovet av slutna psykiatrisk vård

Anf. 19 Statsrådet KARIN AHRLAND:

Herr talman! Gertrud Hedberg har frågat mig om jag avser att vidta några åtgärder för att underlätta en övergång till öppnare vårdformer inom den psykiatriska vården.

Inga Lantz har frågat mig vilka åtgärder regeringen ämnar vidta för att säkerställa rätten till ett eget boende för människor som vistas inom den slutna psykiatriska vården utan att behöva detta.

Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

Den slutna psykiatriska vården bör så långt det är möjligt ersättas av öppna vårdformer. Socialstyrelsen har i sitt principprogram för psykiatrins utveck-

ling (Socialstyrelsen anser 1980:2) föreslagit en sådan ändrad struktur av vården. Vårdresurserna vid de förutvarande mentalsjukhusen bör enligt programmet omfördelas och decentraliseras till öppna vårdformer.

Jag vill här nämna att antalet vårdplatser vid de psykiatriska klinikerna har kunnat minskas från ca 37 000 år 1973 till ca 27 000 i år, dvs. med i genomsnitt mer än 1 000 platser varje år. Detta visar att utvecklingen är på rätt väg. Jag räknar med att minskningen av platsantalet skall kunna fortsätta under 1980-talet.

Sjukvårdens och socialvårdens planerings- och rationaliseringsinstitut (Spri) har i år lagt fram en rapport (1982:75) om utveckling av 1980-talets allmänpsykiatri. I rapporten förordas en fortsatt satsning på olika öppna och halvöppna vårdformer.

Principprogrammet och rapporten ger enligt min mening sjukvårdshuvudmännen ett gott underlag för det fortsatta arbetet inom detta område.

Jag vill också nämna att mentalsjukvårdsavtalen mellan staten och sjukvårdshuvudmännen numera stimulerar till att öppna vårdformer prioriteras. En översyn av mentalsjukvårdsbidragen och sjukförsäkringsersättningsarna har nyligen påbörjats i syfte att åstadkomma en schablonisering av ersättningsarna för staten till sjukvårdshuvudmännen. En sådan förändring bör också kunna underlätta utvecklingen mot öppnare vårdformer inom psykiatrin.

De frågor som Gertrud Hedberg och Inga Lantz har tagit upp är angelägna. Jag är liksom frågeställarna av den uppfattningen att mycket återstår att göra när det gäller att på ett smidigt sätt skapa förutsättningar för en återanpassning av ifrågavarande patienter till samhället och livet utanför sjukhuset. Jag vill särskilt framhålla att det är viktigt att skapa opinion och påverka människors attityder för att man skall få ett gynnsamt klimat för arbetet att reformera den psykiatriska vården.

Jag avser att ta upp överläggningar med socialstyrelsen, Landstingsförbundet, Kommunförbundet, Spri och berörda organisationer om dessa frågor.

Anf. 20 GERTRUD HEDBERG (fp):

Herr talman! Jag vill tacka sjukvårdsministern för det positiva svaret.

Sverige är förmodligen den nation i världen som har flest platser på psykiatriska sjukhus i förhållande till antalet invånare. Det är ett rekord som vi inte har någon anledning att vara stolta över.

I all välmening har man helt enkelt gjort en gigantisk felsatsning på sluten vård i stället för på öppen vård. Och förmodligen är det också så, att när man väl har byggt de stora sjukhusen, blir det svårare att vända utvecklingen. Det finns en risk att de stora institutionerna konserverar vårdformerna.

Det är egentligen först under de senaste 20–30 åren som en omvärdering har kommit till stånd. Det har naturligtvis ett samband med psykofarmakas genombrott. Och som Karin Ahrland redovisar har det faktiskt hänt en hel del på senare tid. På knappt tio år har man kunnat minska antalet psykiatriska vårdplatser med drygt en fjärdedel.

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

*Om åtgärder för
att minska behovet
av sluten psykiat-
risk vård*

*Om åtgärder för
att minska behovet
av sluten psykiat-
risk vård*

Jag håller med sjukvårdsministern om att det är ett tecken på att utvecklingen är på rätt väg. Men olika undersökningar visar ändå att alltför många människor vårdas på sjukhus i onödan. I en färsk undersökning från Uppsala beräknar man t. ex. att ungefär hälften av de inskrivna skulle kunna klara den dagliga livsföringen på egen hand eller i kollektivt boende, med stöd och hjälp från samhället.

Det gäller naturligtvis inte bara att slussa ut människor från sjukhusen. Det handlar i lika hög grad om att förhindra att de skrivs in i onödan. Men i bägge fallen krävs det ett bättre samarbete än i dag mellan olika samhällsorgan och organisationer. Precis som när det gäller äldreomsorgen är det svårt att dra gränserna för ansvaret mellan sjukvården och den sociala omvårdnaden.

På många håll pågår det intressanta och lovande försök med praktisk samverkan mellan primärvården, psykiatrin och socialvården. Att inte ta till vara erfarenheterna från dem skulle vara ett enormt slöseri med resurser och tid.

Nu lovar sjukvårdsministern att ta initiativ till överläggningar med olika organisationer om de här frågorna. Det är bra. Jag utgår från att man i de sammanhangen också samlar ihop de erfarenheter som har gjorts och använder dem för att stimulera till en liknande utveckling på de håll där man ännu inte har kommit särskilt långt på vägen mot öppnare vårdformer.

Slutligen skulle jag vilja ha ett förtydligande angående statsbidragen till den psykiatriska vården. Det påstås nämligen ibland att bidragen försvårar en utveckling mot öppnare vårdformer. Men i svaret säger nu Karin Ahrland att mentalvårdsavtalen tvärtom stimulerar till en utbyggnad av öppen vård. Innebär det att de har fått en mer styrande utformning mot öppen vård, eller innebär det att man tvärtom har tagit bort detaljregleringen och lämnat ett större ansvar till de lokala sjukvårdshuvudmännen?

Anf. 21 INGA LANTZ (vpk):

Herr talman! Jag skall först be att få tacka för svaret.

På en konferens för några veckor sedan sade Karin Ahrland apropå de tiotusentals människor som vistas inom den slutna psykiatriska vården utan att egentligen behöva det, att "praktiska vägar måste hittas". Hon sade vidare: "Människor skall inte behöva vistas i sluten vård utan att behöva det."

Det här lät mycket hoppgivande. Vpk har under många år påpekat det orimliga i det här förhållandet – utan att få något gensvar vare sig från regering eller riksdag.

Jag är inte lika nöjd som föregående talare med svaret. Det verkar som om Karin Ahrland låter sig nöja med den mycket långsamma utveckling som pågår, och jag tycker att det är bråttom. Det finns ett glömt folk mitt ibland oss. Det är de människor som lever på de psykiatriska institutionerna under en lång tid, ofta en livslång tid. Under senare år har det allt oftare uppmärksamats i debatten att många av de här människorna inte skulle behöva bo som de gör. Hälften av patienterna skulle kunna skrivas ut om bara de praktiska förutsättningarna fanns.

27 000 människor lever inom den slutna psykiatriska vården. Man räknar med att mellan 10 000 och så mycket som upp till 17 000 av dessa människor skulle kunna klara ett eget boende. Vilka är då de praktiska förutsättningarna för detta?

För det första måste man få alternativa boendeformer, där dessa människor kan bo i grupper eller småkollektiv eller kanske helt ensamma, med visst stöd.

För det andra fordras arbete eller annan sysselsättning.

För det tredje krävs meningsfulla sociala kontakter – vänner, släkt – så att fritiden blir bra, så att vardagen fungerar.

För det fjärde måste satsningar göras på hemtjänsten, så att den fungerar, vilket givetvis betyder mer hemtjänsttimmar rent kvantitativt, men också en kvalitativ upprustning genom utbildning, så att dessa nya arbetsuppgifter kan klaras av personalen inom hemtjänsten.

Jag tycker att svaret andas en långsamhet, för att inte säga slöhet, inför de mellan 10 000 och 17 000 människor som det handlar om. Det hade behövts ett klart uttalande från Karin Ahrland. När det gäller att säga dumma saker om sjuksköterskor talar Karin Ahrland klarspråk så att det stänker, men när det gäller att säga kloka saker i den här frågan är Karin Ahrland ganska tyst.

Anf. 22 Statsrådet KARIN AHRLAND:

Herr talman! Jag skall be att få ordet i alla fall. Jag kanske möjligen får börja med att erinra om att under alla de år då vpk stått här och påpekat att man bör övergå till mer öppna former har så också skett – under de åren har faktiskt 10 000 patienter skrivits ut, vilket jag nämnde i svaret. Jag tycker att Inga Lantz skall erkänna att detta är att vara på rätt väg. Det är ett handlande så gott som något!

Inga Lantz säger att det krävs möjligheter till boende, arbete eller annan sysselsättning, och meningsfull fritid, och det är något som jag tror att det råder fullständig enighet om. Där kan jag inte gå in i någon debatt med Inga Lantz. På den punkten är vi ense.

Inga Lantz anser att det går för långsamt. Det vore självfallet bra om allt gick att ordna på ett halvt år, men så fungerar inte samhället. Inga Lantz. Det är beklagligt att vi under en lång tid har skaffat oss det världsrekord som Gertrud Hedberg talade om. Nu måste vi och vill vi försöka få en ändring till stånd. Jag har en bestämd känsla av att den ändringen skall kunna komma fortare än Inga Lantz tror. Det pågår faktiskt diverse försöksprojekt. Det pågår en utflyttning i olika delar inom våra landstings ansvarsområden, men det är här också en fråga om ansvar för primärkommunerna.

Det finns en annan lagstiftning som heter socialtjänstlagen och som man bör kunna använda i detta fall, och jag har en bestämd känsla av att det också finns en vilja till det.

När jag har ordet vill jag också säga till Gertrud Hedberg att avsikten självfallet är att ta bort detaljregleringen och att överlämna ansvaret till dem som är närmast ute på fältet.

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

*Om åtgärder för
att minska behovet
av sluten psykiat-
risk vård*

Tisdagen den
25 maj 1982

*Om åtgärder för
att minska behovet
av slutna psykiat-
risk vård*

Anf. 23 GERTRUD HEDBERG (fp):

Herr talman! Om Inga Lantz menade att jag var nöjd med nuvarande förhållanden, så är det självfallet taget ur luften. I så fall hade jag inte väckt min fråga. Däremot är jag nöjd med svaret, eftersom jag tycker att det är ett steg framåt när man utlovar att ta upp överläggningar just med de organisationer som verkligen kan göra någonting praktiskt i frågan. Vad som behövs nu är praktiska åtgärder, eftersom vi redan har mål uppsatta genom socialtjänstlagen och den nya hälso- och sjukvårdslagen. Det är väldigt bra. Men nu skall vi samla ihop de kunskaper vi har och föra ut dessa, dvs. sprida ringarna på vattnet. Det är det som arbetet gäller nu. I detta ingår naturligtvis attitydförändring, som Karin Ahrland nämnde.

Det är bra att sjukvårdshuvudmännen får ett större ansvar och en större frihet. Jag tror inte, som många andra, att det blir bättre här i världen om man detaljreglerar allting, utan jag litar på att sjukvårdshuvudmännen har stora kunskaper om det område de lever och verkar i. En av grundtankarna med den nya hälso- och sjukvårdslagen är att man skall ge ett ökat ansvar till sjukvårdshuvudmännen. I det arbetet skall naturligtvis också patientorganisationerna komma in som en viktig del.

För att den här decentraliseringen skall kunna fungera krävs det förstås stimulans och stöd. Det stödet hoppas jag att man kommer att ställa upp med när de här överläggningarna har lett fram till något resultat. Jag håller med Inga Lantz om att det brådskar med att komma fram till något praktiskt resultat.

Anf. 24 INGA LANTZ (vpk):

Herr talman! Det sägs i svaret att saker och ting är på gång. Men jag protesterar mot en sådan framställning. Det är klart att det är någonting på gång, men det går alldeles för långsamt. Vi är på rätt väg men det går inte på ett halvår, säger Karin Ahrland. Men om tiotusentals människor har vårdats inom vår slutna psykiatriska vård utan att behöva det, så är det faktiskt ganska bråttom att man vidtar åtgärder som garanterar dem andra boendeformer. Jag tycker att detta också handlar om rättsövergrepp och om enskilda människors rätt till ett eget liv.

Karin Ahrland säger att det har skett en avveckling av platser. Vid några av mentalsjukhusen har så skett, men ungefär 1 500 platser har överförts till kroppssjukvården, och vid landstingens sjukhem har platsantalet i stort varit oförändrat, medan antalet vid enskilda vårdhem har mer än fördubblats mellan 1968 och 1977.

Det är viktigt att poängtera att utvecklingen inom den psykiatriska vården har varit ojämn. På vissa håll händer det saker och ting, det kan jag hålla med om, men på andra håll står det alldeles still. Det är hälso- och sjukvårdslagen och LSPV som styr den psykiatriska sjukvården, men ingen av de här lagarna anger några mål för verksamheten. Det tycker jag är en stor brist.

Karin Ahrland hänvisar till socialtjänstlagen, men det är ju bara en ramlag, som måste fyllas med ett innehåll. Jag är väldigt orolig för att socialtjänstlagen såsom ramlag kan tas till intäkt för att man inte skall göra någonting.

Eftersom det här handlar om väldigt eftersatta grupper i vårt land, undrar jag om det inte skulle behövas en särskild stödlagstiftning. Framför allt borde statsbidrag för öppenvårdsresurser anslås, för att vi skall kunna komma någon vart beträffande de 10 000–17 000 människor det handlar om.

Överläggningen var härmed avslutad.

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

*Om den planerade
bron över järnvä-
gen vid Märsta*

5 § Svar på fråga 1981/82:380 om den planerade bron över järnvägen vid Märsta

Anf. 25 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Görel Bohlin har frågat mig om jag vill medverka till att den planerade bron över järnvägen vid Märsta snarast kommer till stånd.

Vägplaneringen bygger på ett decentraliserat beslutsfattande. Det är således de lokala politikernas uppgift att i kommuner och länsstyrelser verka för att enskilda vägobjekt kan komma till utförande. F. n. pågår arbete med att revidera flerårsplanerna. Nya planer skall upprättas för åren 1984–1993.

En bro över järnvägen i Märsta är angelägen från framför allt säkerhets-synpunkt, eftersom brandkåren i Märsta svarar för räddningstjänsten vid Arlanda. I ett förslag till lista över vägobjekt i kommande flerårsplan, som upprättades den 5 maj 1982, har bron därför prioriterats högt och placerats på sjuttonde plats. Den bör därmed kunna rymmas i kommande flerårsplan. Förslaget kommer att behandlas av länsstyrelsens styrelse den 4 juni 1982.

Anf. 26 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret.

Viadukten över järnvägen i Märsta, som har prioriterats så högt av Sigtuna kommun, är helt enkelt en förutsättning för att den räddningstjänst som kommunen har ålagts att vara ansvarig för kan skötas effektivt. Under senare år har Sigtuna brandkår haft 100–150 utryckningar per år till objekt som ligger så till att järnvägen måste korsas. Vid ett flertal av de tillfällena har brandkåren blivit hindrad av att tåg har passerat vid övergången. Ända upp till tolv minuters försening på grund av väntan har uppstått. Det säger sig självt att en så lång fördröjning av katastrofhjälp kan göra katastrofen total.

Kommunen har räknat ut att de nämnda bommarna är fällda sammanlagt 8,5 timmar per dygn, med högre frekvens dagtid än nattetid förstås. Man räknar med fem minuter per bomfällning. Visserligen försöker SJ tillsammans med brandkåren finna möjligheter att stoppa tågen när utryckningsfordonen skall passera, men på sikt kan detta inte accepteras. Systemet är känsligt, och med två tåg på väg mot Märsta, ett från vartdera hållet, är risken för fel stor.

Förutom ansvar för räddningstjänst på Arlanda, som givetvis blir om

Tisdagen den
25 maj 1982

*Om den planerade
bron över järnvä-
gen vid Märsta*

möjligt än mer tyngande när Linjeflyg flyttas ut, har kommunen andra känsliga objekt att brandförsvara på andra sidan järnvägen, t. ex. en stor färgfabrik.

Också andra skäl än brandkårsutryckningar, t. ex. en tät trafik, gör en viadukt över järnvägen vid Märsta angelägen för att inte säga nödvändig. Av de 6 000 personer som arbetar på Arlanda bor hälften i Sigtuna och färdas alltså dagligen via den bevakade järnvägsövergången. Inte minst för möjligheten att hålla tidsschemat för bussarna är en planskild korsning nödvändig.

Herr talman! Kommunikationsministern hänvisar till ett nytt förslag till flerårsplan. Jag har en annan uppgift än kommunikationsministern beträffande den plats som detta objekt har placerats på – jag har fått uppgiften att det har placerats på tjugonionde plats och kommer ganska långt fram i tiden. Även om det skulle ha placerats på sjuttonde plats tycker jag att det är otillfredsställande. Jag vill därför fråga kommunikationsministern vad han anser att sjuttonde plats tidsmässigt innebär i den här flerårsplanen.

Anf. 27 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Måhända är Görel Bohlin litet för sent ute med sin uppgift om på vilken plats i flerårsplanen som detta objekt har placerats. Det förekommer ju av och till att vägobjekt placeras om, och den uppgift som jag har lämnat är den som gäller inför länsstyrelsens styrelsesammanträde den 4 juni, då man skall ta ställning till flerårsplanen.

Att svara på Görel Bohlins fråga när den här bron kan beräknas bli byggd om den placeras på sjuttonde plats är omöjligt för mig. Skälen för att bron skall byggas är emellertid så starka att jag utgår från att länsstyrelsens styrelse ser till att objektet kan utföras mycket snart. Det finns uppenbara skäl för det.

Sedan kanske det i klarhetens namn skall sägas att det finns en brandkår också på Arlanda. Det är alltså inte enbart Sigtuna kommun som svarar för brandsäkerheten på Arlanda.

Anf. 28 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Det är skönt att kommunikationsministern helt och hållet delar min uppfattning om det här objektets angelägenhetsgrad. Den brandkår som finns på Arlanda räcker ju ingalunda om det skulle hända en olycka av större omfattning. Vi har ett exempel på det från Spantaxolyckan för ett antal år sedan. Då hade det varit väldigt värdefullt om räddningstjänsten – vilket ju inte var fallet den gången – ordentligt hade känt till de marker som skulle genomsökas.

Herr talman! De lokala politikerna har agerat starkt i den här frågan. Jag hoppas att det har bidragit till att objektet har tidigare lagts. Men även om det skulle flyttas fram så att det påbörjas före 1990, blir det enligt min uppfattning en för stor försening, eftersom objektet är av akut riksintresse. Jag hoppas att kommunikationsministern, som ju har sagt sig dela min

uppfattning om hur angeläget objektet är, kan bevaka den här frågan så att den kommer upp tidigare.

Överläggningen var härmed avslutad.

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

Om aviserad höjning av avgifterna för lokalsamtal

6 § Svar på fråga 1981/82:394 om aviserad höjning av avgifterna för lokalsamtal

Anf. 29 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Tore Nilsson har frågat mig om det av regeringen anses socialt försvarbart och ekonomiskt nödvändigt för televerket att fördyra lokala telefonsamtal och försämra möjligheten för svaga och mer eller mindre isolerade att behålla en för dem värdefull kontakt med anhöriga och andra.

Ett nytt telefontaxesystem med bl. a. enhetstaxa för kortväga samtal kommer att införas fr. o. m. 1983. Alla kortväga samtal, dvs. de som i dag kallas lokalsamtal, närsamtal och samtal med centralorten i den egna kommunen, kommer att kallas lokalsamtal. Då införs också upprepade markeringar var sjätte minut på dagtid måndag–fredag och var tolfte minut under kvällar, helger och veckoslut.

I dag är det upprepade markeringar var nionde minut för närsamtalen och var tredje minut för centralortssamtalen oberoende av när man ringer. Med det nya taxesystemet blir det avsevärt billigare att ringa sådana samtal under kvällar, lördagar, söndagar och helger. För centralortssamtalen blir det även billigare på dagtid under måndag–fredag, halva taxan jämfört med dagsläget. Lokalsamtal som är långvariga blir något dyrare. Ett halvtimmeslångt samtal kommer att kosta 50 öre på kvällar och helger och 1 krona under övrig tid.

Även när det gäller rikssamtalen kommer en ny taxekonstruktion att införas. Det blir samma taxor som nu under eftermiddagarna och 30 % lägre taxor på kvällar, veckoslut och helger. På förmiddagarna mellan kl. 08.00 och 12.00 måndag–fredag, då telefonnätet är särskilt hårt belastat, införs en högre taxa för rikssamtalen.

Det finns flera motiv för att införa ett nytt taxesystem. Ett motiv är att stimulera en överflyttning av en del samtal till tider då telefonnätet har god kapacitet. Om telefontrafiken på det viset kan jämnas ut över dygnet, kan man undvika att bygga ut telenätet i den takt som annars hade varit nödvändig. Därigenom kan televerkets utgifter och därmed också telefon-taxorna hållas nere, vilket kommer alla abonnenter till godo.

Förändringarna leder också till en större rättvisa mellan olika abonnenter, vilket i första hand är till glädje för landsbygdsbefolkningen som i större utsträckning är hänvisad till att ringa när- och rikssamtal.

Tisdagen den
25 maj 1982

*Om aviserad höj-
ning av avgifterna
för lokalsamtal.*

Anf. 30 TORE NILSSON (m):

Herr talman! Det var ett långt och intressant svar, som jag ber att få tacka för. Jag tror också att det var nödvändigt att detta blev utsagt.

Bakom min fråga ligger inte min personliga oro i första hand, utan samtal och brev som jag fått just från de grupper som jag nämner i min fråga, människor som ringer för att få kontakt, som ringer länge, pratar långsamt och har svårt att träffa andra människor. De har nog trott att det skulle bli väldigt mycket dyrare. Nu tycks kommunikationsministern vara ganska lugn, och jag hoppas att han har rätt.

Jag för min del är inte emot att det sker förändringar. Att man t. ex. flyttar vissa samtal till kvällarna när så kan ske är riktigt. Rikssamtalen har jag väl inte direkt berört i min fråga, men jag tycker nog också att det nya systemet låter vettigt. Å andra sidan kan man fråga när det gäller ekonomi om t. ex. televerkets reklamkampanj med annonser i tunnelbanan och överallt om de gula sidorna talar för att man alltid är så ekonomiskt sinnad. Jag har svårt att tro att den kampanjen skall medföra större inkomster. Det finns alltså kritik mot saker som kostar pengar. Man menar att det kunde gå att vara generös på andra områden. Givetvis har inte kommunikationsministern möjlighet att tala om detta, men det visar vad folk pratar om.

För min del anser jag dock att det inte är något tvivel om att för vissa personer kommer det att bli dyrare att ringa nu. Det finns en stor grupp människor, och den blir allt större, som är gamla, ensamma eller sjuka. I svaret medges också att långvariga lokalsamtal kommer att bli något dyrare.

Jag tycker att de statliga myndigheterna och verken måste gå före då det gäller att se till att inte vidta åtgärder som innebär fördyringar. Sådana betyder ju också högre inflation – då allting går upp kräver man kompensation. Därför tror jag att vi måste jobba efter principen att undvika prishöjningar på den offentliga sektorn.

Jag ber än en gång att få tacka för svaret.

Anf. 31 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag har kanske inte någon större anledning att göra ytterligare kommentarer. Tore Nilsson var ju nöjd med svaret, och det är bra.

Jag vill dock gärna nämna att när man säger att lokalsamtalen i vissa fall kan bli något dyrare – och det blir de, det har jag sagt i svaret – kan man också notera att exempelvis ett 20-minuterssamtal mellan Luleå och Malmö eller Luleå och Stockholm i dag kostar 24 kr. Om man talar under samma tid, 20 minuter, på de här sträckorna kommer det att kosta 15 kr. om man ringer på kvällen eller helgen.

Jag utgår från att äldre människor ofta också är i den situationen att de har nära anförvanter boende långt bort. För dem blir detta en klar förbättring, och det tror jag är viktigt att notera.

Herr talman! I det sista är jag helt överens med kommunikationsministern. Jag vill också påminna om att vi under många år har haft motioner i riksdagen som har mynnat ut i krav på att vi skall försöka göra det billigare att ringa rikssamtal. Och visst finns det sådana som har anhöriga långt borta, som kommer att tjäna på detta.

Under veckorna bor jag sedan 18 år i en förort till Stockholm. Det är kanske just i Stockholmstrakten och i andra städer, där människor som känner varandra sedan gammalt har uppehållit kontakten genom telefonsamtal, som man oroar sig för problemen. Som sagt: Det är de människorna och de förhållandena som jag aktualiserar i min fråga.

Jag tackar än en gång för svaret.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Föredrogs och hänvisades

Motion

1981/82:2570 till konstitutionsutskottet

8 § Föredrogs men bordlades åter

Skatteutskottets betänkanden 1981/82:65, 67, 68 och 70

Lagutskottets betänkande 1981/82:40

Socialförsäkringsutskottets betänkande 1981/82:15

Utbildningsutskottets betänkande 1981/82:33

Trafikutskottets betänkande 1981/82:34

Jordbruksutskottets betänkande 1981/82:36

Civilutskottets betänkande 1981/82:40

9 § Vissa luftfartspolitiska frågor

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1981/82:28 om anslag till Luftfart och om vissa luftfartspolitiska frågor (prop. 1981/82:100 och 1981/82:98).

Anf. 33 NILS HJORTH (s):

Herr talman! Riksdagen skall nu diskutera såväl den framtida luftfartspolitiken i stort som de dagsaktuella investerings- och anslagsfrågorna i budgetpropositionen, bil. 9, vad gäller luftfarten. Vi har inom utskottet kommit överens om en viss uppdelning i syfte att rationalisera debatten och därmed förhoppningsvis kunna förkorta densamma. Jag kommer därför i mitt anförande att uppehålla mig vid de riktlinjer för den statliga luftfartspolitiken som föreslås i proposition 1981/82:98. Bertil Zachrisson tar upp Linjeflygs utflyttning till Arlanda och därmed sammanhängande frågor, medan Sten-Ove Sundström avser att i sitt inlägg beröra flygplatsfrågorna i Lulå och Arvidsjaur och de socialdemokratiska reservationerna därvidlag.

Tisdagen den
25 maj 1982

Vissa luftfartspolitiska frågor

I riksdagens beslut 1979 om en ny trafikpolitik slogs fast att en samhällsekonomisk grundsyn skulle vara vägledande för det framtida handlandet på det trafikpolitiska området. Målet för trafikpolitiken skulle vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

Det trafikgrensvisa kostnadsansvaret enligt 1963 års riktlinjer slopades för väg- och järnvägstrafiken för att den bättre skulle anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Som en följd härav avlastades järnvägstrafiken vissa kapitalkostnader.

Den trafikpolitiska propositionen tog inte upp luftfartens problem. Man gick inte in på någon mera ingående bedömning av vilka nackdelar som den nuvarande avgiftspolitikens kunde medföra för luftfarten eller vilka effektivitetsvinster som kunde göras vid ett slopande av det gällande kostnadsansvaret. Man hänvisade till den pågående lufttransportutredningen samt till länsstyrelsernas uppdrag att genomföra en övergripande planering av sådana mindre flygplatser som betjänar matartrafiken och allmänflyget i resp. län.

Bl. a. socialdemokraterna hade i riksdagsmotioner krävt utredning om luftfartens roll i trafikpolitiken och en översyn av inrikesflygets struktur med linjenät och flygplatsindelning. Trafikutskottet ställde sig bakom dessa krav. Luftfartsverket hemställde också till regeringen om bl. a. klara kriterier för hur det statliga flygplatssystemet skulle se ut.

Lufttransportutredningen tillsattes därför i maj 1978 för att se över luftfartens roll i en samordnad trafikpolitik. Den fick i uppdrag att med utgångspunkt i en översiktlig analys av inrikesflygnätet föreslå en lämplig flygplatsstruktur, som i första hand skulle tillgodose kraven på tillfredsställande interregionala flygtransporter. Flygplatsnätet skulle utformas i syfte att uppnå en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnad.

Mot bakgrund av dessa utredningsdirektiv var det inte så underligt om stora förhoppningar knöts till detta utredningsarbete och den med anledning därav förväntade propositionen. Riksdagen har på förslag av trafikutskottet under de gångna åren avslagit alla motioner om nya flyglinjer och lokala flygplatsers inlemmande i det statliga flygplatssystemet med hänvisning till det pågående utredningsarbetet.

Ja, nu hade inte LTU – lufttransportutredningen – så stor handlingsfrihet, då man var knuten till oförändrade ekonomiska ramar, så några nya djärva grepp blev det inte. Propositionen anvisar inte heller några slutliga lösningar på de olika frågorna. I stället följer nu nya kompletterande utredningar och fortsatta överläggningar med berörda parter på en rad viktiga områden. Detta gäller t. ex. en plan för sekundärnätet, riktlinjer för flygplatsers tillhörighet till systemet för resultatutjämning, formerna för kommunal medverkan i flygplatshållningen samt frågan om Brommas framtida användning. Nu har ju Linjeflygs utflyttning till Arlanda och de oväntade problemen därmed fångat hela intresset, vilket egentligen är synd, tycker jag, då det är de stora omfattande flygfrågorna som borde stå i centrum för debatten i dag.

Riksdagen har ju tidigare fattat sitt beslut om inrikesflygets lokalisering i Stockholmsområdet.

I proposition nr 98 föreslås nu att luftfarten anpassas till 1979 års trafikpolitiska riktlinjer och att inom ramen för en samordnad trafikpolitik en samhällsekonomisk grundsyn skall vara vägledande för det fortsatta luftfartspolitiska handlandet. Det fastslås också i propositionen att flyget är en viktig del av transportsektorn med stor och växande betydelse för samhällsutvecklingen i stort, bl. a. genom sin transporteffektivitet främst över längre avstånd. Det skandinaviska flygbolaget SAS har betytt mycket för flygets utveckling i vårt land och i hög grad bidragit till att göra svenskarna till ett resande folk. Vi har blivit mera internationella i vårt umgänge. Den i varje fall tidigare snabbt expanderande chartertrafiken pekar ju på detta. De stora investeringarna i storflygplatser som planerades för den då stadigt växande trafiken bidrog naturligtvis till denna utveckling.

Den nya prispolitiken med en differentierad prissättning, det s. k. lågprisflyget, har utvecklats till något som kan betecknas som början till ett folkflyg. Självfallet har de chockartade oljeprishöjningarna dämpat ökningstakten. Jag tror inte att flygets i stort sett gynnsamma utveckling varit möjlig utan de statliga och kommunala satsningar som här gjorts. I sin reservation nr 1 hävdar moderaterna motsatsen. I sin partimotion påstår de t. o. m. att statliga eller kommunala bidrag leder till lägre effektivitet, försämrad internationell konkurrenskraft samt högre kostnader för konsumenter och skattebetalare. Det är till att ta i. Det är klart att man kan tycka som moderaterna, att de lönsamma inrikeslinjerna skulle överföras till helsvenska bolag, men jag är rädd för att det då nog är slut med det skandinaviska samarbetet på flygområdet.

LTU ansåg att avgifterna inom luftfarten så långt möjligt borde anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Alla trafikgrenar skulle av statsmakterna behandlas på ett likartat sätt. Regeringen delar denna uppfattning, men kommunikationsministern är inte beredd att ta upp frågan om en avlastning av flygets kostnadsansvar av de skäl som låg till grund för avlastningen av SJ:s kostnadsansvar i 1979 års trafikpolitiska beslut. Dock föreslår statsrådet en nedskrivning av luftfartsverkets statskapital med 89 milj. kr. Utskottet finner denna åtgärd välmotiverad och tillstyrker densamma. Detta vill dock inte moderaterna vara med om utan yrkar avslag. De framhåller bl. a. behovet av rationaliseringsåtgärder inom luftfartsverket för att klara förräntningskravet. Jag vill påstå att luftfartsverket verkligen ansträngt sig för att öka kapacitetsutnyttjandet. De stimulansåtgärder som vidtagits har lett till en utökad utrikes charterverksamhet. Man bedriver också – för att ta ett annat exempel – en framgångsrik flygtrafikledarutbildning för personal från andra länder som givit inte föraktliga inkomster till verket.

Det rationaliseringsarbete som pågår skall för resten intensifieras och leda till minskade kostnader och en högre effektivitet. Det som moderaterna föreslår är alltså på gång.

Hur det interregionala flyglinjenätet skall se ut i Sverige har under åren

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

Vissa luftfartspolitiska frågor

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfarts-
politiska frågor*

varit föremål för stort intresse och bl. a. föranlett många motioner i riksdagen. Målsättningen för utredningsarbetet i denna del har varit att få ett linjenät som skulle utgöra grunderna för det interregionala flygplatssystemet. Vidare skall ett framtida lönsamt sekundärnät eftersträvas. Varken inom utredningen eller i propositionen har man vågat sig på några större förändringar. De önskemål som tid efter annan framförts om fler tvärförbindelser t. ex. har ej kunnat tillgodoses. Varken passagerarunderlaget eller de rådande ekonomiska förhållandena har väl heller talat för detta. Därför innehåller inte det förslag som presenteras några större nyheter, och det har inte föranlett någon erinran från utskottets sida. Utredningen uppställde tre kriterier som vägledning för vilka flyglinjer som skulle ingå i det interregionala flyglinjenätet, dvs. primärnätet. Föredragande statsrådet anser att det i första hand är flygföretagen som skall ta ansvaret för vilka linjer de skall trafikera. Om andra skäl än rent företagsekonomiska föreligger för att etablera eller upprätthålla en flyglinje, t. ex. samhällsekonomiska, bör det prövas av regeringen i särskild ordning. Luftfartsverket får i uppdrag att utarbeta de principer och kalkylmetoder som bör vara vägledande för det fortsatta agerandet när det gäller förändringar i flyglinjenätet, anser statsrådet. För att få ett lönsamt sekundärnät – dvs. trafik med mindre flygplan, bl. a. matartrafik – har LTU lagt ned ett omfattande arbete och också anvisat vägar för att uppnå detta.

Även här får luftfartsverket i uppgift att utarbeta en skiss till ett framtida lönsamt sekundärnät. Med anledning av motioner från folkpartiet och socialdemokraterna vill utskottet att riksdagen ger regeringen till känna nödvändigheten av en samlad strukturlösning för sekundärtrafiken samt av flexiblere prissättning och taxor, så att dessa anpassas till de ekonomiska realiteter som gäller för denna trafik.

Jag skall, som jag inledningsvis sade, inte beröra LIN:s utflyttning till Arlanda. Får jag ändå i likhet med planeringschefen på LIN framhålla att den innebär svenskt inrikesflygs stora chans för framtiden. För första gången kan allt flyg i Storstockholm samlas kring en punkt, i moderna ändamålsenliga lokaler samt med en samlad och effektiv lösning för de kollektiva marktransporterna. Det ger också möjligheter till ett svenskt charterflyg, då man inte längre blir bunden till de snäva utnyttjandetider som Bromma i dag har. Ekonomiska samordningsmöjligheter och samarbete är andra fördelar. Bertil Zachrisson, trafikutskottets ordförande, kommer närmare att utveckla våra synpunkter på detta i sitt anförande.

Jag vill i detta sammanhang uttala min tillfredsställelse över att den motion som väckts av bl. a. mig och som handlar om bättre och utökad kollektivtrafik mellan Uppsala och Arlanda biträtts av socialdemokraterna i reservation nr 5. Den norrifrån kommande trafiken får inte glömmas bort när trafikproblemen på sträckan Stockholm–Arlanda skall lösas.

De flygplatser som skall ingå i det interregionala flygplatssystemet bör enligt lufttransportutredningen bestämmas som en följd av det interregionala flyglinjenätets utformning. Staten har här ett ansvar för att ett effektivt interregionalt transportsystem kan komma till stånd. Luftfartsverket får i

uppdrag att utarbeta riktlinjer för flygplatsers tillhörighet till systemet för resultatutjämning.

Kommunerna medverkar nu vid investeringar i statliga flygplatser i form av markupplåtelser och genom att stå för 37,5 % av övriga investeringar. Kommunerna tillförsäkras därmed ett medinflytande och ett medansvar vid utbyggnaden av landets primära flygplatser. Luftfartsverket betalar ränta och amortering på de lämnade investeringsbidragen. Genom de stora investeringarna på Sturup, Landvetter och Arlanda har dock stat och kommun inte kunnat erhålla full förräntning, utan återbetalningsansvaret har fått utjämnas under en tioårsperiod. I propositionen vill man nu förändra kommunernas medverkan till att gälla flygplatsdriften. I fråga om investeringar som inte föranletts av luftfartens behov skall nuvarande anspråk på kommunal investeringsmedverkan bibehållas. Kommunens andel kan då få uppgå till 50 % eller mera.

Vi socialdemokrater går emot detta, då vi anser det vara fel att kommuner och landsting skall drabbas av en högre andel av investeringskostnaderna än tidigare. Vi anser att de regler som hittills gällt skall kvarstå. Vi har ju redan i dag ett aktuellt exempel på hur svårt det kan vara med landstingets medverkan när det gäller investeringar. En ökad övervältring av kostnader från staten till kommuner och landsting skulle säkert stöta på svårigheter. Jag yrkar därför bifall till vår reservation nr 7.

Får jag slutligen helt kort beröra moderaternas reservation nr 10 beträffande rampverksamheten. Moderaterna vill att luftfartsverkets företrädesrätt till ramptjänsten skall upphöra. Självfallet skall en rationell organisation eftersträvas, men ett i stort sett fritt tillträde till marknaden kan leda till att vissa företag får sämre tillgång till dessa tjänster. Luftfartsverket har ett ansvar för att alla flygföretag kan få ramptjänst på rimliga villkor. Detta betyder inte att luftfartsverket till varje pris skall ha monopol. Ramptjänsten kan mycket väl utövas av andra företag.

Jag känner en viss besvikelse över att varken lufttransportutredningen eller regeringen levt upp till den stolta och förpliktande rubriken över utredningsbetänkandet Inrikesflyget under 1980-talet. Vissa riktlinjer och principer anges, men i övrigt hänvisas till fortsatta överläggningar och utredningar. Vi får alltså vänta ännu ett tag på den slutliga utformningen av vårt inrikesflyg under återstoden av 1900-talet.

Jag vill, herr talman, till slut framhålla flygets stora betydelse i en samlad trafikpolitik. Flyget måste få sin chans att utvecklas positivt och anpassas till 1979 års trafikpolitiska beslut. Staten har ett huvudansvar för att en effektiv interregional transportförsörjning med linjenät och flygplatssystem kommer till stånd.

Ett effektivt och lönsamt sekundärnät måste också eftersträvas. Det har sin stora betydelse ur bl. a. regionalpolitisk synpunkt. Staten har även här ett ansvar för att detta organiseras på bästa sätt.

Låt mig uttala den förhoppningen – för att inte säga förvissningen – att svenskt inrikesflyg får sin rättmätiga plats i vår trafikförsörjning. Jag tror att vi har goda möjligheter att se till att så blir fallet, när dagens uppslitande

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfartspo-
litiska frågor*

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfarts-
politiska frågor*

tvister lagt sig och när alla krafter kan samordnas i ansträngningarna för ett förverkligande av ett rationellt och ändamålsenligt svenskt folkflyg. Vårt land med sina långa avstånd behöver detta.

Jag yrkar, herr talman, bifall till de socialdemokratiska reservationerna och i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 34 ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag vill, liksom Nils Hjorth, inledningsvis påminna om de övergripande trafikpolitiska beslut som de senaste åren fattats av riksdagen. Det började med de riktlinjer för trafikpolitiken som riksdagen antog år 1979 och som då avsåg landtransportsektorn. Dessa har varit vägledande även för senare förslag rörande sjöfartspolitik liksom nu när proposition 1981/82:98 om vissa luftfartsfrågor behandlas.

Inom hela transportområdet gäller således numera att en samhällsekonomisk grundsyn skall utgöra utgångspunkten för det fortsatta trafikpolitiska handlandet. Detta borde rimligtvis leda till ett mer effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet och till att resurserna inom trafiksektorn får ett effektivare utnyttjande.

Det är nödvändigt att även luftfartssektorn inordnas i samma betraktelsesätt. Därmed skapas förutsättningarna att nå det för trafikpolitiken övergripande målet att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga samhällskostnader.

Vårt lands låga befolkningstäthet och skiftande näringsstruktur i olika delar av landet förutsätter ett väl fungerande flyglinjenät. De riktlinjer som anføres i propositionen är också välgrundade och välkomna. Flera frågor lämnas emellertid öppna för vidare utredning. Jag tänker bl. a. på sekundärnätets utformning, liksom på formerna för en framtida samverkan mellan SAS och Linjeflyg.

Några av de viktiga frågor som behöver utvecklas bättre än vad som anges i propositionen har jag och Eric Rejndell berört i vår motion 1981/82:2177. Vi anser att om de regionalpolitiska målen skall kunna uppfyllas, måste ytterligare åtgärder vidtas för att stärka utvecklingsmöjligheterna för flyglinjer med svagt passagerarunderlag. Vi syftar närmast på det s. k. sekundärnätet. Med tillkomsten av det nya turbopropflygplanet Saab-Fairchild 340, som kan tas i bruk om ett par år, skapas förutsättningar för ett sammanhängande sekundärnät där lönsam flyglinjetrafik kan bedrivas. Det bör inte heller uteslutas att detta flygplan kan komplettera trafiken på vissa av de primära linjer som trafikeras av SAS och LIN:s tyngre flottor.

Ett sammanhängande sekundärflyglinjenät är en förutsättning för att trafiken skall vara lönsam. Exempelvis bör linjen Gällivare-Luleå knytas till de större städerna i de fyra nordligaste länen, dvs. Umeå, Sundsvall och Östersund. Därmed ligger det nära till hands att knyta an till såväl Nordkalottenlinjen som Mittnordenlinjen. Som exempel på en sydlig sammanhängande linje kan nämnas att sträckan Stockholm-Västervik-Ös-

karshamn bör förlängas till Kalmar, varifrån förbindelsen sedan är klar till Köpenhamn via Ronneby.

I propositionen tas inte upp prissättningssystemet, som aktualiserades av lufttransportutredningen. Den nuvarande taxekonstruktionen för genomgående biljetter på sekundär- och primärlinjerna gagnar inte trafiken på sekundärnätet. Genom att fullt pris tas ut på primärnätet och endast 70 % av biljettpriset för den kortare sträckan uppnås visserligen för passageraren en viss degressivitet, och biljettpriset för hela sträckan blir lägre än vid s. k. snittprisberäkning. Nackdelen är emellertid att företag som trafikerar sekundärnätet får lägre lönsamhet. Här bör en ny biljettkonstruktion uppnås som stimulerar trafiken på sekundärnätet, något som även de större flygbolagen drar nytta av.

Även luftfartsavgifterna bör ses över. Den nuvarande taxestrukturen innebär en oproportionerligt stor belastning på sekundärtrafiken. En rättvis omfördelning och ökad marknadsanpassning borde rimligtvis också leda till en bättre anpassning till regionalpolitiken.

Utskottet har enhälligt tillstyrkt dessa förslag, som också har framförts från socialdemokratiskt håll. Det är alltså något som både Nils Hjorth och jag här har noterat.

Nils Hjorth tar också upp socialdemokraternas reservation 7 om kommunernas engagemang i driften av flygplatser. Men det är så, Nils Hjorth, att det inte ställs några krav på kommunala driftbidrag i propositionen. De kommunala flygplatserna drivs i dag mycket billigt och effektivt, bl. a. tack vare att man kan merutnyttja de kommunala resurserna. Om de statliga flygplatserna skall kunna drivas på ett likartat sätt måste staten också kunna samverka med berörda kommuner i driften av flygplatserna. Så sker redan i dag i Kalmar. På flera andra håll i landet pågår diskussioner om samverkan mellan luftfartsverket och de berörda kommunerna, t. ex. i Halmstad, om hur brand- och räddningstjänsten skall kunna bedrivas på enklaste och billigaste sätt. Detta om något måste innebära en besparing, dvs. att slippa dubbla utrustningar både för den kommunala brand- och räddningstjänsten och för flygfältet. Jag säger detta med särskild styrka, eftersom jag själv varit brandstyrelsens ordförande i ett antal år och vet ungefär hur detta ligger till.

Jag skulle då vilja fråga Nils Hjorth och socialdemokraterna om det är fel att luftfartsverket betalar för att merutnyttja kommunala resurser, om det ställer sig billigare för verket än att skapa motsvarande egna resurser. Det är nämligen innebörden av regeringsförslaget, som jag har fattat det. Jag utgår från att den socialdemokratiska reservationen bygger på något av ett missförstånd av förslaget i propositionen. Genom att förbilliga den statliga flygplatsdriften skapas ju också möjligheter att ta in ytterligare underskotts-flygplatser i det statliga resultatutjämnningssystemet, och det är positivt, vilket även Nils Hjorth borde inse.

Herr talman! Även i denna proposition återkommer frågan om Bromma flygplats framtid liksom utflyttningen av LIN:s jettrafik till Arlanda som en följetongsdela. Flera talare kommer att, som Nils Hjorth nämnde, ta upp

denna fråga senare, men jag vill för egen del också beröra den i korthet.

Riksdagen har tidigare fattat flera beslut i frågan, alla med inriktning på att den berämda trafiken med jetplan Fokker F 28 skall överföras till Arlanda flygplats senast under andra halvåret 1983. Vi är en stor minoritet, som har ansett att bl. a. bullerproblemen hade kunnat lösas på annat sätt. Nu ligger emellertid beslutet fast, och en enig riksdag har nyligen antagit utformningen av den nya inrikesterminalen vid Arlanda. Arbetena är också påbörjade.

En ändrad inriktning av de planer som nu föreligger skulle medföra ökade kostnader för samhället och fortsatt oklarhet hos trafikanterna och flygbolagen. Detta är oacceptabelt. Det är inte heller acceptabelt att regeringen och Stockholms läns landsting ännu inte har träffat slutlig överenskommelse om landstingets andel i investeringarna på Arlanda. Jag vill understryka vad utskottet sagt i anslutning härtill och förutsätter att regeringen, dvs. kommunikationsministern, vidtar alla de åtgärder som är nödvändiga för att riksdagens beslut skall kunna fullföljas och arbetena på den nya inrikesterminalen fortsätta utan avbrott. De kostnader en försening kan medföra blir snart lika stora som eller större än landstingets andel i kostnaderna för terminalbyggnader. Alla skäl talar för att detta onödiga slöseri med samhällsmedel måste undvikas, och utvägar finns förvisso.

I det här sammanhanget är det angeläget att påminna om en annan av förutsättningarna för koncentrationen av inrikesflyget till Arlanda, nämligen att marktransporterna mellan centrala Stockholm och flygplatsen får en tillfredsställande lösning. Utskottet har på nytt enhälligt påmint regeringen om detta.

Numera står det klart för de flesta att Bromma flygplats skall vara kvar eller ingå i det interregionala flygplatsnätet, som lufttransportutredningen har uttryckt det. Propositionen talar i denna riktning, men vi motionärer i den av mig tidigare nämnda motionen anser inte att uttalandet är tillräckligt kategoriskt. Utskottet har med större skärpa framfört detta. Att Bromma flygplats blir kvar är angeläget bl. a. för att skapa förutsättningar för sekundärnätets utformning.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

Anf. 35 NILS HJORTH (s) replik:

Herr talman! Rolf Sellgren och jag har inte så skilda uppfattningar i de frågor som vi båda har berört här. Jag vill ändå återkomma till vår reservation nr 7 om kommunernas medverkan vid investeringar i flygplatserna.

Lufttransportutredningen berörde inte frågan om kommunala bidrag till driften av luftfartsverkets flygplatser. Utredningen sade endast att det ekonomiska engagemanget för enskilda kommuner totalt sett inte borde vara större än vad det är med nuvarande system. För att man skulle kunna öka det kommunala engagemanget och inflytandet föreslogs att särskilda flygråd för varje flygplats skulle inrättas. Det utesluter naturligtvis inte samverkan för att få ned kostnaderna, och jag kan också mycket väl tänka mig att man köper tjänster av kommunerna, t. ex. när det gäller brandväsendet och annat.

Sådant kan man säkert komma överens om. Vi har emellertid uppfattat propositionen så att man där föreskriver att kommunerna till varje pris skall medverka i drifthållningen av flygplatserna. Har vi fel på den punkten, är det bra.

Vi är rädda för att de föreslagna finansieringsåtgärderna kan medföra att kommuner och landsting drabbas av alltför höga driftkostnader, och det tycker vi är fel. Jag utesluter som sagt inte att flygråden kan finna andra former för kommunal medverkan som kan leda till decentralisering av både ansvar och befogenheter, men att i dag, med den genom regeringens sparåtgärder hårt ansträngda kommunala ekonomin, införa bestämmelser om höjda kommunala utgifter för interregionala flygplatser tror jag inte är möjligt.

Anf. 36 ROLF SELLGREN (fp) replik:

Herr talman! Jag vill på nytt poängtera det som jag lade vikt vid i mitt huvudanförande när det gällde det kommunala engagemanget. Jag tolkar det så att det inte är fråga om ökade totala kostnader för kommunerna för driften av flygplatserna, utan att det är fråga om att söka sig fram till en så rationell och för samhället totalt sett bra lösning som möjligt. Som exempel tar jag då brand- och säkerhetstjänsten. En flygplats kan ligga ganska nära en kommuns centrum och kanske t. o. m. mycket nära kommunens brandstations förläggning. Ett samutnyttjande av kommunens olika faciliteter och resurser när det gäller räddnings- och brandtjänsten skulle naturligtvis på driftsidan innebära ökade kostnader för kommunen, ökade övningsinsatser m. m. Luftfartsverket skulle spara in vissa delar av eller kanske hela sin brandtjänst. Motsvarande belopp får luftfartsverket i så fall betala till kommunen genom att köpa kommunens tjänster. Det är fråga om ett samutnyttjande som leder till lägsta möjliga samhällskostnader. Detta tycker jag är något att prioritera och förorda, Nils Hjorth.

Anf. 37 NILS HJORTH (s) replik:

Herr talman! Jag har inte alls något emot ett samutnyttjande mellan luftfartsverket och kommunerna av sådana saker som Rolf Sellgren talade om här. Men Rolf Sellgren nämner inte ett ord om de investeringar som det talas om i propositionen och som kan leda till en 50-procentig kommunal medverkan, eller mera, när det gäller just utvecklande av flygplatserna. Detta är också något som Rolf Sellgren måste titta på.

Anf. 38 ROLF SELLGREN (fp) replik:

Herr talman! Vi har ju ganska näraliggande exempel på hur svårt det kan vara för luftfartsverket att komma fram till en slutlig överenskommelse med ett landsting eller en huvudman för en flygplats. Det kan tjäna som exempel på att det sannolikt är mycket svårt att få kommunerna att betala mer än nu fastställda 37,5 % av kostnaderna för investeringar av den art som det här är fråga om.

Eftersom Nils Hjorth håller med mig om att man kan nå rationaliserings-

Tisdagen den
25 maj 1982

Vissa luftfartspolitiska frågor

vinster, tror jag att vi, om den här dialogen kunde fortsätta, skulle bli ganska eniga och att reservation nr 7 är rätt onödig.

Anf. 39 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Flygets möjligheter och fördelar är minst lika stora i dag som under de första efterkrigsdecennierna. Flyget är snabbt och bekvämt och flexibelt. För ett land som Sverige med stora geografiska avstånd och gles befolkning utanför de stora befolkningscentra är ett väl fungerande inrikesflyg en nödvändighet.

Den bästa luftfartspolitikern är den som låter luftfarten utvecklas enligt marknadsekonomiska principer. Regleringar, konkurrensbegränsningar och subventioner blir förödande för konsumenternas berättigade transportintressen.

Vi i moderata samlingspartiet fordrar av luftfarten att den skall vara ett smidigt och rationellt transportmedel, som skall bära sina egna kostnader och bedrivas under krav på lönsamhet, så att utvecklingen inom teknik och samhälle kan tas till vara i konsumenternas intresse. Konsumenterna består inte längre bara av de s. k. portföljbärarna utan av en stigande ström från alla befolkningsgrupper. Vi har fått ett veritabelt folkflyg i inrikesflyget, och det är med yttersta ovilja vi nu ser denna utveckling hotas av beslutet om jetflygets utflyttning till Arlanda.

Innan jag går in på denna ödesfråga för det svenska inrikesflyget skall jag beröra den roll SAS spelar här och allmänt. Vi är i moderata samlingspartiet klart positiva till SAS. Detta de skandinaviska ländernas gemensamma företag för att tillgodose våra länders betydande intresse av ett väl fungerande internationellt flygnät är omistligt. SAS har också hävdat sig väl i den internationella konkurrensen och har genom sin verksamhet skapat betydande positiva effekter även på andra områden än det rent transportmässiga. Jag tänker då bl. a. på SAS stora PR-värde för turism och exportnäringar inom de skandinaviska länderna.

När det gäller SAS verksamhet inom svensk inrikes luftfart är det emellertid fråga om denna kan bedömas odelat positiv i ett längre ekonomiskt perspektiv. Av olika skäl – bl. a. hög egen standard, tekniskt och kommersiellt, inom SAS, kombinerat med ett tidigare i sig långsamt utvecklande Linjeflyg – har prisnivån inom svenskt inrikesflyg blivit för hög, varigenom SAS svenska linjer ger överskott i en storleksordning som svarar mot förlusterna på danskt inrikesflyg, vars prisnivå är lägre. Att SAS skall bärga tillfredsställande överskott på sin verksamhet välsignar vi gärna, men det kan knappast vara beförande för andan i det gemensamma företaget om ett land, dvs. Danmark, skall hämta in det mesta av fördelarna och de båda övriga få nöja sig med det som faller från bordet.

Danmark är det mest gynnade landet av konsortieländerna. Jag har just nämnt dess subventionerade inrikestrafik och pekar nu också på den enorma favören av att ha Kastrup som Skandinaviens stora internationella flygplats med alla de fördelar detta innebär i form av sysselsättning, inkomster och rikt reseutbud. Både Sverige och Norge får finna sig i att vara blindtarmar till ett

Kastrup, som dessutom ofta lamslås av strejkaktioner. Situationen blir inte mycket bättre av att Kastrup är en av världens mest passagerarvänliga flygplatser med långa och tröttande gångavstånd. Min kollega Per Stenmarck kommer i ett senare anförande i denna debatt att plädера för ökad SAS-trafik på svenska flygplatser.

Sammanfattningsvis vill vi moderater verka för mer konkurrens i luftfarten och därmed för ett väl förgrenat inrikes flygnät.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservation nr 1 i betänkandet.

I reservation nr 2 motsätter vi oss nedsättningen av luftfartsverkets statskapital. Luftfartsverket är ett affärsdrivande verk och skall täcka sina kostnader med inkomster. Eftersom luftfartsverket inte lever i verklig konkurrens blir affärsverkskonstruktionen en chimär, som inte hindrar att verket blir stort, dyrt och ineffektivt. Svenska luftfartsavgifter placerar sig i toppen på denna diskutabla världsliga av höga pålagor. Enda vägen ur detta skruvstäd av kostnader är rationalisering. Luftfartsverket måste tvingas till denna självsanering av sin ekonomiska situation, och vi säger nej till statliga stödåtgärder. Luftfartsverket, som metodiskt verkar för utflyttningen till Arlanda, kanske skall försöka tänka efter vad som händer med dess egen ekonomi då Linjeflygs passagerarunderlag brakar ihop.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservation nr 2.

Luftfartsverket har företrädesrätt till ramptjänst, och lufttransportutredningen föreslog i sitt betänkande att denna rätt skulle upphävas.

Vi moderater tror att en effektiv uppläggning av organisationen på flygplatserna kan uppnås först om alternativ kan bedömas efter kommersiella grunder. Det finns avskräckande exempel på hur ramptjänsten fördyrats sedan luftfartsverket övertagit den. Propositionens uttalande att företrädesrätten inte får utgöra ett hinder för en rationell organisation finner vi alltför vagt och intetsägande. Vi anser att luftfartsverkets företrädesrätt till ramptjänster skall upphävas och yrkar sålunda bifall till reservation nr 10.

Herr talman! Jag övergår nu till frågan om jetflygets flyttning till Arlanda. Beslutet härom är ovanligt genant för Sveriges riksdag – genant därför att det är ologiskt och löjeväckande. Bromma skall vara kvar som inrikesflygplats för plan som uppfyller de nya stränga bullerkraven på Bromma, men bara för plan som drivs av öppna propellrar. Jetflyg däremot, även om det är ännu tystare än dessa propellerplan, får inte användas för inrikestrafik på Bromma.

Den tekniska skillnaden mellan jet- och turbopropplan är att jetmotorns fläkt, dvs. propeller, är omgiven av en kåpa, under det att turbopropmotorns propeller är öppen. Men motorns konstruktion är naturligtvis likgiltig; det enda väsentliga är att regeringens stränga bullervillkor för Bromma uppfylls. Koncessionsnämnden krävde inget jetförbud – det var socialdemokraternas eget amatörmässiga påfund som riksdagen godtog. Det vittnade väldigt om argumentnöden, när man ville driva bort trafiken från Bromma; det var alltså inte av bullerskäl man gjorde det.

Beslutet är emellertid inte bara på tekniska grunder löjligt, det är också i nuvarande statsfinansiella läge ansvarslost, och det är för den framtida

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfarts-
politiska frågor*

utvecklingen av det svenska inrikesflyget till ett veritabelt, alla omfattande folkflyg, katastrofalt. Med en lätt förändring av Winston Churchills bevingade ord skulle jag med tanke på de fåtaliga avhopparna från Brommapropositionen i december 1980, som lades fram av trepartiregeringen, kunna utbrista: Aldrig har så många haft så få att lasta för så mycket!

Stockholmsregionen behöver bl. a. av kapacitetsskäl två trafikflygplatser. Det har t. o. m. riksdagen uttalat. Bevaras inte Bromma innebär det att en ny flygplats måste byggas i regionen inom överskådlig framtid. Det betyder sannolikt Tullinge-Getaren, dvs. en flygplats som ligger 30 km från Stockholm och 70 km från Arlanda. Det betyder att miljardkostnader läggs ned på flygplatsbygge och förbindelsevägar, och detta t. o. m. i av miljöskäl besvärliga områden. Om det är miljökrafter och inte bebyggelseintressen som drivit fram utflyttningsbeslutet, måste dessa känna ångslan av sin inkonsekvens, och därtill kan läggas som extra samvetspina att Bromma-bullret bara flyttas till andra platser, som har mindre högröstade företrädare. Man skall väl kunna begära av riksdagsmän inte bara lokalpatriotism utan i slutavgörandet en nationell helhetssyn.

Herr talman! Jag skall i dag inte upprepa alla de argument för Brommas bevarande som huvudstation för det svenska inrikesflyget som jag gett kammaren under olika debatter tidigare. De står sig alla.

Jag skall i stället söka belysa de nya faktiska omständigheter som ger ytterligare stöd för oss moderater när vi kräver ett upphävande av detta famösa utflyttningsbeslut.

Vissa absoluta villkor fästes vid beslutet. Ett var att kollektivförbindelserna mellan Stockholm och Arlanda skulle förbättras. Därav blir ju intet. Socialdemokraterna vill ha nya spårförbindelser, men kostnaderna för dessa ligger i storleksklassen upp mot två miljarder och är därför otänkbara. Flygbusstrafiken skall i stället förbättras, men även om Hagaterminalen slopas, vilket vore ytterligare en dumhet, och ny motorväg byggs över Frösunda, blir härav bara marginella förbättringar av kollektivförbindelserna och en helt försumbar minskning av den genomsnittliga halvtimmeslånga skillnaden i markrestid mellan Arlanda och Bromma. Blott en minoritet, ca 35 %, använder flygbussen från Vasagatan. Redan av detta skäl, att en absolut förutsättning för flyttningen ej kan infrias, bör riksdagen ompröva sitt beslut.

En annan förutsättning håller på att falla bort. Stockholms landsting har ännu icke tecknat avtal om kostnadsfördelningen, och jag kan inte se hur regeringen mot riksdagens klara beslut kan verkställa flyttningen utan ett sådant giltigt undertecknat avtal. När landstinget dessutom blir varse att nya stora ytterligare kostnader för teknisk upprustning av Arlanda kommer att krävas, blir dess motstånd säkert än större.

Det har tillkommit omständigheter efter riksdagens beslut som inte var förutsebara. Framför allt är Linjeflygs beslut att flytta ut all sin trafik – inte bara jetflyget – till Arlanda ett dråpslag mot hoppet om Brommas bevarande för ett framtida livaktigt korthållsflyg.

Genom denna drastiska kompromissovilja skapar Linjeflyg stora risker.

både för sin egen företagsmässiga framtid och framför allt för luftfartens framtida utveckling här i landet. Man kan förstå Linjeflygs besvärliga situation då man på grund av riksdagsbeslutet tvingas lämna sin huvudhamn med den totalomställning detta innebär. Men beslutet om total utflyttning kommer sannolikt att visa sig förödande för framtiden hos det svenska inrikesflyget.

Linjeflyg uppskattar passagerarbortfallet till 5 % och begär därmed statlig ersättning med 90 miljoner för kommande treårsperiod. Men tänk om bortfallet blir större! Tänk om SAS-ingenjören Ernst Ahlström, som är erkänd expert på dessa ting och som räknat fram ett bortfall på 30 %, får rätt! Då blir 90 miljoner – i och för sig en aktningvärd summa när det gäller att kasta den i sjön – i stället 540 miljoner! En halv miljard till ingenting, och detta när staten med lupp granskar alla sina utgifter. Ernst Ahlströms beräkningar är inte abstrakta skrivbordsprodukter utan baserade på verklighetsfall.

Också Bo Lundberg har påvisat att ett 30-procentigt trafikbortfall stöds av den entydiga utländska erfarenheten att trafikbortfallet blir ungefär en procentenhet för varje kilometer förlängt flygplatsavstånd; Arlanda ligger ca 33 kilometer längre bort än Bromma. Hur vågar LIN negligera denna kompakta utländska erfarenhet, som dessutom bekräftas av Bulltofta/Sturuputflyttningen på sin tid?

Till nyssnämnda 540 miljoner för LIN:s inkomstbortfall på grund av ett 30-procentigt trafikbortfall skall läggas ca 30 miljoner för utflyttningskostnad och ca 50 miljoner för dyrare drift och längre taxningsavstånd på Arlanda, således tillhopa 620 miljoners resultatförsämring. En terminalbyggnadskostnad på minst 300 miljoner och en mängd andra investeringar som måste göras – jag antydde dem nyss: de är av luftfartsverket till regeringen i skrivelse den 18 maj uppskattade till ca 250 miljoner – ger en total investeringskostnad på 550 miljoner. Totalsumman av resultatförsämring och investeringar på Arlanda blir alltså 1 170 000 000.

Och för denna fabulösa summa får man inte en förbättring utan en dramatisk försämring av inrikesflyget, och då tänker jag mer på dess konsumenter, flygpassagerare, än på flygbolagen. De kanske så småningom kan överleva ekonomiskt, men för passagerarna blir skadan permanent. Och härvid bortser jag då från så relativt obetydliga nackdelar som att den nya terminalen avses få en sådan belägenhet att passagerare som skall över till internationell trafik måste vandra upp emot en kilometer, delvis utomhus, och då utsättas för det bistra svenska klimatet.

Herr talman! Allt det här anförda utgör tillsammans oemotsägliga skäl för att upphäva det olycksaliga Brommabeslutet, så mycket mer som den tekniska utvecklingen, precis som väntat, hunnit ifatt miljökraven. Trafikutskottet besökte under beredningen av luftfartspropositionen Saab-Scania i Linköping i början av maj månad. Vi kunde där bevittna dels hur tillverkningen av det miljövänliga turbo-propplanet Saab Fairchild 340 pågick, dels hur den fyrmotoriga engelska jetmaskinen BAe 146 betedde sig under start och landning. Vi fick också provsitta den som passagerare.

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfartspo-
litiska frågor*

Båda dessa plan klarar med bred marginal de nya hårda bullerbestämmelserna för Bromma. Båda berör sysselsättningen vid Saab-Scania, båda finns tillgängliga för leverans inom den närmaste framtiden. För Saabs stora satsning på civil flygplansproduktion – passagerarplanet Saab Fairchild 340 – är svenska beställningar av stor betydelse. Bromma som bevarad flygplats betyder i detta läge både bevarandet och skapandet av arbetstillfällen i Sverige. När det gäller bevarandet gör jag här det i sammanhanget oundgängliga påpekandet: Varför tänker ingen på alla de anställda vid Bromma flygplats, som nu går en oviss framtid till mötes? Varför struntar man helt i deras berättigade intresse av att ha kvar sin arbetsplats och sina nuvarande bostäder? För många innebär utflyttningen till Arlanda stora personliga svårigheter. Kallsinnigheten mot dem är ett uttryck för hänsynslöshet hos de krafter som verkat för utflyttningen från Bromma flygplats.

Vad vi kunde konstatera vid uppvisningen av BAe 146 var att här finns ett plan tillgängligt som skulle tillfredsställa även dem som är mest känsliga för bullret på Bromma. Om Linjeflyg bytte till detta plan, skulle utvecklingen av inrikesflyget fortsätta obehindrat, för att inte säga i ökad takt. Vi skulle få ett plan som, till skillnad från den för passagerarna horribelt obekväma Fokker F 28, är rymligt, snabbt och bekvämt. Låt vara att ett byte av flygplansflotta är en besvärlig och kostsam affär. Det är dock ojämförligt bättre att satsa i nya moderna maskiner än i anläggandet av avlägset belägna flygplatser, som fördyrar och försenar resan för passagerarna.

Herr talman! Under återopande av tidigare i dag lämnat medgivande ber jag nu att få visa kammaren en bild av det brittiska fyrmotoriga jetplan som trafikskottet självt såg i Linköping den 4 maj. Jag gör det därför att en bild säger mer än tusen ord. För två år sedan, när jag siade om tillkomsten av detta plan, fnös man och ryckte på axlarna och sade att det var en skrivbordsprodukt. Men detta plan klarar med god marginal de nya stränga bullerbestämmelserna på Bromma.

Jag visar på nästa bild hur planet ser ut invändigt. Ungefär halva insidan syns. Ni kan se utskottets ordförande och två ledamöter, Essen Lindahl och Erik Börjesson, behagfullt sittande i det rymliga planet. Utskottets ordförande, herr Zachrisson, ler generat, synes det mig, och jag kan förstå varför.

Nu frågar väl någon: Varför gör han inte också en bullerdemonstration här i salen med audiovisuellt hjälpmedel? Nej, det kan jag inte göra. Det var inte möjligt att med vanlig apparatur registrera det låga buller planet avgav.

Herr talman! Jag ber att få tacka för tillmötesgåendet.

Det måste vara riksdagens uppgift att se till att inrikesflyget får goda förutsättningar att existera, och flygbolagen får naturligtvis själva bestämma arten av sina flygplansflottor. Icke desto mindre måste Linjeflyg självt påtaga sig en del av skulden för det för företaget olycksaliga Brommabeslutet. Man har varit vacklande och osmidig. Sedan Linjeflyg fått klartecken för statliga ersättningar på grund av flyttningen är risken stor att detta företag utvecklar sig till ett transportföretag med verksamhet som liknar SJ:s. Risken är stor att

vi får en luftens motsvarighet till SJ:s ersättningsberättigade olönsamma linjenät. Årskostnaden härför är nära miljarden.

I dessa dagar finns det hopp om att Linjeflygs utflyttning till Arlanda blir ytterligare försenad. Linjeflyg bör i så fall pröva de tekniska och kommersiella möjligheterna att, med iakttagande av bullerbestämmelserna för Bromma, hålla kvar en del av sin trafik där. Docent Bo Lundberg har föreslagit en uppdelning, så att mellan en tredjedel och hälften av Fokkerflottan flyttades till Arlanda – och då behövs ingen ny terminal där under mycket lång tid – och resten av Fokkrarna, bullerdämpade enligt tidigare beslut, skulle bli kvar på Bromma. Det skulle ge stora kostnadsbesparingar, reducera bullret på Bromma radikalt och skulle framför allt ge erfarenhet för framtida bedömning av bl. a. trafikbortfallet. Vi i moderata samlingspartiet säger ja till en sådan kompromiss, som ger oss rådrum inför ett framtida definitivt beslut. Linjeflyg föreslog f. ö. självt för några år sedan en sådan tillsvidare-uppdelning av sin trafik. Rådrum och andrum är så mycket mera nödvändigt som riksdagen ännu icke känner till alla ekonomiska konsekvenser av utflyttningen, och jag tänker då inte bara på de miljarder som svenska flygresenärer i framtiden kommer att brandskattas på i form av högre resekostnader och förlorad arbetstid.

Om Arlanda skall kunna fungera som huvudflygplats för Linjeflyg fordras – som jag redan antytt – tekniska tilläggsinvesteringar utöver tidigare anmälda ca 300 miljoner. Luftfartsverket anger dem i en arbetspromemoria till förutnämnda ca 250 miljoner i dagens penningvärde! Västerås, hisnande tanke, har enligt en motion föreslagits att bli alternativ flygplats till Arlanda – här måste då många nya miljoner investeras. Luftfartsverket, som var så angeläget om att genomföra utflyttningen, bryr sig uppenbarligen inte om konsekvenserna för sin egen ekonomi av ett stagnerande inrikesflyg, ett förhållande som i och för sig är oroande hos ett så stort statligt verk. Bromma, som är en vinstgivande flygplats i dag och säker inkomstkälla för luftfartsverket, förvandlas till förlust och kostnad.

Om inte våra moderata reservationer vinner kammarens bifall har ett, efter dessa varningens ord, medvetet kopiöst slöseri med allmänna medel startats, som riksdagen och svenska folket i framtiden får beklaga. Med den tekniska utvecklingen för tystare plan, nu säkrad i form av både SF 340 och det just visade BAc 146, är tillfället inne att slutligt sakligt ompröva det omotiverade jettförbudet på Bromma.

Flygtrafikanterna kommer att drabbas av mycket negativa konsekvenser i form av tidsspillan och höjda biljettpriser; staten får enorma utgiftshöjningar för både flygplatsinvesteringar och subventioner till Linjeflyg; korthållsflyget, exempelvis från Sundsvall, Karlstad, Jönköping, Växjö och Borlänge till Stockholm, drabbas av enormt bakslag; näringslivet, som är känsligt för förändringar i landets transportsituation kommer att hämmas; riksdagens absoluta villkor för genomförandet av flyttningen, t. ex. förbättrade kollektivförbindelser mellan Stockholm och Arlanda, uppfylls ej och plan finns i dag som klarar de nya stränga bullerbestämmelserna för Bromma. Allt

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfartspo-
litiska frågor*

detta sammantaget motiverar och berättigar moderata samlingspartiets krav på ett upphävande av jetförbudet på Bromma.

Herr talman! Jag åberopar alla dessa omständigheter och yrkar bifall till reservationerna 1, 2, 4, 6, 10 och 11 som är fogade till trafikutskottets betänkande nr 28.

I detta anförande instämde Gullan Lindblad (m).

Anf. 40 NILS HJORTH (s) replik:

Herr talman! Jag skall inte gå in på jetflygets utflyttning till Arlanda – Rolf Clarkson har utvecklat denna fråga med sedvanlig vältalighet som är känd för kammaren sedan tidigare.

Jag kan ändå inte neka mig nöjet att citera litet grand ur en motion från januari 1977. Där står följande: "När man diskuterar Arlandatrafiken får man inte utesluta svävtåg av Aeroträintyp – i likhet med dem som används i Frankrike. De erfarenheter därifrån som i dag finns bör ligga till grund för ett ingående övervägande om inte sträckan Stockholm–Arlanda är väl lämpad för detta system.

Det finns redan nu en svävtågsstudie utarbetad för denna sträcka. Tåget kan köras i tunnel och på pelare med en säkerhet som överträffar vanlig spårbunden trafik. Det kan anpassas till det redan befintliga vägsystemet utan att ny mark i nämnvärd utsträckning tages i anspråk. Restiden förkortas till 15 minuter, om man utnyttjar tåg med relativt låga hastigheter."

Denna motion väcktes av moderaterna den 25 januari 1977 och är underskriven av bl. a. Rolf Clarkson.

Jag skall helt kort beröra reservationerna 1, 2 och 10 som Rolf Clarkson tog upp i inledningen av sitt anförande.

Jag vill erinra om att utskottet framhållit att frågan om resultatutjämning mellan in- och utrikestrafiken i skandinaviskt flyg skall ytterligare utredas och övervägas. Jag kan hålla med Rolf Clarkson om att det vore önskvärt att få en ändring till stånd. Samlokaliseringen av in- och utrikesflyget på Arlanda bör enligt min mening underlätta en ökad samordning och integrering av flygtrafiken.

Sedan tog Rolf Clarkson upp frågan om luftfartsverkets kostnadsansvar. Han vill inte gå med på en nedsättning av statskapitalet och förräntningskravet. Men här gäller det i huvudsak äldre tillgångar och tillgångar som inte längre används produktivt. Det kan vara rättvist att det nedskrivs, inte minst med tanke på att SJ vid skilda tillfällen har fått sina kapitaltillgångar nedskrivna.

Rolf Clarkson berörde också ramptjänsten. Det bör enligt propositionen ankomma på luftfartsverket och flygbolagen att komma överens om den ordning som är mest rationell för ramptjänsten på varje enskild flygplats. Härvid bör man utgå från att mer än en organisation inte bör finnas på varje enskild flygplats, möjligen med undantag för Arlanda. En av anledningarna till att luftfartsverket har engagerat sig i stationstjänsten är neutralitetskravet, vilket innebär att flygbolag som trafikerar en flygplats inte skall vara

hänvisat till ett annat flygbolag för att få tjänsten utförd, utan skall kunna utnyttja luftfartsverket som en neutral part.

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

Anf. 41 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Vad Nils Hjorth i inledningen av sin replik sade om svävare betraktade jag som ett skämtsamt inpass. Jag kan inte neka till att vi från moderat håll den gången var öppna och lyhörda för de tekniska möjligheter till en förbättrad kommunikation i Stockholmsregionen, även när det gällde Arlanda flygplats, som i framtiden skulle kunna yppa sig. Men vi krävde inte, Nils Hjorth, att trafik med svävare skulle etableras, utan vi begärde bara en utredning. Jag tycker inte att man skall vara trångsynt, instängd och ursvensk i allting. Man måste försöka sträva framåt, se litet mer än den egna torvan.

*Vissa luftfarts-
politiska frågor*

Jag skall förbigå den förskräckelse som jag kände när Nils Hjorth i sitt huvudanförande talade om att flyttningen till Arlanda skulle utgöra en chans för inrikesflyget – jag skall ta upp den debatten med trafikutskottets ordförande i ett senare sammanhang. Efter vad jag tidigare har sagt bör Nils Hjorth förstå att den tanken för mig är oroväckande.

Och så till ramptjänsten och luftfartsverkets roll i den. Jag har, som Nils Hjorth vet, varit ledamot av luftfartsverkets styrelse. Nils Hjorth är det fortfarande. Jag har den största respekt för de ledande tjänstemännen i direktionen. Men det hindrar inte att jag tycker att luftfartsverket är typexemplet på en växande byråkrati, ett offer för ett slags elephantiasis. Det kan vara följden av den tidigare enorma expansionen av flyget. Det är lätt att vara efterklok, men jag måste säga att luftfartsverket håller på att expandera ihjäl sig. Var och en får emellertid ta ansvar för sina handlingar, och det får luftfartsverket också göra om det skall vara affärsdrivande. Därför håller jag fast vid det moderata kravet att det får ankomma på luftfartsverket att genom rationaliseringar anpassa sina kostnader till den verklighet som verket lever i och till den ännu bistrare verklighet som verket kommer att leva i.

Ramptjänsten är ett klart uttryck för att luftfartsverket skall få vara med bara om det kan konkurrera effektivt. Det är ett slags sjuka i nästan all statlig verksamhet – man överorganiserar sig och byråkratiserar sig. Vi kräver därför från moderat håll: Släpp ramptjänsten fri! Ingen monopolsituation!

Anf. 42 NILS HJORTH (s) replik:

Herr talman! Jag konstaterar bara att Rolf Clarkson uttalade att man 1977 var öppen för tekniska lösningar och då inte såg så trångsynt på frågorna.

När det gäller luftfartsverkets kostnader säger Rolf Clarkson att dessa expanderar och att, som han uttryckte det i sitt förra anförande, verket inte genomför någon självsanering. Jag vill påstå att man bedriver ett betydande arbete för att hålla nere kostnaderna. Man prövar restriktivt alla vakanstillsättningar, och man försöker hålla nere förbrukningen av både varor och tjänster. Prisstoppet som försenar taxchöjningar och den ogynnsamma utvecklingen inom utrikeslinjefarten, med dess höga avskrivningar, är

negativa faktorer i det här sammanhanget. Också den stora flygplatsen drar kostnader. Flygverksamheten kräver dessutom, trots att den inte ökar i den takt som man hade förutsett, lika mycket personal på resp. håll.

Jag vill slutligen nämna att man inom verket har ett stort projektarbete på gång, som betecknande nog har döpts till Effekten. Givetvis är målsättningen att få en effektivare organisation till stånd.

Anf. 43 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Som svar på det som Nils Hjorth sist sade vill jag anföra följande. Både SJ och luftfartsverket är skyldiga att bedriva sin verksamhet på affärsmässiga grunder. Men om man misslyckas med det och kanske förlitar sig på att kunna vända sig till samhället, dvs. riksdagen, för att få ersättning för sina förluster, har man sluppit både piskan och moroten, som är nödvändiga förutsättningar för affärsdrivande verksamhet. Det blir ett ständigt subventionerande överallt i samhället. Vi undanröjer alltmer grunderna för ett på marknadsekonomi baserat transportväsende. Till slut skall alla ha understöd. Det blir Svenska Varv av allting. Jag varnar verkligen Nils Hjorth för en utveckling av det slaget.

Jag tvivlar inte på luftfartsverkets ärliga strävan att komma till rätta med sina problem. Jag hoppas att den dialog som vi två fört om den saken kommer att om möjligt hjälpa verket att skärpa sina ansträngningar och sin vaksamhet.

Jag förmodar att detta är min sista replik till Nils Hjorth, och jag vill begagna en del av min taletid till ett angeläget uttalande.

Riksdagsman Nils Hjorth lämnar på egen begäran riksdagen vid utgången av innevarande riksmöte och deltar i dag i sin sista debatt åtminstone när det gäller flygfrågan. Nils Hjorth har varit en outtröttlig kämpe för det socialdemokratiska partiet och har genom sin klokhet, sitt kunnande och sitt goda omdöme gjort – inte bara genom partiet utan via riksdagen och på andra vägar – stora insatser för det svenska samhället. Nils Hjorth är en ovanligt äkta och helgjuten personlighet. Jag är stolt om han tillåter att jag räknas in bland hans vänner.

Jag tackar Nils Hjorth härmed för många års ärliga – och härliga – duster i frågor där vi varit osams men respekterat varandras uppfattning. Tack, Nils Hjorth!

Tredje vice talmannen anmälde att Nils Hjorth anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 44 TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Jag måste börja med inte det sista som Rolf Clarkson sade utan snarare det näst sista, nämligen att han ville visa en bild för att en bild säger mer än tusen ord. Men anledning därav vill jag tacka Rolf Clarkson för att han visade oss två bilder och därmed skonade oss från två tusen ord. Jag beklagar bara att Rolf Clarkson inte visade ytterligare ett par bilder.

Herr talman! Vänsterpartiet kommunisterna har i många år hävdat och

krävt att Bromma flygplats skall läggas ned. Det område som i dag upptas av flygfältet och de områden som kommer i fråga för inflygning anser vi måste utnyttjas för viktigare ändamål än som flygfält för det s. k. allmänflyget, reservflygplats eller vad man nu tar till för att kvarhålla Bromma.

För Stockholms kommuns del, inom vars område Bromma ligger, är det angeläget att området kan tas i bruk för bostäder, industriarbetsplatser, kommunal service, kulturändamål m. m. Stadsdelen Bromma är i dag, på grund av flygfältet, delad och saknar en naturlig central samlingspunkt.

Såsom bostadssituationen ser ut i regionen anser vi det också oförsvarligt att även i fortsättningen låta ett så stort område som flygfältet vara flygfält i stället för att utnyttja detsamma för bostäder.

Det regionala intresset och behovet av detta område för annan verksamhet än flygverksamhet måste därför enligt vänsterpartiet kommunisternas mening tillgodoses.

Det är också därför som vi håller fast vid förslaget om att ett beslut fattas för att lägga ned även den kvarstående flygverksamheten vid Bromma. För "direktörsflyget", eller vad man vill kalla det, bör problemen kunna lösas genom att vederbörande själva får stå för kostnaderna för exempelvis övertagande av Tullinge-F 18.

Det moderata förslaget att gå andra vägen, att riva upp beslutet om utflyttningen av jettrafiken till Arlanda, är knappast ett förslag som tillgodoser de stora, breda folkgrupperna. De enda som det enligt min mening tillgodoser är det privilegierade fåtal som har intresse av att en flygplats på något bekvämare resavstånd än Arlanda finns kvar. För de stora, breda folkgrupperna, för dem som bara använder flyget vid något enstaka tillfälle, spelar den längre restiden på marken inte någon egentlig roll. Det går naturligtvis att beskylla moderaterna för mycket, men att beskylla dem för att tala för de stora, breda grupperna i samhället går inte. Om detta vittnade ganska entydigt Rolf Clarkson här för en stund sedan.

Förslaget att med det nya Saab-Fairchildplanet, eller med det engelska flygplan som Rolf Clarkson visade bild på, ersätta Fokkern och ta detta till intäkt för att ha kvar jettrafiken på Bromma är enligt vår mening inte heller acceptabelt. Det lägre buller som dessa flygplan förvisso uppges avge enskilt uppvägs ju trots allt gott och väl av att det blir avsevärt fler flygplansrörelser, med motsvarande ökning av avgaserna och totalt sett mera buller, som kommer i fråga. Föreställningen att just dessa flygplanstyper skulle lösa de problem som uppstår när man har en storflygplats mitt inne i en stadskärna är enligt min mening nonsens.

F. ö. vill jag rätta Rolf Clarkson litet grand. I sin inledning sade han att det var socialdemokraterna som drev frågan om utflyttningen från Bromma. Jag vill på det bestämdaste hävda att vänsterpartiet kommunisterna också har drivit denna fråga både länge och väl och verksamt bidragit till att beslutet kunde fattas om en utflyttning från Bromma till Arlanda.

Men, herr talman, om man bortser från moderaternas vilja till återgång till gamla tider i vad gäller flygplatsfrågan i Stockholmsregionen, har det dykt upp andra försök att sabotera utflyttningen till Arlanda. Vad jag åsyftar är

Tisdagen den
25 maj 1982

Vissa luftfartspolitiska frågor

den strid som utspelas mellan kommunikationsdepartementet och luftfartsverket å ena sidan och vissa partigrupperingar i Stockholms läns landsting å andra sidan. Med det folkpartistiska landstingsrådet Hallerby i spetsen bedriver folkpartiet med hjälp av socialdemokraterna en kurragömmalek, som borde vara hänvisad till sandlådestadiet. Att vägra betala kostnaderna för Arlandautflyttningen om inte regeringen ger koncession och pengar till tunnelbana till Täby – ja, det är att blanda ihop två saker som inte alls har med varandra att göra. Jag är rädd för att hela syftet med förhandlingarna mellan kommunikationsdepartementet och landstingets Hallerby kan vara att få till stånd ett upphävande av beslutet att flytta jettrafiken. Och Rolf Clarkson hade tydligen stora förhoppningar om att den här tvisten skulle utmynna i att flyttningen inte blir ett faktum.

De borgerliga kommunikationsministrarna, oavsett partifärg, har ju alla på sitt sätt försökt slippa undan flyttningen från Bromma. Socialdemokraterna i Stockholms läns landsting har nappat på ett av försöken att riva upp beslutet, nämligen Hallerbys försök att sätta krokben för utflyttningen genom att genomtrumfa tunnelbanan till Täby och nedläggningen av Roslagsbanan. Att de genom sitt agerande i landstinget äventyrar utflyttningen från Bromma spelar tydligen mindre roll än att de får tunnelbanan till Täby.

Vänsterpartiet kommunisterna har den uppfattningen att oavsett kostnadsansvaret för landstinget skall regeringen ge erforderliga medel för att möjliggöra den utflyttning som är beslutad och som skall äga rum senast under andra halvåret 1983. De tvister som uppstår om kostnadsansvaret för utflyttningen resp. gamla försyndelser får lösas utan att de på något vis skall rycka undan riksdagens beslut att flytta verksamheten till Arlanda.

Vi har från vpk:s sida förståelse för att kommunerna i regionen reagerar mot att de skall stå för så stor del av kostnaderna utan att de har någon egentlig möjlighet att bestämma om den totala investeringsvolymen. Den gamla regeln att kommunerna skall stå för 37,5 % av flygplatsinvesteringarna är i sig diskutabel. Den används ju inte så sällan i utpressningssyfte mot kommunerna ute i landet i strävandena att om inte annat skapa arbetstillfällen genom att bygga flygplatser.

Men det förslag som vissa borgare har lagt fram, att kommunerna skall stå för viss del av driftkostnaderna för dessa flygplatser, måste med det bestämdaste avvisas. Vi menar att det är en väg att i än högre grad ålägga kommunerna kostnader som de själva inte vill ha. Den riktiga vägen, enligt vår mening, vore att staten fick överta hela kostnadsansvaret för investeringarna för flygplatser och för driften av desamma.

Herr talman! Beträffande frågan om en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda har vpk föreslagit att en sådan direktlinje inrättas. Vi har i detta sammanhang sagt att ett nytt spårpar bör anläggas mellan Märsta och Södertälje. Detta förslag har vi framlagt i samband med en regionalpolitisk motion om hela trafikpolitiken i regionen beträffande järnvägar m. m. Med ett sådant nytt spårpar skulle det ges möjlighet att inrätta en direktförbindelse Stockholm–Arlanda samt – och det är det viktigaste för oss

kommunister – att erbjuda en bättre pendeltågstrafik, bättre förhållanden spårmissigt så att en ökad turtäthet kan komma i fråga. Det här skulle sammantaget ge ett väsentligt och viktigt tillskott till kollektivtrafikens förstärkning i länet.

SJ har redovisat att kostnaderna för ett Arlandatåg skulle belöpa sig till 1,7 miljarder kronor. Man har inte särredovisat hur mycket av detta som rimligen skulle falla på rena förbättringar både för de nuvarande fjärrtågen och för lokaltågstrafiken. Det borde vara möjligt att dels komma fram med ett sådant underlag, om bara direktiv gavs, dels besluta om att en sådan förstärkning av spårkapaciteten skall genomföras. Att kostnaderna för en tågförbindelse till Arlanda skulle ligga väsentligt under här angivna 1,7 miljarder står helt klart. Vänsterpartiet kommunisterna vidhåller därför förslaget att det skall fattas beslut om en direktjärnväg mellan Stockholm och Arlanda.

Herr talman! Jag yrkar bifall till vpk-motionerna 1841, 2170 och 1615.

Anf. 45 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Tommy Franzén var i december 1980, under den då avgörande Brommadebatten, den mest skeptiske när det gällde det här engelska planet, som jag den gången siade om. Han beskrev det som en ren skrivbordsprodukt utan förankring i verkligheten.

Isitt anförande nyss gav Tommy Franzén klara belägg för att han själv talar utan förankring i verkligheten. Det gör han när han säger att inrikesflyget på Bromma är till för de privilegierade i samhället. Får jag be Tommy Franzén att ägna någon ledig stund, när riksdagsarbetet upphör i mitten på juni, åt att ta sig ut till Bromma flygplats och se ungdomarna, de gamla, familjerna med barn, turisterna – ett tvärsnitt av hela svenska folket – som passagerare. Det är inte några privilegierade som jag kämpar för, utan frågan är av vikt för de stora breda folklagen. En förklaring till den ringa storlek som vänsterpartiet kommunisterna har, det är i och för sig att ni lever helt vid sidan om den allmänna opinionen.

När man sedan kivas, Tommy Franzén, och diskuterar om det blir vänsterpartiet kommunisterna eller socialdemokraterna som i framtiden kommer att hållas huvudansvariga för det olyckliga nedläggningsbeslutet, så vill jag egentligen inte lägga mig i den striden. Det är bara ett ordspråk som faller mig i tankarna, och detta får var och en uppta som han eller hon vill. Jag har inte någon ond mening när jag nu säger: Den som lägger sig med hundarna får stiga upp med lopporna.

Anf. 46 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! Jag måste börja med att beträffande det här flygplanet säga, att för ett och ett halvt år sedan var det fortfarande en skrivbordsprodukt, Rolf Clarkson. Att det inte är det i dag är en helt annan sak.

Men när Rolf Clarkson kommer in på de privilegierade grupperna vill jag rekommendera honom att uppmärksamma vad jag sade. Jag har manuskriptet framför mig. Jag sade att de som nu finns kvar på Bromma och vill att

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfartspoli-
tiska frågor*

Bromma skall vara kvar är de privilegierade grupperna som använder flyget vare sig det är fråga om långa eller korta sträckor. Det är alltså inte fråga om dem som enligt Rolf Clarkson nu använder inrikesflyget, utan det är fråga om dem som blir kvar på Bromma när inrikestrafiken flyttas till Arlanda. Och det är privilegierade grupper, såsom vissa kretsar inom näringslivet, stående Rolf Clarkson nära. Beträffande övriga sade jag att för de breda folklagren, som använder flyget någon enstaka gång, spelar de något längre marktransporterna ingen roll.

Det går bra att kontrollera det här i protokollet.

Anf. 47 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! I likhet med Nils Hjorth beklagar jag att ett särproblem – nämligen utflyttningen av Linjeflyg från Bromma till Arlanda – kommit att spela en så stor roll i den här debatten, som ju egentligen borde handla om luftfartspolitik i stort. Det råder inget tvivel om att Nils Hjorth har rätt när han påpekar att det är viktigt att luftfartspolitik får spela en mera avgörande roll i trafikpolitiken över huvud taget. I ett land som vårt är luftfarten omistlig när det gäller att effektivt komma till rätta med både person- och godstransportproblemen. Jag vill gärna framhålla att jag för min del är övertygad om att just utflyttningen till Arlanda kommer att verksamt bidra till att öka de förutsättningarna. Men den diskussionen har Nils Hjorth nyss fört. Jag skall i stället, inte minst av tidsskäl, koncentrera mig på frågan om utflyttningen till Arlanda, eftersom den frågan återigen har fått en alldeles speciell dignitet – helt onödigt, vill jag gärna framhålla.

Riksdagen har ju fattat en rad beslut, och besluten är entydiga. Den 12 december 1980 beslöt riksdagen att jettrafiken på Bromma flygplats snarast möjligt skulle flyttas till Arlanda, dock senast under andra halvåret 1982. Den 3 juni i fjol medgav vi en ändring – beroende på att vi ville gå Linjeflyg till mötes – nämligen att flyttningen skulle ske senast under andra halvåret 1983. Så sent som den 2 december i fjol hade en enig riksdag ingenting att erinra mot det förslag till lösning beträffande inrikesflygets terminal på Arlanda som regeringen hade redovisat för riksdagen. Riksdagen har alltså klart och entydigt fattat beslut om hur den här frågan skall hanteras. Det beslut som riksdagen nu skall fatta är en bekräftelse på det. Med undantag av Rolf Clarkson är utskottet helt på det klara med att det beslut som riksdagen har fattat ligger fast.

Med hänsyn till den debatt som har utbrutit vill jag bara mycket kort erinra om den bakgrund som fanns för beslutet, och som fortfarande finns.

För det första är miljö- och bullerstörningarna på Bromma betydande. I 20 år har diskussionen pågått i området. Problemen växer ständigt. Det gäller ju inte bara störningar från jettrafiken, utan det gäller naturligtvis också störningar från all flygtrafik ute i Bromma. Men genom att flytta ut jettrafiken får man ändå en lindring i förhållandena på Bromma, vilken är av utomordentligt stor betydelse. Det är naturligtvis viktigt att beakta denna trafik även när man för in andra plan i debatten.

För det andra är säkerhetsproblemen på Bromma oerhört väsentliga. Rolf

Clarkson nonchalerar dessa ständigt. Jag måste säga att jag alltid blir förvånad när jag hör Rolf Clarkson och även andra Brommaföreträdare. Säkerhetsproblemen har påvisats av piloterna. Luftfartsinspektionen har gång på gång påmint oss om problemen. Det går inte att nonchalera dem.

För det tredje är utflyttningen till Arlanda enligt min mening en utomordentligt viktig förutsättning för att vi skall kunna skapa ett rationellt och samlat inrikesflyg med goda utvecklingsmöjligheter. Det kan aldrig vara rationellt att ha stora delar av inrikesflyget på ett ställe och sedan tvinga resenärer att sätta sig i en linjebil och betala stora pengar för att komma till en annan flygplats när de skall resa vidare. Om vi får inrikesflyget samlat, skapas utomordentligt goda utvecklingsmöjligheter.

Detta är viktiga skäl och en viktig bakgrund. Dessa skäl för att inrikesflyget skall lokaliseras till Arlanda föreligger fortfarande.

Nåväl, regeringen går sedan, enligt riksdagens beslut, in i förhandlingar med Stockholms läns landsting. Regeringen får klartecken från landstinget att det är berett att delta. Alla har väl vid det här laget uppfattat att det i en del av riksdagsbeslutet sägs att landstinget i detta sammanhang, som landsting och kommunala myndigheter brukar göra, naturligtvis skall svara för sin del av denna investering. Detta sker helt enligt gällande ordning, och landstinget förklarar att det visst är berett att stå för sin del. Men sedan inträffade – jag skall strax återkomma till det – en helt annan komplikation. Den har emellertid inget med landstingets vilja att vara med och investera på Arlanda att göra.

Regeringen uppfattar det också så, för den går sedan till riksdagen med en luftfartspolitisk proposition och redovisar att bygget har igångsatts. Den fortsatta hanteringen är också ordentligt redovisad, och riksdagen skall på nytt ta ställning till förslag från regeringen, i syfte att den nya inrikesterminalen skall stå färdig senast hösten 1983.

Luftfartsverket vidtar sina åtgärder. Det sätter i gång bygget och gör också vissa flygoperativa investeringsinsatser som måste göras för att denna utflyttning skall kunna ske smidigt.

Helt plötsligt, den 29 april 1982, beslutar så regeringen att stoppa vidare investeringar i avvaktan på en slutlig uppgörelse med Stockholms läns landsting. Om detta hade skett före oktober 1981, när man första gången gav luftfartsverket ett bemyndigande, skulle jag ha haft en viss förståelse för ett sådant ingripande i syfte att skapa klarhet, som då kanske inte fanns. Då hade det funnits någon rim och reson i en sådan koppling. Men att göra det nu förefaller utomordentligt egendomligt. Regeringen har ju redan satt i gång bygget. Luftfartsverket har gett byggnadsstyrelsen i uppdrag att utföra bygget. Grunden finns på plats, och stomverket skall just resas. Avtal är slutna, och ett stort antal leverantörer är i gång för att klara de snäva tidsramar som är satta för detta bygge. Får inte detta arbete fortsätta, förskjuts flyttningen. Man riskerar då skadestånd på mångmiljonbelopp.

Jag vill, herr talman, gärna säga att jag utgår från att regeringen besitter så mycket förnuft att den inte har för avsikt att låta detta ske, utan att det är

något slags förhandlingstricks som den ägnar sig åt. Men en del uttalanden som har gjorts av statsrådet Elmstedt och behandlingen av ärendet i utskottet har gett oss anledning att misstänka att regeringen avsiktligt utnyttjar en i och för sig helt ovidkommande förhandlingstvist med landstinget för att fördröja Linjeflygs utflyttning till Arlanda.

Får jag då understryka att det är minst lika viktigt att hålla tidsramen, som också bestämt angavs i riksdagsbeslutet, som att tillgodose de andra delarna i riksdagsbeslutet. Utskottet förutsätter naturligtvis att landstinget betalar sin del. Företrädare för Stockholms läns landsting har också inför utskottet bekräftat att det är berett att göra det. Men landstinget vill samtidigt ha en annan fråga löst. Den tvisten lägger jag mig för dagen inte i – hur intressant den än kan vara i andra sammanhang – eftersom den inte har med detta att göra. Men jag vill understryka att riksdagen redan tidigare har gått med på att dröja med utflyttningen från Bromma till Arlanda till hösten 1983, för att ge inrikesflyget så bra förutsättningar som möjligt. Därmed har vi spämt tålmodet så långt som det går för de bullerdrabbade, och vi har frestat på säkerhetsförhållandena vid Bromma också till det yttersta. Piloternas lojalitet i det hänseendet är verkligen anmärkningsvärd.

Det schackrande som nu har utbrutit är enligt min mening ovärdigt och bidrar på sitt sätt till ett slags förakt för politiska beslut. Hur skall byggnadsarbetarna på Arlanda förstå att de skall lämna ett knappt halvfärdigt bygge? Karensdagarna skall man rycka från dem, men man har råd att slänga ut en massa miljoner på fullständigt meningslöst skadestånd, för att hävda prestige och småaktiga intressen. Jag tror att väldigt många människor undrar vad i all sin dar regeringen håller på med. Hur skall befolkningen runt om Bromma kunna förstå att regeringen struntar i om de får fortsätta att plågas av svåra miljöstörningar och bullerproblem minst ett år till, därför att regeringen inte kan komma överens med landstinget om en helt ovidkommande fråga? Hur skall piloter och övriga anställda i flygbolagen kunna förstå att regeringen fullständigt nonchalerar säkerhetsproblemen på Bromma? Skall det behöva inträffa en katastrof på Bromma, innan ni begriper hur allvarliga säkerhetsproblemen på den flygplatsen är?

Herr Clarkson är i en inte särskilt avundsvärd situation, när han skall försöka att tala en i stort sett enig riksdag till rätta. Han har tagit på sig en svår uppgift, och han gör det mångordigt men inte utan elegans, det vill jag gärna erkänna. Jag har redan sagt att han nonchalerar säkerhetsproblemen, trots vad piloterna har undervisat oss om. Han nonchalerar i mycket hög grad den effektivitetsvinst det medför för inrikesflyget att flytta ut. Samtidigt som han beskriver hur det blir en miljardförlust om man ger sig ut till Arlanda nonchalerar han fullständigt de miljardinvesteringar som krävs av samhälle och flygbolag om man skall vara kvar på Bromma. Det krävs ju, som herr Clarkson vet, investeringar av betydande slag där, om det skall ske.

Men vad skulle inträffa om det nu skulle gå så olyckligt att bygget på Arlanda skjuts upp framöver? Jag anser, herr talman, att det är angeläget att inför riksdagen redovisa den anmärkningsvärt ampra skrivelse som luftfarts-

verket har tillställt regeringen. Det är sällan ett verk uttrycker sig så tydligt och så rakt på sak som här sker. Men jag tycker att det är bra, och det är angeläget att det redovisas för riksdagen. Luftfartsverket säger:

”Om ——— beslut om finansieringen inte föreligger under maj månad kommer en försening i utflyttningen på minst ett år att uppstå. Hur lång förseningen blir beror helt på när erforderliga medel ställs till ——— förfogande. Vid en försening på exempelvis ett år kan investeringen beräknas bli ca 50 milj kr dyrare än enligt nuvarande kalkyl.” – Till detta kommer naturligtvis kostnader på Bromma och kostnader för flygbolagen m. m., som inte tas upp i detta sammanhang. – ”Även i detta fall bör de merkostnader som uppstår härigenom täckas på annat sätt än av luftfarten. En fortsatt successiv försening medför vidare negativa konsekvenser från flygsäkerhetssynpunkt på såväl Bromma som Arlanda flygplats.”

Sedan redogör man för hur man har löst problemen och hur bygget är i gång och säger vidare:

”Om regeringen före maj månads utgång inte ger luftfartsverket direktiv om att fortsätta arbetena i projekt Arlanda Inrikes och ställer investeringsmedel till förfogande härför finns inte förutsättningar för verket att driva projektet vidare. Verket måste därför successivt från 1 juni 1982 lägga ner samtliga pågående aktiviteter i projektet.”

Luftfartsverket anvisar samtidigt en naturlig väg. Man säger: ”Luftfartsverket är införstått med att ——— frågan om finansiering av den landstingskommunala andelen blir löst, antingen definitivt eller genom att statsmakterna förskottsvis ger verket möjligheten att disponera erforderliga medel.”

Slutligen anför:

”Avslutningsvis vill luftfartsverket stryka under att det för den fortsatta utvecklingen av svenskt inrikesflyg är av stor betydelse att klarhet snarast skapas i de frågor som nu behandlats. Såväl verket som berörda flygbolag måste ges erforderliga klara förutsättningar för sin fortsatta planering.”

Låt mig säga att det krävs – för att visa hederlighet mot de boende vid Bromma och mot de miljöloften som har utställts, mot piloter och övrig personal och mot flygföretag och passagerare – att vi ser till att arbetet kan fortsätta. Dessutom har vi naturligtvis ett ansvar gentemot dem som bygger ute på Arlanda och gentemot skattebetalarna, vars pengar vi har satts att förvalta. Därför måste regeringen vidta åtgärder så att bygget kan fortsätta.

Vi kräver från vårt håll att tidsplanen skall hållas. Det är viktigast just nu. Det innebär att om det blir nödvändigt, får regeringen – precis som luftfartsverket föreslår – bemyndiga verket att förskottsvis disponera erforderliga medel. Det kan ske inom ramen för de medel luftfartsverket har tillgängliga, och sedan får regeringen återkomma till riksdagen om så krävs.

Jag vill i det här sammanhanget ställa en fråga till herr Sellgren. Han säger att han anser att regeringen skall vidta alla tänkbara åtgärder för att tillse att utflyttningen sker på det sätt som riksdagen har beslutat. Betyder det att herr

Tisdagen den
25 maj 1982

Vissa luftfartspolitiska frågor

Sellgren nu ansluter sig till det krav som vi har ställt, nämligen att tidsplanen skall hållas? I utskottet gick ni inte med på att detta infördes i utskottets skrivning. Skall tidsplanen hållas, innebär det att regeringen kan tillåtas bemyndiga luftfartsverket att förskottsvis disponera erforderliga medel. Som herr Sellgren sade är det skadestånd som regeringen är beredd att kasta i sjön minst lika stort som det bidrag som landstingets andel av investeringarna utgör. Mot den bakgrunden är det desto löjligare att inte se till att verksamheten kommer i gång.

Till sist vill jag ytterligt kortfattat beröra frågan om den spårbundna trafiken till Arlanda, eftersom också den på nytt är föremål för diskussion. Frågan är en naturlig följd av beslutet om utflyttning av LIN:s trafik till Arlanda. Precis som Tommy Franzén vill jag gärna säga att detta självfallet skall ses i samband med den kapacitetsförstärkning av spår- och järnvägsresurser som behövs i Stockholmsområdet som helhet. Den spårförstärkning norr om Stockholm som ingår som en del i den nu aktuella förbindelsen – förstärkning behövs som bekant också söder om Stockholm – ger förutsättningar för en rationell lösning av spårförbindelserna till Arlanda.

Det här uppslaget från socialdemokratiskt håll har mötts av ett mycket stort intresse från svensk industri, som här ser en möjlighet att få ett intressant referensobjekt. Det skulle också kunna bli ett viktigt experimentarbete för att utveckla svenskt järnvägs-kunnande. Jag tycker det är sorgligt att ni på borgerligt håll är så stelbenta och negativa till varje uppslag för att med konkreta och konstruktiva insatser stimulera svensk industri att ge sig på projekt av det här slaget. Herr Clarkson sade att han är öppen för tekniska innovationer, och han väckte en gång en festlig motion om svävfarkoster – jag tror det var 1977. Kom med på det här spåret, herr Clarkson, där svensk industri har en möjlighet att göra någonting ytterst väsentligt! Det skulle vid sidan av alla subventionsinsatser vara ett utomordentligt sätt att konkret skapa någonting som inte bara skulle komma till nytta för Stockholm och dess förortsresenärer, utan som varaktigt skulle kunna lösa det viktiga problemet med transporterna ut till Arlanda. Nu är det risk för att en vettig lösning av transportproblemen till Arlanda ytterligare fördröjs, men jag vädjar till i varje fall någon klok borgerlig ledamot att ge stöd åt den här reservationen. Varje års förkortning av arbetet med att få frågan om en järnvägsförbindelse till Arlanda löst ger en vinst i effektivitet för svenskt inrikesflyg.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

Anf. 48 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Det är sannerligen inte lätt att på tre minuter bemöta så många uppslag och hugskott som Bertil Zachrisson har gett uttryck för här. Jag kallar alltså hans idéer om spårtrafik till Arlanda för ett, som han själv säger, uppslag. Det är ett hugskott som är värt avslag. Det är orcalistiskt med tanke på de passagerarmängder det rör sig om på sträckan Arlanda–Stockholm.

Arlanda flygplats lades ju en gång i tiden långt, långt bort – under protester

från många. Man lade den långt bort därför att, som man sade, Bromma finns ju kvar för inrikesflyget, så det är bara ett privilegierat fåtal som behöver ta sig dit ut – de internationella resenärerna. Och var står vi i dag? Jo, nu skall inrikesflyget flyttas ut från Bromma till Arlanda. Därmed har man totalamputerat ett av de ben som det svenska trafikflyget står på.

I USA har utvecklingen gått motsatt väg. Först flyttade man ut centralt belägna flygplatser. Sedan har den tekniska utvecklingen – som vi har sett bevisat här i dag – hunnit i fatt, och nu köper man in mark för flygplatser nära stadskärnorna för att öka trafikunderlaget och göra det bekvämare för passagerarna.

När Bertil Zachrisson talar om säkerhetsproblemen bör han göra det med försiktighet. Han bör rent av vara varsam med orden. För det finns ju en luftfartsinspektion som ser till att svenskt flyg bedrivs under säkerhetsmässigt betryggande former. Om det är så som Bertil Zachrisson menar, att det är riskabelt av bara den att flyga på Bromma, måste ju trafiken där omedelbart upphöra, och då får naturligtvis även vi lägga ner våra anspråk på att behålla flygplatsen. Men det är inte så. Bromma är en bra flygplats, och den tekniska utvecklingen marscherar även i säkerhetsavseende med jättekliv för varje dag. Skjut därför alla dessa dystra bekymmer om säkerhetsproblemen på Bromma åt sidan! Får vi ett beslut om att ha kvar Bromma flygplats, skall vi nog se till att den får de modernaste tekniska resurser. Det är meningsfulla investeringar.

Det är ju inte så att vi har ett rationellt inrikesflyg bara för portföljbärare. De har råd att ta taxi från Arlanda. Men det är svenska folket, som har lärt sig att förflytta sig rationellt, som inte har råd med sådant. Även för turisterna är tiden mycket dyrbar när det gäller deras fritid.

Jag förstår att Bertil Zachrisson med förkärlek uppehåller sig vid konfliktsituationen mellan landstinget och regeringen, men var så snäll och hoppa inte över den 20 april, då landstinget tog ett beslut om nya förhandlingar! Och säg inte att riksdagen skall köra över sina egna beslut! Det är ju ett villkor, herr talman, att det finns avtal med landstinget. Ställ inte kommunikationsministern här, Bertil Zachrisson, inför en dechargedebatt i onödan. Så ont vill väl inte Bertil Zachrisson honom.

Anf. 49 ROLF SELLGREN (fp) replik:

Herr talman! Herr Zachrisson riktade till mig en särskild fråga beträffande utskottets skrivning i anslutning till den försening som man nu löper risk att få i byggnationerna ute på Arlanda på grund av konflikten mellan Stockholms läns landsting och regeringen. Herr Zachrisson frågade om jag anser att tidsplanen skall hållas.

Herr talman! Utskottet förelägger riksdagen skrivningen att utskottet i det nu aktuella läget anser att åtgärder för Linjeflygs utflyttning till Arlanda skall vidtas i överensstämmelse med tidigare riksdagsbeslut. Detta är en sammanfattning av samtliga villkor som krävs för att en utflyttning skall kunna ske. Om man explicit tar ut en enda sak, såsom tidsplanen – som i och för sig är oerhört viktig i detta sammanhang –, överbetonar man den ena

Tisdagen den
25 maj 1982

Vissa luftfartspolitiska frågor

faktorn. Men det finns andra faktorer som också måste vara uppfyllda när utflyttning sker. Det är att man skall ha bättre marktransporter från centrala Stockholm till Arlanda och att tidsplanen skall hållas; det innesluter också överenskommelse med landstinget.

Men i detta läge när man riskerar att förseningen åsamkar samhället stora och onödiga kostnader, som t. o. m. uppgår till samma storleksordning som det belopp som landstinget skall ha som andel i investeringarna, då anser jag att regeringen har att ta över en sådan fråga, bedöma den och se till att tidsplanen hålls. Därför ansåg jag för min del i utskottet att det tillägg som socialdemokraterna har i sin korta reservation inte är nödvändigt. Det inryms i vad utskottet skrivit.

Anf. 50 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Först till herr Clarkson. Det är ju alldeles uppenbart att de utomordentligt strama uttalanden som luftfartsinspektionen på senare tid gjort om säkerhetsförhållandena på Bromma är av den karaktären att de måste tas mycket allvarligt. Man säger alltså att man f. n. utifrån sina bedömningar inte är beredd att ta ansvaret för flygsäkerheten på Bromma efter hösten 1982, om inte investeringar görs eller om inte LIN flyttar därifrån. Detta vill jag notera med utomordentlig skärpa. Precis detta problem har för oss socialdemokrater varit ett utomordentligt skäl till att man skall flytta från Bromma. Det är alltså inte bara fråga om buller- och miljöproblem utan i precis lika hög grad ett säkerhetsproblem, som ni förvånansvärt lättsinnigt nonchalerar.

Så till herr Sellgren och tidsplanen. Herr Sellgren kör liksom med två linjer. Jag förstår det – det kan finnas ett behov av att driva dem samtidigt. Eftersom regeringen explicit har lyft ut frågan om landstingets ersättning och sagt, att detta är en fråga som absolut måste lösas före alla andra, och inte ser till helheten, så har vi ansett att det är precis lika viktigt – också ur konstitutionell synpunkt, herr Clarkson – att tidsplanen hålls. Det är en förutsättning att man skall klara de buller- och säkerhetsproblem som finns vid Bromma – detta enligt de löften som vi tidigare gett.

Därför vill jag påpeka för herr Sellgren att skall tidsplanen hållas så måste riksdagen med anledning av det regeringen företagit sig enligt min mening uttala att tidsplanen skall hållas. Jag förutsätter att herr Sellgren medverkar till det.

Anf. 51 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Nu driver Bertil Zachrisson debatten på flera spår samtidigt. Ingenting som står i utskottsbetänkandet eller i den socialdemokratiska reservationen nr 3 om tidsplanens hållande innebär vid kammarens bifall att regeringen skall sätta sig över riksdagens övriga villkor för utflyttningen. Det skall finnas ett underskrivet, giltigt avtal med Stockholms läns landsting om delning av kostnaderna – det har riksdagen uttalat. Och vad den än säger i dag skall den stå för det.

Socialdemokraterna skulle i sin reservation uttryckligen, explicit och klart

och tydligt ha angivit att riksdagen skall uttala till regeringen att pengarna skall förskottas. Men det gjorde ni inte – av skäl som jag inte känner till.

Jag skall också i all hast beröra säkerhetsproblemen. Det är klart att på grund av den obstruktionspolitik som man bedrivit, inte minst från socialdemokratiskt håll, mot trafiken på Bromma, har man från luftfartsverkets sida varit tveksam om hur mycket man skall investera där. Det är klart att flygplatsen i dag är nedsliten i flera avseenden. Och skulle riksdagen besluta om ett upphävande av beslutet om flyttning, måste flygplatsen vid ett definitivt beslut om dess framtida användning självfallet rustas upp, tekniskt, byggnadsmässigt osv. Men det är ju en god, vinstgivande investering.

Det kan inte vara någon effektivitetsvinst för Sveriges flygpassagerare att allt flyttas ut till Arlanda. Det är flygbolagen och luftfartsverket som gör effektivitetsvinster. Men det är väl Sveriges flygpassagerare vi skall tala för här? Det är väl dem som flygbolagen och luftfartsverket är till för och inte tvärtom?

Beträffande det typiskt Zachrissonska snedspelet om karensdagar: Vad har karensdagar med utflyttningen till Arlanda att göra? Skall vi tala om löntagarfonder också i dag eller någonting annat som är helt främmande för saken? Jag får verkligen be Bertil Zachrisson att försöka att hålla sig som vanligt stringent till sakfrågorna.

Anf. 52 ROLF SELLGREN (fp) replik:

Herr talman! Jag vill bara på nytt säga vad jag har sagt tidigare, att utskottets skrivning inte innebär någon skillnad gentemot den skrivning som socialdemokraterna vill ha, där man gör ett tillägg om tidsplanen. Tidsplanen skall nämligen enligt utskottets skrivning hållas, liksom alla andra villkor skall hållas. Och om regeringen kör fast bör den, för den händelse att frågan går utanför regeringens möjligheter, kunna komma till riksdagen och begära hjälp.

Tidsplanen är en av de faktorer som skall hållas enligt tidigare riksdagsbeslut.

Anf. 53 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Om någon kör på flera spår är det naturligtvis herr Clarkson. Han var i december i fjol med om att acceptera att bygget på Arlanda kom i gång – det var en investering på 170 milj. kr. I dag skall han riva upp det beslutet och är beredd att kasta pengarna i sjön. Och dessutom är han beredd att betala ytterligare skadestånd.

Det var i det sammanhanget jag dristade mig till att erinra om att herr Clarkson livligt uppträder i andra sammanhang och säger att vi skall ta av löntagarnas förmåner, att vi skall spara pengar – med karensdagar och annat. Men här kastar man alltså utan vidare mångmiljonbelopp i sjön, genom att låta en relativt småaktig tvist spela en stor roll. Detta är icke ett ansvarigt sätt att se på hanteringen av pengar.

Herr Sellgren säger att han tolkar utskottets skrivning så att tidsplanen

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfartspo-
litiska frågor*

skall hållas och att regeringen skall vidta de åtgärder som krävs för detta. Det är bra – men då borde ni ha tagit in den skrivningen i utskottsbetänkandet. Vi hade inte heller ansett att det hade varit nödvändigt att göra en markering om inte regeringen, litet uppskrämd av moderaterna, så explicit hade lyft ut en fråga, frågan om landstingets roll.

Jag vill betona att ett bifall till vår skrivning innebär – liksom också herr Sellgrens tolkning av utskottets övriga skrivning – att tidsplanen skall hållas och att regeringen om så krävs då också måste förskottera de medel som behövs för att detta skall kunna ske.

Tredje vice talmannen anmälde att Rolf Clarkson och Rolf Sellgren anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 54 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag känner ett behov av att lägga ett par saker till rätta efter Bertil Zachrissons inlägg. Det har också framskyttat i en och annan tidning att regeringen medvetet – och då är det närmast mig det gäller – skulle förhålla den här frågan och leva i någon sorts förhoppning om att hela utflyttningen skulle inhiberas. Det vill jag på det bestämdaste tillbakavisa. Några sådana funderingar existerar inte, och jag har försökt att säga det i olika sammanhang. Om jag som riksdagsman i samband med Brommabeslutet tidigare har haft uppfattningen att Linjeflyg borde ha varit kvar på Bromma, har jag lärt mig att när ett beslut är fattat ställer man upp för det beslutet. Man släss för sin åsikt intill dess beslutet är fattat, men när det väl är fattat rättar man sig efter detta beslut. Det är också vad jag har gjort. Och jag hoppas att hanteringen i luftfartspropositionen och även i andra sammanhang ger besked om att det jag säger här är riktigt.

Bertil Zachrisson säger att han blev förvånad över att regeringen meddelade riksdagen den 29 april att ett visst mjukstopp måste iakttas i utbyggnaden på Arlanda. Han tyckte att det hade varit rimligare om det hade kommit tidigare, på hösten rent av. Det här är enkelt att förklara. Förhandlingar med landstinget pågick av och till i höstas, och vi trodde då att vi var framme vid att beslutet skulle kunna expedieras. Men sedan inträffade saker som gjorde att landstingets förvaltningsutskott omkring den 20 april beslöt att man inte skulle underteckna avtalet. Då fanns det bara en sak att göra för regeringen, och det var att anmäla detta till riksdagen, eftersom riksdagsbeslutet var så hårt kopplat just vid detta faktum att landstinget skulle betala sin andel, som är gängse vid flygplatsinvesteringar varhelst i landet de inträffar. Märkvärdigare än så var det alltså inte.

Sedan redovisar Bertil Zachrisson ett antal miljoner i skadestånd och kostnader som skulle bli följden av det beslut som regeringen fattade den 29 april. Det är inte på det sättet. Det händer ingenting som en följd av det beslutet. Det som är intressant är vad som händer efter det att riksdagen i dag tar ställning till luftfartspropositionen och även beviljar de anslag för kommande budgetår som riksdagen skall göra. Det är i avvaktan på denna

riksdagsbehandling som regeringen har vidtagit sina åtgärder och ingenting annat.

När det gäller de här frågorna vill jag gärna säga att man kanske får hantera dem med en viss försiktighet. Samma regler gäller för landstingen runt om i landet, och att göra särbestämmelser för Stockholms läns landsting är kanske inte alldeles lyckat med hänsyn till att det också finns andra landsting som deltar i finansieringen av nya flygplatser. Men, som sagt, jag har velat redovisa det här händelseförloppet, eftersom Bertil Zachrisson tog upp det. Jag noterar också att Bertil Zachrisson har sagt att om inte något annat hjälper får luftfartsverket förskottera landstingets andel av kostnaden. Jag hoppas att vi inte skall behöva hamna i den situationen, utan att detta skall kunna klaras upp. Men det är nödvändigt att den behandlingsordning som skall gälla också får gälla och att resultaten redovisas för riksdagen allteftersom det hela fortskrider. Det var det som skedde den 29 april, och jag är helt övertygad om att det var en nödvändig åtgärd för att arbetet skall vara hållbart – både konstitutionellt och på annat sätt.

Anf. 55 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för att han gick upp i debatten. Det var bra, inte minst med tanke på att jag i dag från talmannen har fått reda på att jag inte får svar på den fråga jag tidigare ställt i detta sammanhang. Detta beror på att man tydligen inte får svar på frågor under återstoden av riksmötet. Därför är det alltså utmärkt att kommunikationsministern har sagt att regeringen inte medvetet vill förhåla. Det är bra, och jag tror kommunikationsministern på hans ord. Jag vill också säga att hanteringen i propositionen är helt konsekvent. Det var beslutet den 29 april som gjorde oss oroliga. – Men det är den 25 maj i dag, och det har, för att uttrycka saken mildt, varit ovanligt litet av förhandlingar mellan regeringen och landstinget under den här perioden – i varje fall enligt vad som kommit till allmänhetens kännedom. Därför har det funnits en viss anledning till misstanke om att det fanns någon slags medveten förhållningstaktik från regeringens sida. Det är bra om så inte är fallet, och jag noterar det med tacksamhet.

Det är litet svårt att tolka vad Claes Elmstedt har sagt i sitt inlägg, men om jag gör en välvillig tolkning av det finner jag att det är ganska intressant. För det första säger han att det är fråga om ett mjukstopp. För det andra noterar han att jag och även andra i kammaren har sagt att man, om så krävs, får förskottera. Jag hoppas att det inte krävs. Det vore utmärkt om det hela kunde lösas på något annat vis. Jag har bara den alldeles bestämda intentionen – och det är vad som ligger bakom vårt agerande och vår reservation – att markera att tidsplanen måste hållas.

En tidsutdräkt kommer att få negativa konsekvenser – utöver detta att vi slösar med pengar. Jag tror att också kommunikationsministern, i budgetministerns sällskap, är beredd att hålla med om att ett slöseri med flera tiotals miljoner skulle vara utomordentligt olyckligt. Luftfartsverket har uppskattat kostnadsökningen till 50 mil. kr. Byggnadsstyrelsens generaldirektör säger

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

Vissa luftfartspolitiska frågor

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfartspol-
itiska frågor*

att den kan komma att belöpa sig ända upp till 70 milj. kr.

Men jag tolkar det som Claes Elmstedt alldeles nyss har sagt på det sättet att regeringen är beredd att förskottera de medel som krävs för att bygget skall kunna fortsätta efter den 1 juni. Det är utomordentligt!

Anf. 56 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! Jag vill liksom Bertil Zachrisson konstatera att kommunikationsministern sagt att regeringen inte medvetet skall förhålla det hela – och jag hoppas att det är riktigt. Men man får utan tvekan den smaken i munnen när man tar del av den skriftväxling som ägt rum mellan kommunikationsdepartementet och luftfartsverket, å ena sidan, och landstinget, å andra sidan. Jag vill inte säga att kommunikationsdepartementet är ensamt ansvarigt för en sådan "lustiger dans", som ligger på en sandlådemässig nivå. Ansvarig för den är också i allra högsta grad folkpartiledaren i landstinget, Nils Hallerby.

Sedan kom kommunikationsministern in på att han avvaktar riksdagens beslut i dag angående de luftfartspolitiska frågorna. Jag kunde med utgångspunkt däri – i motsats till den välvilliga tolkning som Bertil Zachrisson ville göra av kommunikationsministerns inlägg – inte finna att kommunikationsministern var direkt villig att ge luftfartsverket direktiv om att förskottera, därest förhandlingarna inte skulle komma till stånd eller en överenskommelse inte kunna träffas utan att förseningar skulle bli följden. Det skulle därför vara intressant om kommunikationsministern något mer klart ville tala om var han står. Tänker han medverka till att man förskotterar eller tänker han inte göra det? Tänker han inte göra det, innebär det också att han äventyrar utflyttningen till Arlanda på så sätt att den blir senarelagd eller eventuellt inte blir av alls.

Anf. 57 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Under de minuter som står till mitt förfogande skall jag i huvudsak beröra de socialdemokratiska kraven på ett nytt stationsområde på Luleå flygplats samt frågan om en ny flygplats i Arvidsjaur. Kraven finns redovisade i reservationerna nr 8 och 9.

Flygtrafiken på Luleå flygplats har ökat snabbt under de senaste åren. Förra året uppgick passagerarantalet till 454 400. Det är en ökning med 15 % jämfört med 1980. Detta har förorsakat en del problem på flygplatsen. Luleå ligger på en fjärdeplats efter Landvetter i Göteborg när det gäller inrikestrafiken.

Allt talar för att flygtrafiken på Luleå flygplats även i år kommer att öka med minst 15 %. Det är ett välkänt faktum att SAS flygtrafik på sträckan Stockholm–Luleå är en av de mest lönsamma linjerna för företaget.

Självfallet medför denna ökning av flygtrafiken höjda servicekrav på flygplatsen. Därför har sedan lång tid tillbaka ett nytt stationsområde med tillhörande terminalbyggnad diskuterats. Till saken hör också att en ny taxibana har byggts på den sida av fältet där den nya flygterminalen skulle

ligga. Taxibanan ligger nu på fel sida om fältet, vilket innebär att huvudbanan måste korsas vid vissa landningar.

Ett annat viktigt skäl för att bygga det nya stationsområdet är att man på ett bättre sätt skulle kunna separera den militära och civila trafiken på flygplatsen. Tidvis förekommer en intensiv militär flygtrafik i området, och eftersom F 21 delar flygplatsen med den civila trafiken är det av säkerhetsmässiga skäl väsentligt att bygga den nya terminalen på rätt sida om fältet.

När det gäller vårt krav på en ny flygterminal i Luleå skriver den borgerliga utskottsmajoriteten i betänkandet att den ansluter sig till föredragandens uppfattning att det från trafikmässig synpunkt f. n. inte finns något behov av en ny passagerarterminal och att projektet t. v. inte bör komma till utförande. Samtidigt erinrar man några rader längre ned i betänkandet om att regeringen den 27 april i år beslutat om att ställa 20 miljoner till förfogande för att rusta upp den gamla stationsbyggnaden.

Det är i sig märkliga ställningstaganden man gör från borgerlig sida. Dels påstår man att det inte finns något trafikmässigt behov av en ny terminal, dels anslår man 20 miljoner för att rusta upp den gamla.

Den nuvarande stationsbyggnaden är en gammal byggnad som redan är skarvad och påbyggd i flera steg. Att nu ytterligare bygga om den är en dålig lösning, och resultatet blir ändå bara ett provisorium.

Det borde därför vara möjligt att nu ta steget fullt ut och satsa på en ny flygterminal på rätt sida om fältet med alla de fördelar som det för med sig.

Vårt motionskrav på byggandet av flygplatsen i Arvidsjaur avfärdar utskottets borgerliga majoritet med en argumentation i betänkandet på sex och en halv rader enligt vilken man menar att detta projekt ur lufttransport-synpunkt är föga angeläget.

Bakgrunden till vårt krav på en flygplats i Arvidsjaur är bl. a. följande. När riksdagen i december 1973 beslutade att ett nytt förband, K 4, skulle etableras i Arvidsjaur var motiven till beslutet militärstrategiska och regionalpolitiska. Riksdagen beslutade inte då att ett flygfält skulle byggas, men förutsatte att utredningen om ett flygfält skulle fortsätta.

I november 1979 överlämnade länsstyrelsen i Norrbotten utredningsmaterialet till kommunikationsministern och hemställde att regeringen måtte fatta beslut om byggande av den föreslagna flygplatsen. Sedan dess har ingenting hänt i frågan – trots upprepade framställningar från länsmyndigheternas sida. AMS har tidigare, både 1978 och 1980, ställt sig positiv till förslaget och framhållit vikten av att beslut om att inrätta en sådan flygplats fattas inom den närmaste tiden.

De satsningar som gjorts på turismens område i Arvidsjaurregionen och i dess närhet skulle kunna nyttjas på ett helt annat sätt genom möjligheter till charterflyg om det fanns en flygplats i regionen.

Dessutom har man från militärt håll vid flera tillfällen framhållit vikten av en flygplats för att tillgodose de anställdas krav på förbättrade kommu-

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfarts-
politiska frågor*

nikationer, men också för att de värnpliktigas hemresor skall kunna gå betydligt snabbare.

Senast på förmiddagen i dag fick jag ett telefonsamtal från en person anställd vid försvaret, som påminde om att de anställda vid K 4 i Arvidsjaur ansåg att de goda kommunikationer som ett flygfält lägger grunden för är en mycket viktig arbetsmiljöfråga för de anställda och direkt påverkar rekryteringen av befäl till förbandet. Det finns också anledning att erinra om, att när beslutet om att flytta förbandet till Arvidsjaur kom, underströk alla remissinstanser vikten av att förbandet skulle ha tillgång till ett flygfält för militär och civil trafik. Inom försvaret hade man uppfattat detta som ett löfte från politikernas sida.

Naturligtvis skulle satsningen på flygkommunikationer i detta område också förbättra möjligheterna för näringslivet och skapa en bättre grund för utveckling av regionen som helhet.

Dessa två nämnda förslag till satsning på flygets område i Luleå och Arvidsjaur ger självfallet också sysselsättning på byggsidan – och det i ett län som har den högsta arbetslösheten inom byggnadssektorn.

Avslutningsvis vill jag säga att det borde finnas förutsättning att få stöd för de socialdemokratiska reservationerna nr 8 och 9. Det rör alltså angelägna projekt som har ett brett politiskt stöd över partigränserna i Norrbotten – flygplatsinvesteringar som skulle avsevärt förbättra kommunikationerna till och från vårt nordligaste län och dessutom ge ett värdefullt tillskott av sysselsättning i det av arbetslösheten hårdast drabbade länet i landet.

Jag yrkar bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

Under detta anförande övertog förste vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

I anförandet instämde Frida Berglund (s).

Anf. 58 BERTIL JONASSON (c):

Fru talman! Låt mig först få kommentera Sten-Ove Sundströms inlägg beträffande ny flygstation i Luleå och flygplatsfrågan i Arvidsjaur.

Regeringen har nyligen anvisat 20 milj. kr. för om- och tillbyggnad av nuvarande stationshus i Luleå. Men av den socialdemokratiska reservationen kan man få det intrycket att något nytt skulle ha framkommit efter det att luftfartsverket lagt fram sitt ramprogram, nämligen att flygvapnet av säkerhetsskäl ville separera den militära och civila trafiken på flygplatsen.

Det är riktigt att chefen för flygvapnet har den principiella ståndpunkten att den civila och militära trafiken skall separeras på samtliga militära flygplatser där flygvapnet samverkar med civila intressenter. Enligt vad jag har erfarit har chefen för flygvapnet dock inget krav på att nuvarande flygstation i Luleå skall flyttas. Man gör således den bedömningen att flygvapnets intresse av en mer acceptabel separering av trafiken inte kan tillmätas sådan betydelse att ett nytt stationsområde skall byggas. Ytterligare militära argument som enklare vakthållning och mer praktiskt utnyttjande av

taxibanesystemet ändrar enligt chefen för flygvapnet inte denna bedömning.

Beträffande flygplatsen i Arvidsjaur vill jag återge vad utskottet har skrivit på s. 36 i sitt betänkande. Det lyder på följande sätt: "Frågan om en ny flygplats har vidare enligt propositionen aktualiserats i samband med förläggningen av ett fredsförband till *Arvidsjaur*. Lufttransportutredningen anser emellertid detta projekt ur transportförsörjningssynpunkt vara föga angeläget.

Utskottet delar i likhet med föredraganden denna uppfattning och avstyrker därför yrkandet i den förut nämnda motionen 1981/82:2178 (s) att projekteringen av en ny flygplats i Arvidsjaur snarast påbörjas."

Med hänsyn härtill yrkar jag avslag på reservationerna 8 och 9.

I motion 1981/82:1846 har jag jämte några centerpartister framhållit vikten av bibehållandet av det inrikes kortdistansflyget på Bromma.

När riksdagen i december 1980 mot vår vilja beslutade flytta Linjeflygstrafiken från Bromma till Arlanda framhölls motivet vara miljöolägenheter, alltså för starkt buller. Jetflyget förorsakade mycket buller och skulle bort. Att grundorsaken för er som ivrade för att få bort Brommaflyget var önskvärdheten av att få använda marken till bebyggelse ville ni inte låtsas om.

För oss som bor på orter inom viss kortare distans från Stockholm har flyget med Brommas närhet till huvudstaden varit av stor betydelse för våra företags möjligheter att få snabb kontakt med Stockholm. Det gäller t. ex. Karlstad, Jönköping, Visby, Ronneby, Kalmar, Växjö, Sundsvall och Borlänge. Snabba flygförbindelser har varit och kommer att förbli en fråga om sysselsättning och en riktig regionalpolitik över hela vårt land. Majoritetsbeslutet, som dikterades av socialdemokrater och vpk-are med stöd av någon enstaka röst från den icke-socialistiska sidan, var till stor skada för regionalpolitiken. Det vill jag klart säga ifrån.

För centerns del pekade vi på de tekniska förbättringar som förväntades för att få fram tystare plan inom en kort tid. Detta tog ni ifrån socialdemokraternas och vpk:s sida ingen hänsyn till. Våra ambitioner var att också få en bullerdämpning genom tystare plan på kortdistansflyget, som skulle ha inneburit miljöfördelar för flygplatserna ute i landet, bl. a. i Karlstad. Men detta spelade ingen roll för er på den socialistiska sidan. Det fanns ingen omtanke om dessa flygplatsers situation. Bara Bromma blev av med flygbullret fick det sedan bullra hur mycket som helst i Karlstad m. fl. platser. Ni hävdade då att BAe 146, som var under tillskapande, bara var en ritbordsprodukt som inte var något att resonera om.

Nu har vi börjat få fram facit i de här frågorna. Trafikutskottet var för några dagar sedan i Linköping, och vi kunde med egna ögon konstatera att BAe 146 nu är färdigt och verkligen är ett tystgående plan. Vi fick ju själva lyssna. Nya svensktillverkade tystgående plan, Saab-Fairchild 340, finns också snart i marknaden. Med detta har vi fått bekräftat att vi från regeringssidan hade rätt – Bromma borde vara kvar.

I stället för att flytta och bygga på Arlanda skulle vi ha använt pengarna till

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfartspo-
litiska frågor*

inköp av tystgående plan. Då hade vi fått en bättre miljö, mindre buller vid flera av våra flygplatser samtidigt som vi medverkat till bättre kommunikationer med Stockholm och därmed skapat möjligheter för en bra lokaliseringspolitik över hela landet.

Till sist: Stockholms läns landstings märkliga agerande i denna fråga bör enligt min mening kunna ge regeringen anledning att pröva flygplatsfrågan i Stockholm i alla dess tänkbara aspekter.

Fru talman! Med detta yrkar jag bifall till trafikutskottets hemställan på alla punkter.

Anf. 59 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s) replik:

Fru talman! Bertil Jonasson säger att den militära och civila trafiken kommer att fungera ändå. Det är klart, visst fungerar den på sitt sätt. Men det är inte tillfredsställande säkerhetsmässigt att man tidvis får sitta och vänta i ett flygplan ganska långa stunder, medan den militära flygtrafiken korsar banan. Det har hänt vid ett par tillfällen att man har fått vänta ganska länge i sådana sammanhang.

Sedan skall vi komma ihåg att det, även om man satsar de här 20 miljonerna på den gamla flygstationen, ändå bara är att bygga en något bättre övergångsterminal än den provisoriska barack som finns f. n. Men eftersom det rör sig om ganska mycket pengar kunde man å andra sidan utnyttja dessa till att förlägga en ny terminal där den verkligen hör hemma, dvs. på rätt sida om fältet och på rätt sida om taxibanan. Det är ju på det sättet att när ett flygplan taxar in på taxibanan måste det korsa huvudbanan för att komma till stationsbyggnaden.

När det sedan gäller förläggning av ett nytt flygfält till Arvidsjaur kan det inte hjälpas att man blir litet besviken på Bertil Jonassons argumentation. Vad han egentligen gör är att han citerar de tunna argument som finns redovisade i utskottsbetänkandet på sex och en halv rader. Man säger helt enkelt att det inte finns några förutsättningar, därför att det anses från trafikförsörjningssynpunkt vara ett föga angeläget projekt.

Det är beklagligt, eftersom ju statsmakterna har slagit fast att förbandet skall finnas där och också indirekt utlovat bättre kommunikationer. Nu finns alltså chansen att åstadkomma detta genom att bygga upp flygfält där. Det ger kommunikationer som inte bara gynnar regionens näringsliv och invånare utan inte minst gynnar de personer som arbetar vid förbandet och de värnpliktiga, som ibland har väldigt långa resavstånd till sina hemorter.

Det skulle alltså ge en extra "kick" åt regionen och sätta fart på den s. k. glesbygd som finns i detta område. Det är beklagligt att man skall behöva föra denna argumentation med en centerpartist, eftersom centern säger sig företräda glesbygdens intressen. Men i det här sammanhanget går man helt klart i konfrontation med de intressen som finns i detta glesbygdsområde.

Anf. 60 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Fru talman! Bara två korta kommentarer till Bertil Jonassons inlägg. Den första är att man nog inte skall vara så där alldeles entusiastisk, Bertil Jonasson, till det där engelska planet. Det är kommersiellt sett ännu ganska ohävdadt på marknaden, det har varit svårt att komma till tals, det drar rätt mycket bränsle osv., så var inte alltför optimistisk!

Men jag begärde närmast ordet, fru talman, för att säga att Bertil Jonassons idé om omprövning av beslutet självfallet saknar aktualitet efter det besked som regeringen alldeles nyss gav. Jag tycker kanske att en erfaren riksdagsman som Bertil Jonasson på samma sätt som kommunikationsministern skulle respektera de riksdagsbeslut som är fattade.

Anf. 61 BERTIL JONASSON (c) replik:

Fru talman! När Sten-Ove Sundström säger att man skall bygga stationsbyggnader på rätt sida skall vi ha klart för oss att det kommer att kosta betydligt mera pengar för staten, men också på den kommunala sidan. Det får man inte glömma bort i det här fallet. Visst kan man önska att göra ombyggnader. Så gäller också i Arvidsjaur. Men vi får också ta hänsyn till att det finns ganska litet trafik där, och det är ändå så att vi inte har hur mycket pengar som helst. Vi har kanske angelägnare uppgifter. Det går an att önska väldigt mycket – det är inte lika enkelt att svara upp till det.

Så en annan sak. När Sten-Ove Sundström pratar om att vi från centern skulle vara negativa till en öppen bygd och en bygd där det händer en hel del, måste man väl ändå kunna peka på sådana saker som inlandsbanan. Om den kunde upprustas, skulle man kanske ha betydligt mer att vinna på det.

Till Bertil Zachrisson, som säger att vi inte skall vara för entusiastiska för det nya planet, vill jag ha sagt att planet först och främst gav oss ett bra intryck. Man skall också veta att det finns stora planer på Saab, som är långt framme med de andra planen. Det gör att man kan säga att man får betydligt bättre möjligheter i den vägen.

Det är riktigt, Bertil Zachrisson, att jag har suttit i riksdagen så pass länge att jag har vant mig vid det och respekterar de beslut som riksdagen har fattat. Men hela den diskussion som har pågått, inte minst inom Stockholms läns landsting, har gett vid handen att jag både som riksdagsman och som svensk medborgare tycker att man även där borde respektera sådana beslut och finna sig i dem, med hänsyn till all den debatt som vi tidigare har fört i denna fråga.

Anf. 62 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s) replik:

Fru talman! Nu säger Bertil Jonasson att det kommer att kosta betydligt mer pengar för både staten och kommunen, om man lägger flygterminalen på rätt sida av flygfältet. Självfallet kommer det att göra det. Men det måste väl ändå vara bättre att lägga den på det område där den passar in i förhållande till taxibanor och i förhållande till den militära trafiken än att åstadkomma ett provisorium som är och kommer att förbli ett provisorium, eftersom man

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfartspol-
itiska frågor*

som sagt bl. a. har byggt taxibanor för att terminalen skall ligga på andra sidan fältet.

Låt mig sedan säga beträffande Arvidsjaur och ett nytt flygfält i den regionen, att jag blev mycket förvånad när Bertil Jonasson sade att dessa satsningar på flygplatsen inte får kosta hur mycket pengar som helst. Jag tycker att det är märkligt att man från centerpartiets sida för den här argumentationen gentemot glesbygden. Jag anser att vi bör satsa pengar på glesbygden, inte minst när det gäller att åstadkomma bättre kommunikationer. Med tanke på de problem som finns i Norrbottens inland och i glesbygden kan man verkligen inte tillsluta plånboken, utan man måste öppna den, även om det är skralt i moder Sveas kassa.

Slutligen vill jag säga att upprustning av inlandsbanan inte är något alternativ till en flygplats i Arvidsjaurregionen när det gäller snabba kommunikationer för värnpliktiga och anställda vid förbandet som har lång resväg, t. ex. från huvudstaden upp till Norrbottens inland. Man bör ha bägge delarna. Jag instämmer i att det är viktigt att vi rustar upp järnvägen. Men det intresset står inte i motsättning till byggande av en flygplats i regionen. Det finns utrymme för bägge typerna av kommunikation.

Anf. 63 BERTIL JONASSON (c)_replik:

Fru talman! Visst kan vi ha önskemål, Sten-Ove Sundström, om att det och det skall bli upprustat. Men det kostar pengar. Trafikvolymen i Luleå är ju inte så stor att man kan låta bli att ta hänsyn till vad det kostar och vad man kan få i stället. Man kan kanske göra mer för pengarna.

Samma sak gäller Arvidsjaur. Om man i stället satsar pengar på inlandsbanans upprustning, kan den bli betydligt viktigare för både näringsliv och sysselsättning.

Vi skall i detta sammanhang komma ihåg att det transportstöd som utgår för dessa bygder är en bra sak för näringslivet och för arbetstillfällen åt människorna. Då skall man inte stirra sig blind på flyget. Man får se till helheten, se till att de pengar man satsar får största möjliga effekt. Det är på det sättet som riksdagen måste agera.

Förste vice talmannen anmälde att Sten-Ove Sundström anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 64 ERIC REJDNELL (fp):

Fru talman! När det gäller trafikutskottets betänkande om anslag till Luftfart och om vissa luftfartspolitiska frågor, som kammaren behandlar just nu, vill jag till att börja med instämma i de synpunkter som min parti- och utskottskollega Rolf Sellgren tidigare framfört angående behandlingen av vår motion nr 2177. Det är bra att utskottet i allt väsentligt delar den uppfattning som anförts i vår motion och föreslår att riksdagen ger regeringen detta till känna. Luftfartens utveckling är nämligen av mycket stor betydelse för olika regioners näringsliv och service.

Det talas ofta i dessa dagar om jämställdhet i samhället. Inom trafikom-

rådet har vi fortfarande stora skillnader i olika landsändar. Därför måste målsättningen vara att skapa sådana betingelser för luftfartens sekundärlinjenät att vi inom alla regioner i landet upplever en rimlig jämställdhet vad gäller tillgången till en god trafikförsörjning.

Utvecklingen inom luftfarten har varit positiv för stora delar av landet. För den region jag själv kommer ifrån, Kalmar län, har denna utveckling betytt mycket. Genom att vi har ett svagt utvecklat järnvägsnät har de flyglinjer vi nu har tillgång till inneburit väsentliga förbättringar ur kommunikationssynpunkt. Därför var det med stor oro vi kom att betrakta förslaget om inrikesflygets utflyttning från Bromma till Arlanda.

Den 17 december 1980 togs ett beslut här i riksdagen som många av oss helst velat kommentera med orden: Hårtill är jag nödd och tvungen. För oss som i första hand kämpat för ett väl fungerande inrikesflyg även när det gäller våra förbindelser med kungl. huvudkommunen blev detta beslut ett nederlag. Men alla synpunkter måste ju vägas in, och vi böjde oss för kravet på en bättre miljö för befolkningen runt Bromma flygplats. Linjeflygsjetflyg skall alltså enligt riksdagens mening flyttas ut till Arlanda. Beslutet innebar dock att vissa villkor skulle uppfyllas. Bl. a. uttalade riksdagen att en absolut förutsättning, när jettrafiken flyttas över från Bromma till Arlanda, är att kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholms city och Arlanda förbättras. Detta har riksdagen upprepat våren 1981 och kommer väl att göra det än en gång i dag, eftersom utskottet så har föreslagit.

Vad görs då åt denna fråga? Jag skulle vilja svara med två ord: Platt intet! Man skjuter undan frågan som varande oväsentlig. Eller man gör som socialdemokraterna: fortsätter att driva förslaget om en spårbunden trafik mellan Stockholms city och Arlanda – ett projekt som är dömt att misslyckas, eftersom det är helt orealistiskt på grund av kostnaderna. Först presenterades, om jag minns rätt, en summa på 630 miljoner, och nu är det snudd på 2 miljarder som man begär för att genomföra projektet. Men det är klart att skenet kan ju socialdemokraterna alltid hålla uppe en tid till. Målet är väl att förhålla frågan tills utflyttningen är ett faktum – sedan får flygpassagerarna ta sig fram mellan Stockholms city och Arlanda bäst de vill.

En annan fråga har också strandat, nämligen uppgörelsen mellan landstinget och regeringen om kostnadsfördelningen när det gäller investeringarna på Arlanda. Den här biten har ju diskuterats ingående tidigare i inläggen i dag. Här måste givetvis regering och landsting snarast komma överens; i annat fall är det ytterligare ett av de villkor som riksdagen ställde i tidigare beslut som inte kan uppfyllas. Kvar står snart endast ett tredje av riksdagens villkor, nämligen tidsplanen. Och tidsplanen tycks för många vara den fråga som det under alla förhållanden inte får ruckas på. Men om man inte uppfyller de övriga av riksdagen stipulerade kraven, hur skall man då kunna hålla tidsplanen?

Bertil Zachrisson har återgivit luftfartsverkets brev i valda delar, där kostnadsförordningar på grund av förseningar redovisas. Man kan i sanning säga att det skulle vara ett beslut med ansvar, om man – som förordats här – skulle förskotta pengar eller betala pengar i fall där man inte vet vad det blir

Tisdagen den
25 maj 1982

Vissa luftfartspolitiska frågor

för uppgörelse med landstinget. Det finns ju flera landsting och flera flygplatser, och det här skulle bli en prejudicerande lösning som kanske manar till efterföljd när det gäller andra landsting.

I utskottsbetänkandet säger vi nu på nytt att tidigare riksdagsbeslut skall gälla. Det förutsätter givetvis att *alla* ställda förutsättningar uppfylls. Hur kan man, som man gör från s-håll, driva tidsplanfrågan före allt annat? Nej, skall Stockholms inrikesflyg som Linjeflyg bedriver med jetplan flyttas till Arlanda, så måste vi stå för de beslut vi tidigare varit överens om – nämligen att samtliga förutsättningar skall uppfyllas. Det gäller bl. a. väsentligt förbättrade marktransporter och ekonomisk överenskommelse med landstinget.

Vi som egentligen inte ville rösta för en utflyttning till Arlanda, vi kräver åtminstone att riksdagens ledamöter, som drev denna utveckling i december 1980, nu står fast vid samtliga i besluten ingående delar. Det är ett anständighetskrav, och det tycker vi, som ställde upp på den här frågan för att få en lösning, att man bör ta med i bilden.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Anf. 65 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Fru talman! Jag vill bara helt kort säga att vi självfallet står fast vid det som vi har sagt. Det skall till alla delar uppfyllas. Men naturligtvis innebär det, Eric Rejdnell, att också tidsplanen skall hållas. Den är ju en del av det hela. Icke mindre angeläget är detta med tanke på att bygget redan är i gång. Som väl är har kommunikationsministern nu lämnat ett, som jag upplever det, lugnande besked på den här punkten. Det blir på det sättet att regeringen vidtar åtgärder så att man kan fortsätta bygget. Något annat vore fullständigt orimligt. Såvitt jag förstår är därför de frågor som Eric Rejdnell tar upp inte längre av intresse.

Jag vill något kommentera frågan om förbindelserna med Arlanda. Det är inte alls så att "platt intet" har gjorts. Tvärtom har Stockholms kommun varit, och är, mycket aktiv. Man har redan på ett hyggligt sätt ordnat med förbindelserna från Norrtull och upp till Haga norra. Man är vidare i färd med att se över sträckan från Norrtull och ner till Centralen. Men det bästa sättet att lösa frågan är alltså att få en spårförbindelse. Det är litet löjligt att svänga sig med miljarder på det sätt som Rolf Clarkson tidigare gjorde.

Projektet kostar faktiskt inte så mycket pengar. Seriösa industrimän har suttit och tittat på det här. Deras kostnadskalkyler ligger i dagens penningläge på omkring 750 milj. kr. Dessa industrimän, med företrädare för ASEA i spetsen, säger att projektet är utomordentligt bra. Det är ett lönsamt och ett ekonomiskt rimligt projekt. Man är t. o. m. beredd att genomföra det på egen risk, herr Rejdnell! Eric Rejdnell berömmar sig ju ibland av att stå näringslivet nära. Om han nu inte litar på mig, så borde han kunna lita åtminstone på dess företrädare.

Jag är helt övertygad om att upprättandet av en spårförbindelse med Arlanda, i samspel med en lösning av problemen när det gäller spårkapaci-

teten i Stockholm över huvud taget – det vill jag understryka, eftersom det ju är en större kostnad; det är jag helt villig att medge – inte skall belasta Arlandaproblemet i och för sig. Men med den här lösningen kan transporterna ut till Arlanda ordnas på ett verkligt rationellt sätt. Jobba för det, herr Rejdnell! Sörj inte i förtid, utan gläds i stället åt att inrikesflyget nu äntligen kommer att få en bra och effektiv markterminal i den nya inrikeshallen i Arlanda!

Anf. 66 ERIC REJDNELL (fp) replik:

Fru talman! Det är intressant att höra Bertil Zachrisson tala om kostnaderna för den spårbundna trafiken. Den siffra som först nämndes var, om jag minns rätt, 630 milj. kr. Men den siffra som SJ tog fram var ju 1,7 miljarder kronor! Frågan är bara vad man skall tro på.

Men om nu de här lösningarna trots allt skulle kunna komma till stånd genom en uppgörelse om kostnadsfördelningen, hur menar Bertil Zachrisson då att vi skall kunna tro på den möjligheten? Man kan ju inte ens komma fram till sådana överenskommelser som av hävd träffats om att landstinget skall betala 37,5 %. När man inte ens kan komma överens om detta, hur skall man då kunna komma överens om vare sig markuppköp eller annat som behövs för den spårbundna trafiken?

Om inrikesflyget skall flyttas till Arlanda – som vi har fattat beslut om, ett beslut som inte heller jag gått ifrån – skall de förutsättningar som angavs i samband med det beslutet också gälla. Då kan man inte sätta tidsplanen först. Det finns ju andra väsentliga faktorer som också måste beaktas, t. ex. marktransporterna. I det sammanhanget talar man om en restid på 24 minuter mellan Stockholms city och Arlanda i stället för nuvarande 40–45 minuter, som det tar att köra dessa 45 km.

Dessa bitar måste man också ta hänsyn till. Sedan får vi hoppas att tidsplanen kan hållas. Men för att den skall kunna hållas, måste man ha tryck på de andra bitarna.

Anf. 67 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Fru talman! SJ:s siffra på 1,7 miljarder är inte alls konstig. Till största delen rymmer den kostnader för upprustningen av de övriga avsnitten av spåren, fjärrtrafikens kostnader och annat. Som jag sade skall detta självfallet inte belasta Arlanda. Men vill man litet propagandistiskt utnyttja denna siffra, kan man – som flera har gjort i debatten – litet vårdslöst svänga sig med den. Jag tycker att man klart skall redovisa vad som utgör kostnaden för det ena och det andra. I detta fall rör det sig alltså inte alls om några häpnadsväckande siffror.

Jag vill sedan bara rätta till ett misstag. Landstinget och staten är inte alls oeniga om vad landstinget skall betala för flyttningen till Arlanda. Det är man överens om – man har t. o. m. skrivit på ett preliminärt papper om det. Twisten gäller en helt annan och ovidkommande fråga, inte landstingets del i flygplatsens investeringar. Landstinget har redan accepterat att betala sin andel.

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfartspo-
litiska frågor*

Anf. 68 ERIC REJDNELL (fp) replik:

Fru talman! Bertil Zachrisson måste väl ändå hålla med om, att om riksdagen skulle ta på sig ansvaret att till ett landsting i detta land förskottera pengar i ett ärende där vi inte har någon överenskommelse, skulle detta kunna bli prejudicerande för övriga landsting. Det ansvaret tycker jag inte att man kan ta på sig som riksdagsledamot. Man måste skilja på i vilken instans man sitter.

Anf. 69 PER STENMARCK (m):

Fru talman! Stora ekonomiska belopp läggs ned på att upprätthålla goda flygförbindelser både inom Sverige och på utrikesnätet. Betydande investeringar har gjorts under 1970-talet, vilket resulterat i de nya stora flygplatserna Sturup och Landvetter samt utbyggnaden av utrikesterminalen på Arlanda. Det är av stor betydelse att dessa investeringar också utnyttjas på ett acceptabelt och ekonomiskt riktigt sätt.

Enligt den senast tillgängliga statistiken ökade passagerartrafiken på Sturups flygplats något under ettårsperioden april 1981–mars 1982 jämfört med motsvarande tidsperiod ett år tidigare. Passagerartrafiken i reguljär linjefart ökade totalt sett med ca 8 %. Framför allt är detta ett resultat av klara uppgångar på inrikesnätet. Antalet inrikes avresande ökade med 14 %, medan antalet utrikes avresande minskade med en tredjedel. Chartertrafiken ökade under samma tidsperiod tämligen kraftigt.

Trots de uppgångar som skett under året – och som till stor del väger upp tidigare nedgångar – är det ställt utom allt tvivel att kapacitetsutnyttjandet på Sturup fortfarande är alltför lågt. I ett frågesvar i riksdagen den 11 december 1980 framhöll den dåvarande kommunikationsministern: "Flygplatsen, som dimensionerades för utrikestrafik, har fortfarande ett betydande kapacitetsöverskott. Det gäller i första hand bansystem och uppställningsplatser men också terminalen." Vidare framhölls att kommunikationsministern bedömde att "vi om ungefär ett halvår har en hel del förslag från SAS-ledningens sida om hur man effektivare skall utnyttja de svenska flygplatserna". Därefter har emellertid inte särskilt mycket inträffat.

På bara 15 minuters flygväg från Sturup planeras nu för en utbyggnad av Kastrups flygplats utanför Köpenhamn för – beräkningsvis – mellan 4 och 5 miljarder kronor. Trots att olika länder är berörda, borde det vara rimligt med ett sammanvägt svensk-danskt samhällsekonomiskt synsätt. Detta skulle sannolikt leda fram till att Sturup övertog en del av Kastrups reguljära avgångar och att pendeltrafiken samtidigt förbättrades.

Sturups flygplats står i dag, enligt mitt förmenande, som ett monument över alltför många politikers sätt att planera. Man bygger stort, utan att i förväg göra några marknadsmässiga bedömningar. Men när nu politikerna en gång har sagt A i en fråga, måste de rimligtvis också säga B, dvs. i det här fallet försöka se till att öka antalet flygningar.

Trafikutskottets betänkande skall, som jag ser det, ses som en viljeinriktning åt det hållet. Årets utskottsskrivning går därför längre än svaret på motsvarande motionsyrkanden för ett år sedan. Den gången sade sig

utskottet förutsätta "att regeringen och luftfartsverket noga följer frågan och tar de initiativ som kan anses påkallade". Den här gången begär utskottet att regeringens överläggningar med berörda parter – och initiativ som kan följa på detta – bör redovisas i kommande budgetproposition. Detta vill utskottet ge regeringen till känna.

Det må synas som om skillnaden är liten, men vad utskottet har gjort är att ta steget från att förutsätta att regeringen gör någonting i den här frågan till att också avkräva den ett resultat.

Det bör ligga inom möjligheternas gräns att få till stånd ett betydligt bättre kapacitetsutnyttjande av Sturup.

Jag ber, fru talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan i denna del.

Anf. 70 KERSTIN EKMAN (fp):

Fru talman! Landvetters flygplats utanför Göteborg har tillkommit för att tillvarata i första hand Västsveriges behov av flygtransporter vad gäller både passagerare och flygfrakt.

Man planerade dessutom att kunna ta till vara den internationella flygfrakt, både för export och för import, som skulle kunna sammanföras från stora delar av Mellansverige, och därmed slippa anlita Kastrup. Denna flygplats har ständigt lidit av kapacitetsbrister och har därmed vållat inte bara flygpassagerarna utan även varuägarna verkliga bekymmer, genom mycket ofta uppkommande förseningar m. m.

Landvetters flygplats är den första svenska flygplats som byggts med tanke på en ökad flygverksamhet, och hela projektet har tillkommit efter godkännande av riksdag och regering.

Dimensioneringsåren har för olika delar av anläggningen angetts till 1985–1988.

Detta bör man ha i minnet, när man bedömer utnyttjandegraden i fråga om bl. a. stationsbyggnaden i dag. Antalet passagerare som hade satts som mål för 1990 var ca 3 000 000. I dag ligger det totala antalet på ca 1 713 000. Vad gäller flygfrakten är den totala kapaciteten ca 110 000 ton. I dag ligger den totala flygfrakten på ca 16 400 ton. Man har alltså inte nått upp till de mål som är uppsatta, men det är fortfarande några år kvar till det årtal då man skall ha fullt utnyttjande av flygplatsens kapacitet.

För att stimulera verksamheten har flygplatsens personal lagt ner ett förtjänstfullt arbete. Flygplatsen har de allra bästa förutsättningar för att kunna lyckas, bli bra och inkomstbringande.

Personalen är nu intrimmad på flygplatsen, visar ett mycket gott kunnande och handhar den med stort intresse och goda ambitioner.

Driftskostnaderna nedbringas genom personalens medverkan till de lägsta möjliga. Inkomsterna ökar och synes bli bättre än vad som beräknats.

De förnämliga instrumentlandningssystem som sedan förra året utnyttjas av bl. a. SAS innebär att man flyger med siktvärden på 30 meter vertikalt och 400 meter horisontellt; vilket gör att flygplatsens regularitetsvärden är goda, oftast över 99 %.

Tisdagen den
25 maj 1982

*Vissa luftfartspoli-
tiska frågor*

Det var därför bekymmersamt när kommunikationsministern genom sin defensiva skrivning i propositionen inte tycktes stödja de ansträngningar som görs på Landvetter. Folkpartimotion 2168 får ses mot den bakgrunden. Det är därför så mycket mer glädjande när utskottet i stort sett har tillstyrkt vår motion. Utskottet förutsätter att regeringen med stor uppmärksamhet följer utvecklingen på Sturup och Landvetter och även efter överläggningar med berörda parter tar de initiativ som kan anses påkallade.

Utskottet talar också om ett bättre kapacitetsutnyttjande av de båda flygplatserna, då på bekostnad av Kastrup. Detta måste vara en riktig inställning. Det kan inte vara rimligt att ca 3,5 miljoner svenskar nu årligen passerar Kastrup, när de lika gärna kan komma direkt från Sturup och Landvetter.

Anf. 71 NILS HJORTH (s) replik:

Fru talman! Jag kan till fullo instämma i vad Kerstin Ekman sade om att det är nödvändigt med åtgärder för att få en ökad flygtrafik, och det gäller både Landvetter och Sturup. Utskottet har som nämnts varit mycket välvilligt och uttalat sig mycket starkt, så jag tycker att motionärerna i den här frågan har blivit över hövan tillgodosedda. Utskottet begär redovisning i kommande budgetproposition, och det är alltså en faktisk beställning till regeringen. Sedan är ju frågan, hur man lyckas i det här avseendet.

Jag vill tillägga att en arbetsgrupp, sammansatt av representanter för luftfartsverket, SAS och Svenska handelskammaren, har studerat möjligheterna att erbjuda fler direktlinjer till och från den europeiska kontinenten från både Sturup och Landvetter. Eftersom trafikunderlaget ofta begränsar möjligheterna att utnyttja flygplan av den storlek som motsvaras av 100–110 passagerare för direktlinjer, har man diskuterat förutsättningarna för att ha linjer från Oslo och Stockholm via Landvetter och Sturup. Jag hoppas verkligen att detta skall ge resultat.

Man kan naturligtvis tycka att investeringar har gjorts i stora flygplatser som inte har utnyttjats, men man måste bedöma detta efter de förhållanden som rådde när flygplatserna byggdes, då man genom en gynnsam utveckling av flygtrafiken hade helt andra förutsättningar för planeringen. Att de planer man då bedömde som möjliga sedan inte har kunnat genomföras är något för vilket man inte kan lasta de politiker som beslutade den gången.

Anf. 72 GUNHILD BOLANDER (c):

Fru talman! För något år sedan, i december 1980, fattade riksdagen beslut om nedläggning av jettrafiken på Bromma flygplats och överföring av densamma till Arlanda flygplats. Detta beslut var från regionalpolitisk synpunkt närmast en katastrof för ett län som Gotlands län. En förnyad framställning om omprövning av beslutet har gjorts, men behandlingen i riksdagen förändrade inte det tidigare beslutet.

För det gotländska näringslivet, för organisationer och för den offentliga sektorn i vårt län är det en nödvändighet att Bromma bibehålls som flygplats för inrikesflyget. Vi har som bekant endast färjetrafiken som alternativ

kommunikation, varför jag vill påstå att flygets betydelse är större för gotlänningarna än för någon annan landsändas befolkning. Det har också från länet, från kommunen och från Gotlands handelskammare gjorts upprepade uttalanden och framställningar om att Visbytrafiken även framdeles skall gå till Bromma.

De bullerstörningar som uppgavs vara anledningen till riksdagsbeslutet 1980 kommer framöver att vara undanröjda, enligt uppgifter som har framkommit efter trafikutskottets besök i Linköping. Då hade, som nämnts tidigare i dag, planet BAe 146 presenterats, vilket skulle kunna ersätta det Fokkerplan som Linjeflyg i dag använder och för vilket man hade konstaterat väsentligt lägre bullervärden. Man var tydligen helt på det klara med att det därmed skulle finnas förutsättningar för en fortsatt inrikestrafik på Bromma.

I samband med 1977 års trafikpolitiska beslut gjorde riksdagen bedömningen att det krävs två trafikflygplatser i Stockholmsregionen, och därför känns det så till vida tillfredsställande att såväl kommunikationsministern som trafikutskottet anför att det inte är möjligt att avveckla Bromma som statlig flygplats.

Men här kommer det så småningom in ekonomiska aspekter, och inrikesflygets utvecklingsmöjligheter är naturligtvis beroende av hur de ekonomiska förutsättningarna kommer att bli. Hade man inte haft så bråttom med beslutet om flyttning med ty åtföljande enorma kostnader, hade helt säkert de ekonomiska resurserna tillåtit även en trafikering på Bromma för de platser som ligger inom kortdistans, som t. ex. Visby gör. Jag beklagar de beslut som tidigare har tagits i den här frågan och kan bara uttala den förhoppningen att denna för Gotland så viktiga livsnerv inte kommer att klippas av.

Anf. 73 PER-OLOF STRINDBERG (m):

Fru talman! Bara ett par ord om flygplatsen i Arvidsjaur. De som hävdar behovet av en flygplats i Arvidsjaur har naturligtvis rätt. Att åstadkomma förbättrade kommunikationer för de anställda liksom för de värnpliktiga vid det fredsförband som numera är förlagt till Arvidsjaur är naturligtvis utomordentligt betydelsefullt. Försvarets personalvårdsnämnd, där jag själv är ordförande, besökte för ett par månader sedan förbandet i Arvidsjaur. Från befälets, de värnpliktigas och deras anhörigas sida underströks då behovet av denna flygplats. Försvarets personalvårdsnämnd kommer också att underrätta det ansvariga statsrådet om vikten av att den här frågan löses. Jag anser emellertid för min del att man bör kunna klara detta betydligt enklare och billigare än inom ramen för de 130 milj. kr. enligt prisläget i oktober 1979 som har angivits i den socialdemokratiska reservationen. Vi är ju alla medvetna om de begränsade ekonomiska resurser som vi f. n. förfogar över. Jag vill däremot starkt understryka vikten av att man på enklaste tänkbara sätt ordnar ett flygfält, så att transporterna kan klaras av. Det bör

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

Vissa luftfartspolitiska frågor

Vissa luftfartspolitiska frågor

emellertid inte vara nödvändigt att ta ställning till den frågan i detta sammanhang.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anpassning till gällande trafikpolitiska riktlinjer m. m. (mom. 1 och 2)

Mom. 1 (luftfartens anpassning till 1979 års trafikpolitiska riktlinjer m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 256 röster mot 68 för reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl.

Mom. 2 (anpassning av luftfartsverkets kostnadsansvar)

Utskottets hemställan bifölls med 255 röster mot 68 för reservation 2 av Rolf Clarkson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Det interregionala flyglinjenätet m. m. (mom. 3 och 4)

Utskottets hemställan bifölls.

Linjeflygs utflyttning till Arlanda, m. m. (mom. 5–8)

Mom. 5 (Linjeflygs utflyttning till Arlanda, m. m.)

H e m s t ä l l a n

I kontrapositionsvoteringen biträdde hemställan i reservation 4 av Rolf Clarkson m. fl. med 68 röster mot 16 för utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till hemställan i motionerna 1841 av Tommy Franzén m. fl. och 2170 av Lars Werner m. fl. 240 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen bifölls utskottets hemställan med 252 röster mot 70 för hemställan i reservation 4 av Rolf Clarkson m. fl. 2 ledamöter avstod från att rösta.

M o t i v e r i n g

Utskottets motivering godkändes med 163 röster mot 161 för godkännande av utskottets motivering med det tillägg som föreslagits i reservation 3 av Bertil Zachrisson m. fl.

Mom. 6 (spårbundna förbindelser med Arlanda)

I kontrapositionsvoteringen biträdde reservation 5 av Bertil Zachrisson m. fl. med 150 röster mot 16 för utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 1615 av Tommy Franzén m. fl. i motsvarande del. 158 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen bifölls utskottets hemställan med 163 röster mot 161 för reservation 5 av Bertil Zachrisson m. fl.

Mom. 7

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 8 (borgensåtagande och viss ersättning till Linjeflyg AB)

Utskottets hemställan bifölls med 256 röster mot 68 för reservation 6 av Rolf Clarkson m. fl.

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

Det interregionala flygplatssystemet m. m. (mom. 9-14)

Mom. 10 (kommunernas medverkan vid investeringar m. m. i statliga flygplatser)

Utskottets hemställan bifölls med 163 röster mot 161 för reservation 7 av Bertil Zachrisson m. fl.

*Vissa luftfarts-
politiska frågor*

Mom. 13 (Luleå flygplats)

Utskottets hemställan bifölls med 163 röster mot 161 för reservation 8 av Bertil Zachrisson m. fl.

Mom. 14 (projektering av flygplats i Arvidsjaur)

Utskottets hemställan bifölls med 163 röster mot 159 för reservation 9 av Bertil Zachrisson m. fl. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Luftfartsverkets organisation, ekonomi m. m. (mom. 15 och 16)

Mom. 15 (rampverksamheten)

Utskottets hemställan bifölls med 257 röster mot 67 för reservation 10 av Rolf Clarkson m. fl.

Mom. 16 (investeringarna för budgetåret 1982/83)

Utskottets hemställan bifölls med 256 röster mot 68 för reservation 11 av Rolf Clarkson m. fl.

Riktlinjer i övrigt m. m. (mom. 17)

Utskottets hemställan bifölls.

Övriga anslagsfrågor (mom. 18 och 19)

Utskottets hemställan bifölls.

10 § Föredrogs kulturutskottets betänkande 1981/82:27 om nordiskt kultursamarbete m. m. (prop. 1981/82:200).

Punkt 1

Utskottets hemställan bifölls.

Tisdagen den
25 maj 1982

*Nordiskt radio-
och TV-samarbete
via satellit m. m.*

Punkt 2

Nordiskt radio- och TV-samarbete via satellit m. m.

Anf. 74 Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Fru talman! Regeringens proposition om nordiskt kultursamarbete har föranlett diskussion på en punkt: den om sändningar av radio- och TV-program med nyttjande av satellit. Jag vill därför något kommentera just denna fråga.

Redan 1973 uttalade de nordiska parlamentarikerna att åtgärder skyndsamt bör vidtas för att öka möjligheten att se grannlänernas TV-program i de nordiska länderna. Sedan dess har ministerrådet, dvs. de nordiska regeringarna, studerat frågan. Vid Nordiska rådets 30:e session i Helsingfors i mars i år fattades ett beslut som jag hoppas är sista anhalten inför ett slutligt, positivt ställningstagande. Regeringarna i Finland, Island, Norge och Sverige rekommenderades att uppta förhandlingar i syfte att träffa avtal om den fortsatta utvecklingen av ett radio- och telesamarbete baserat på överföring via ett satellitsystem. För att ett sådant avtal skall kunna träffas måste nu en studiefas inledas. I studiefasen ingår att noga studera tekniska, ekonomiska och juridiska frågor samt frågor rörande programsamarbete. Studiefasen omfattar två år, och slutrapport skall föreligga i april 1984. Detta är i mycket korta drag bakgrunden till den proposition riksdagen nu skall ta ställning till.

Helsingforsbeslutet bygger på förutsättningar som i vissa avseenden skiljer sig från tidigare tankegångar.

Ambitionsnivån har satts lägre, eftersom det därigenom var möjligt att nå bred politisk enighet. Det rör sig om att stegvis bygga upp ett satellitsystem som ger de deltagande länderna möjlighet att överföra program över var sin kanal.

Satellittekniken erbjuder också möjligheter för andra tjänster inom telekommunikationsområdet vilka kan leda till lägre kostnader.

Jag vill också något kommentera de industripolitiska aspekterna. I Nordiska ministerrådets beslut om en studiefas för radio- och TV-samarbetet sägs att man bör bedriva studiefasen så, att man tar till vara de erfarenheter och den kompetens som vunnits genom arbetet att utveckla andra satellitprojekt, särskilt Tele-X. I arbetet bör det vidare klarläggas i vilken mån man kan tillgodogöra sig Tele-X-satelliten i ett inledande skede.

Låt mig återigen betona att detta är ett nordiskt arbete. Nordiska rådet förutsätter i sitt beslut från mars i år att samarbete skall ske inom ramen för Helsingforsavtalet, att Nordiska rådet skall hållas informerat om utvecklingen samt att ett beslut om förverkligande av ett satellitsystem skall föregås av förnyad behandling av Nordiska rådet. Frågan om radio- och TV-samarbete via satellit diskuteras därför just nu i de övriga huvudstäderna. I Finland ligger nu ett förslag på riksdagens bord där anslaget till det arbetet tas upp. Detta sker inom ramen för den finska tilläggsbudgeten. Avsikten är att riksdagen skall fatta beslut före sommaren. På samma sätt har man i Oslo för stortinget för 14 dagar sedan presenterat en melding där man tar upp anslaget

till studiefasen under innevarande år. Även här räknar man med ett beslut före sommaren.

Det är alltså de deltagande regeringarnas gemensamma bedömning att vad som presenterats i föreliggande proposition – att inleda studiefasen – är nödvändigt för att ge innehåll åt Nordiska rådets beslut. Vi måste nu få konkreta uppgifter om vad vår strävan att öka den kulturella gemenskapen genom satellitöverförda radio- och TV-program till grannländerna innebär, hur tekniska, ekonomiska och juridiska problem skall lösas och hur programsamarbete skall åstadkommas. Detta måste vi veta när vi senare skall ta slutlig ställning till utnyttjandet av satellittekniken.

Anf. 75 GEORG ANDERSSON (s):

Fru talman! I regeringens förslag om insatser för det nordiska kultursamarbetet behandlas en rad frågor. Det gäller anslag för nordiskt samarbete på utbildningens och forskningens område. Det gäller också en rad anslagsposter för allmänskulturellt samarbete.

Många av de samarbetsformer som här berörs är av mycket stor betydelse. Jag tänker bl. a. på det nordiska folkrörelsesamarbetet, folkbildningen, ungdomsverksamhet och idrottssamarbetet.

Nordens hus på Färöarna beräknas kunna tas i bruk i början av år 1983. Det är glädjande. Men några egentliga resurstillskott lämnas inte till det nordiska kultursamarbetet. Nya behov tillgodoses genom omfördelning av befintliga resurser. Det är beklagligt att det ekonomiska utrymmet inte ger förutsättningar för någon reell ökning av de samlade insatserna.

I denna proposition kastar regeringen fram förslag om att nu sätta i gång en studiefas angående ett permanent satellitsystem för nordiskt radio- och TV-samarbete.

Förslaget tycks ha tillkommit i stor hast. Vi socialdemokrater menar att det är alltför bristfälligt för att riksdagen nu skall ta ställning.

För det första har regeringen inte kunnat prestera någon kostnadsberäkning värd namnet. Kalkylen pendlar mellan 15 och 55 miljoner. Först till hösten tror sig regeringen veta priset. Det är så dags då! Om riksdagen nu säger ja till propositionen, lär det bli svårt för riksdagen att göra annat än betala räkningen oavsett vad den slutligen kommer att lyda på.

Man bör här lägga märke till att Sverige, sedan Danmark sagt nej till fortsatt samarbete beträffande satellitprojektet, får betala 54 % av den samlade kostnaden, jämfört med 41 % som är den normala kostnadsandelen vid nordiska projekt.

Vi tycker också att det finns starka skäl att avvakta redovisningen av den studiefas som nu genomförs beträffande Tele-X, innan man påbörjar ett nytt studiearbete. Så ohyggligt bråttom kan det inte vara att komma i gång med det här.

Slutligen vill jag peka på att i underlaget för den studiefas som regeringen föreslår saknas belysning av de kulturpolitiska konsekvenserna av ett permanent satellitprojekt. Jag lade märke till att utbildningsministern i sitt anförande inte med ett ord berörde de kulturpolitiska aspekterna. Det

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

*Nordiskt radio-
och TV-samarbete
via satellit m. m.*

Tisdagen den
25 maj 1982

*Nordiskt radio-
och TV-samarbete
via satellit m. m.*

ursprungliga motivet för en nordisk TV-satellit var att den skulle kunna bidra till att stärka den nordiska kulturgemenskapen. Sedan Danmark övergett projektet har en helt ny situation inträtt. Jag har hela tiden varit kritisk till det s. k. totalalternativet just med tanke på dess kulturpolitiskt negativa effekter. Dessa kan måhända vara mindre i det mer begränsade satellitprojekt som man nu har i åtanke. Men detta bör dock ingående analyseras.

Får jag i anslutning till detta citera några meningar ur det anförande som Gunnel Jonäng, centerpartiets representant i Nordiska rådet, höll vid Nordiska rådets session i Helsingfors den 3 mars när den här frågan diskuterades. Hon påpekade då att flera talare i generaldebatten hade framfört industripolitiska synpunkter på satellitsamarbetet och fortsatte: "Ibland har man kastat in en kulturpolitisk synpunkt som jästen i ugnen. Den kulturpolitiska vinklingen kommer på sidan – trots att det fortfarande handlar om TV-samarbete och kulturgemenskap. – Ett lösligt TV-samarbete via satellit är inte det stöd som behövs för att vi skall kunna hävda vår nordiska kulturs särart och identitet."

Logiken kräver, tycker jag, att Gunnel Jonäng stöder vår reservation, där det begärs att de kulturpolitiska aspekterna skall beaktas bättre än vad som sker i regeringens hastigt hopkomna proposition.

Med detta, fru talman, vill jag yrka bifall till den socialdemokratiska reservationen i det betänkande som vi nu behandlar.

Anf. 76 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Fru talman! Vid kulturutskottets betänkande 1981/82:27 har moderaterna fogat ett särskilt yttrande.

Vi konstaterar där att starka skäl talar för ett fast etablerat, väl utvecklat nordiskt radio- och TV-samarbete via ett satellitsystem. Vi menar att målsättningen bör vara att på sikt skapa möjligheter för våra nordiska tittare och lyssnare att ta del av ett så brett utbud som möjligt av vad som erbjuds i våra grannländer.

Det unika samarbete som etablerats mellan våra nordiska länder bygger på uråldrig historisk, kulturell och språklig gemenskap. Från resp. länder har man en strävan att underlätta kommunikation över gränserna. Det är i detta perspektiv som vi bör se Nordsatprojektet.

Vårt nordiska kulturområde är internationellt sett naturligtvis av begränsad omfattning. Desto viktigare är det därför att vi erbjuder varandra stöd i arbetet för den nordiska kulturens bevarande och konkurrenskraft. Ett genomfört Nordsatsystem kommer att stärka gemenskapen och bidra till att skapa förutsättningar för ett intimare samarbete även på andra områden.

Den enskilde tittaren-lyssnaren erbjuds fler valmöjligheter. Men, fru talman, det förutsätter – och det har Georg Andersson verkligen gett belägg för – att man hyser tilltro till människornas kompetens att själva avgöra vad de vill ta del av resp. avstå från. Och tyvärr måste vi väl konstatera att den tilltron på många håll är svag – ja, kanske t. o. m. ibland helt saknas. Från dessa håll förordas i stället vad jag skulle vilja kalla för ett myndigheternas förmynderi.

För de många invandrarna från de nordiska länderna blir det en stor tillgång att kunna koppla in program från resp. hemländer. Förutom alla kulturella och informativa aspekter har detta stor betydelse för invandrarbarnens möjligheter att befästa sin språkliga utveckling av hemspråket.

Även industripolitiska skäl talar för ett nordiskt satellitsamarbete. Större underlag skapas för forskning och utveckling på olika områden, och hemmamarknaden vidgas.

I proposition 200 framläggs nu förslag i enlighet med de rekommendationer som antagits av Nordiska rådet. Regeringen föreslår riksdagen att godkänna de riktlinjer som beslutats för den s. k. studiefasen. För svensk del innebär detta för budgetåret 1982/83 1 650 000 svenska kronor. Totalt beräknas kostnaden för studiefasen till 3 685 000 danska kronor under detta budgetår.

Det här förslaget innebär en begränsning av det s. k. totalalternativet, där utrymme skulle ha skapats för ett bredare utbud av program. Moderaterna accepterar *nu* den här modellen – den leder i rätt riktning, och det är väsentligt att nå största möjliga uppslutning kring ett samarbete. Vi bedömer dock att intresset för de nordiska satellitsändningarna kommer att växa allteftersom utomnordiska sändningar kommer att kunna tas emot över hela Norden. Vi kommer att få både behov av och krav på ett bredare utbud av nordiska program.

Fru talman! Moderaterna ansluter sig till propositionen med den uppfattningen att utvecklingen kommer att leda hän emot ett samarbete i linje med det totalalternativ som vi förordar i vår motion 1980/81:1258. Det finns all anledning att aktivt verka för en sådan utveckling.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Anf. 77 EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Fru talman! Jan-Erik Wikström förklarade i inledningen till sitt anförande att han hoppades att det här var den sista fasen inför ett slutligt positivt ställningstagande till ett omfattande nordiskt TV-satellitsystem. Också om de borgerliga partierna i kulturutskottets betänkande försöker begränsa förslaget något – det är inte ett s. k. totalalternativ utan enbart en studiefas i avvaktan på ett slutligt ställningstagande – så visar utbildningsministerns uttalande liksom regeringens proposition på att detta kan peka framåt mot någonting mer omfattande än det vi i dag står inför.

Fru talman! Jag skall inte upprepa alla de argument vi tidigare fört fram gentemot Nordsat. Låt mig bara i korthet dra fram några skäl som avfärdas alltför lättvindigt i utskottsbetänkandet. Ett har redan berörts av Georg Andersson, nämligen att de kulturpolitiska skälen helt försvunnit. I stället är det de industripolitiska aspekterna som nu ligger i förgrunden.

I vår motion har vi mycket klart framhållit vikten av ett ökat kulturpolitiskt samarbete mellan de nordiska länderna. Ett sådant samarbete, såväl via etern som på en rad andra områden, är emellertid fullt möjligt och t. o. m. lättare att genomföra utan att så mycket hängs upp på just satellittekniken. Vi har sagt det tidigare och vi säger det igen: Nordsat är ett typexempel på hur

Tisdagen den
25 maj 1982

*Nordiskt radio-
och TV-samarbete
via satellit m. m.*

man låst sig fast vid en form och bortsett från en rad alternativa vägar, t. ex. ökat utbyte via Nordvisionen.

Skall satellittekniken användas för att sända program, bör de självfallet samredigeras. I annat fall kommer det ökade TV-utbudet snarast att innebära en minskad nordism, eftersom så många av samtliga nordiska länders sändningar utgörs av anglosaxiska program.

Utskottet, liksom också Elisabeth Fleetwood, drar ånyo fram argumentet att det under 1980-talet genom den snabba tekniska utvecklingen kommer att bli möjligt att ta emot TV- och radioprogram från andra västeuropeiska länder och att Nordsat då skulle utgöra ett skydd mot dessa. Vi tycker att den logiken är svårbegriplig, eftersom just anskaffandet av de antenner det här gäller också möjliggör ett övrigt västeuropeiskt tittande – detta bortsett från att videotekniken gjort dessa argument överspelade.

Vad vi alltså vet bestämt om Nordsatprojektet, också i dess bantade form, är att det har ett mycket tvivelaktigt kulturpolitiskt värde, att det blir mycket dyrt, inte minst för konsumenterna, att det för Sveriges del innebär att vi riskerar att få reklam i etern; vilket vi hittills varit förskonade från och att det för de nordiska invandrarna, som också Elisabeth Fleetwood berörde, inte innebär fördelar som inte kan åstadkommas bättre och billigare på annat sätt. Jag tänker då i första hand på de finska invandrarna.

Jag tycker, fru talman, att det är förvånande att centern så snabbt släpper på sitt tidigare motstånd. Särskilt intressant är ju hur de ställer sig som med sådan enfasettidigare i kammaren förklarar att ett genomförande av Nordsat skulle få katastrofala följder för barnen och ungdomen – genom slalomtittande bl. a. Hur kan de i dag godta ett så lösligt förslag som nu läggs fram, där riktlinjerna pekar fram mot just de faror som de påstått sig bekämpa? I det förra ärendet var flera tidigare avvikande utkvittade. Är Gunnel Jonäng utkvittad i detta ärende?

Vpk tycker inte att något beslut skall fattas på grundval av föreliggande proposition och utskottsbetänkande. Vi har tidigare sagt att Nordsat i första hand uppfyller den multinationella elektronikindustrins behov av nya marknader och mer vinster samt vissa politiska krafters önskan om ytterligare passivisering. Att kasta ut ytterligare pengar på det här projektet är felaktigt, i synnerhet som man inte känner till de reella kostnaderna.

Med det anförda vill jag yrka bifall till de bägge vpk-motionerna, 958 och 2491.

Anf. 78 OLLE ERIKSSON (c):

Fru talman! Utbildningsminister Jan-Erik Wikström och kulturutskottets ordförande Georg Andersson har i sina anföranden berört stora delar av innehållet i kulturutskottets betänkande nr 27 med anledning av proposition 200 om det nordiska kultursamarbetet jämte motioner.

Först vill jag nämna att under punkt 1 hemställer ett enhälligt utskott i enlighet med nämnda proposition att riksdagen för Sveriges del godkänner Nordiska ministerrådets förslag till kulturbudget för år 1983 och härför anvisar ett förslagsanslag av 35,1 milj. kr., som skall täcka den svenska

andelen av denna budget på totalt 113 019 000 danska kronor. Här ingår bl. a. en ny post och kostnad för inrättande av ett nordiskt forskningspolitiskt råd. Detta beslut fattade Nordiska ministerrådet i mars i år på grundval av en rekommendation vid Nordiska rådets 30:e session i samma månad. I ett enhälligt yttrande från utbildningsutskottet, som är fogat till betänkandet, omnämns det nordiska forskningspolitiska rådet.

Det är många frågor som ryms och det är värdefulla satsningar som görs inom det år 1971 ingångna avtalet om nordiskt kulturellt samarbete. Här har det genom åren rått en bred enighet om en rad satsningar, och därför ställs dessa sällan under debatt. Nackdelen med detta är att frågorna många gånger inte får den belysning de är värda. Jag kan på grund av tidsnöden i kammaren inte närmare beröra dessa, men jag vill rekommendera alla dem som är intresserade att läsa Nordiska ministerrådets berättelse rörande det nordiska kultursamarbetet, samt den kortfattade bil. 3 i proposition 200. Den läsningen ger en god bild av hur omfattande detta nordiska samarbete är.

Frågor som det däremot har varit svårt att skapa enighet kring är de som berör det nordiska radio- och TV-samarbetet. Dessa frågor har också skapat mycket debatt genom åren och tidvis i alltför hög grad dominerat den nordiska kulturdebatten. Debatten har inte blivit mindre av att t. ex. samma partier i de olika nordiska länderna har haft olika uppfattningar i Nordsatfrågan. I tre decennier har hithörande frågor diskuterats, och redan för tio år sedan antog Nordiska rådets session en förhållandevis långtgående rekommendation om radio-TV-samarbetet i Norden.

I punkt 2 av detta kulturutskottets betänkande har utskottet inte lyckats nå enighet. Huvudfrågan här är att Sverige tar på sig sin del av kostnaderna för det inledande arbetet med den studiefas som skall föregå ett slutligt ställningstagande i frågan om nordiskt radio- och TV-samarbete via satellit.

Vid Nordiska rådets session i Helsingfors detta år rädde stor enighet om att en studiefas skulle genomföras under en tvåårsperiod, och vi hörde av statsrådet Wikström här att en slutrapport skall föreligga i april 1984. Detta innebär i sin tur att ett slutligt beslut om satsning på en gemensam nordisk satellit inte kan tas förrän tidigast vid Nordiska rådets session 1985 i Reykjavik.

Det kan vara skäl att här i kammaren erinra om vad Nordiska rådet med stor majoritet rekommenderade den 3 mars i Helsingfors. "Nordiska rådet rekommenderar regeringarna i Finland, Island, Norge och Sverige att uppta förhandlingar i syfte att träffa avtal om den fortsatta utvecklingen av ett radio- och TV-samarbete baserat på överföring via ett satellitsystem. Nordiska rådet förutsätter att utvecklingen av samarbetet sker inom ramen för Helsingforsavtalet, att Nordiska rådet hålls informerat om denna utveckling samt att en eventuell realisering av ett radio- och TV- samt telesamarbete via satellit underställs Nordiska rådets session."

Nu är Sture Palm antecknad på talarlistan efter mig, men jag tar mig ändå friheten att nämna att Sture Palm i debatten i Helsingfors betonade att denna formulering, denna skrivning, var en kompromiss för att man skulle nå

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

*Nordiskt radio-
och TV-samarbete
via satellit m. m.*

Tisdagen den
25 maj 1982

*Nordiskt radio-
och TV-samarbete
via satellit m. m.*

enighet. Och det är innehållet i denna kompromiss och denna skrivning som ligger till grund för förslagen i proposition nr 200 och kulturutskottets betänkande nr 27 under punkt 2.

Vi borde därför mer ta fasta på det sakförhållande som föreligger och mindre lägga in en rad förhoppningar om eller farhågor för vad som komma skall i mitten av 1980-talet. Det är en snabb utveckling av satellittekniken som pågår, och i hur hög grad denna teknik kan komma i fråga för det nordiska radio-TV-samarbetet återstår att se och pröva när studiefasens arbetsresultat föreligger 1984–1985.

Elisabeth Fleetwood talar för moderaternas särskilda yttrande, där moderaterna konstaterar – liksom majoriteten i utskottet – att Nordiska ministerrådets beslut om en studiefas och riktlinjer härför innebär att ambitionsnivån för det nu aktuella nordiska samarbetet på radio-TV-området är begränsad i förhållande till Nordsat och Nordsatutredningens s. k. totalalternativ. Moderaterna gör också den bedömningen att starka skäl talar för ett fast etablerat väl utvecklat nordiskt radio- och TV-samarbete via satellit. Om detta sedan förverkligas kan studiefasen ge ett bättre svar på om ett par år.

Vpk har i två motioner yrkat på att planerna på en nordisk radio- och TV-satellit skall avskrivas. I den sist väckta motionen, nr 2491, anser vpk att förslaget i proposition nr 200 innebär att frågan om Nordsat ånyo aktualiserats.

På detta vill jag svara med att hänvisa till vad jag tidigare anfört.

Fru talman! Jag vill härmed yrka bifall till kulturutskottets hemställan i betänkande nr 27.

Anf. 79 STURE PALM (s):

Fru talman! I samband med att Nordsatprojektet behandlades växte förhoppningarna om ett framtida nordiskt samarbete på TV-området, och man hade väl den uppfattningen att det skulle gagna kontakterna mellan folken i de nordiska länderna. Vi känner till den diskussion som fördes. Nordsatprojektet utsattes för stark kritik. Jag skall inte gå in på detta i det här sammanhanget.

Vi socialdemokrater som är verksamma inom Nordiska rådet hälsar med stor tillfredsställelse de nya ansträngningar som har gjorts för att finna andra lösningar i syfte att främja kultursamarbetet. Men vi har hela tiden krävt att besluten skall grundas på ett realistiskt beslutsunderlag. Nu föreligger två utskottsbetänkanden med anledning av ett par propositioner som berör detta område.

Beträffande det beslut som fattades i Helsingfors och som Olle Eriksson kommenterade, sade vi att man skulle arbeta vidare på frågan om ett radio- och TV-samarbete baserat på ett satellitsystem. Jag vill markera att vi ingalunda motsätter oss ett fortsatt utredningsarbete. Tvärtom har vi stort intresse för ett sådant. Det är mot själva behandlingen av frågan som vi riktar mycket skarp kritik.

I proposition 175, som skall behandlas senare i dag eller också i morgon,

begär industriministern att riksdagen skall fatta ett principbeslut i Tele-X-frågan. Projektet beräknas kosta 1,2 miljarder svenska kronor, varav det ankommer på Sverige att stå för 800 milj. kr. Om detta förslag råder det stor enighet enligt utsända handlingar.

Tele-X-projektet kommer att möjliggöra ett nytt teknologiskt språng på telekommunikationernas område, och det ger dessutom möjligheter till försökssändningar i två eller tre gemensamma nordiska TV-kanaler. Departementschefen betecknar i regeringens proposition Tele-X som en "nyttosatellit".

Enligt de handlingar som nu ligger på riksdagens bord är näringsutskottet enigt om att vi bör gå vidare med detta projekt. Förhandlingar med Norge och Finland är i gång.

Från socialdemokratiskt håll har vi ofta understrukit värdet av att satellittekniken kan nyttiggöras för telekommunikationernas utveckling och för att möta framtida krav på detta område. Naturligtvis är det en fördel att Tele-X-projektet också skapar förutsättningar för en försöksverksamhet med nordiskt radio- och TV-samarbete via satellit. Försöksverksamheten kan, som jag nyss sagt, omfatta två eller tre kanaler. Det anser vi vara en realistisk utgångspunkt.

För att vinna ökade insikter om detta projekt har en studiefas kring Tele-X inletts. Resultatet av denna studiefas skall redovisas i sommar – i juni eller juli har det sagts. Därför avvaktar vi resultatet av detta arbete med stort intresse.

Samtidigt som denna utvärdering pågår har utbildningsministern framlagt den proposition som vi nu behandlar, och den aktualiserar ytterligare en studiefas. De ekonomiska beräkningarna beträffande denna är ungefär lika lösliga som de beräkningar som en gång omgärdade det havererade Nordsatprojektet.

Olika siffror beträffande kostnaderna för den nya studiefasen cirkulerar sedan snart ett år tillbaka. Jag tror att det var i september i fjol som de presenterades för mig. Även i Jan-Erik Wikströms proposition är osäkerheten i de ekonomiska bedömningarna ytterst påfallande. Regeringen vet uppenbarligen inte vad denna studiefas kommer att kosta.

Vid flera föredragningar i Nordiska rådets kulturutskott har det varit omöjligt att få någorlunda klara besked om dessa kostnader. I den proposition som nu behandlas görs en hemställan om 15–55 miljoner svenska kronor. Det innebär en osäkerhetsmarginal på 40 milj. kr., och det anser vi vara ett häpnadsväckande gap med hänsyn till de summor som det här är fråga om.

Vi har svårt att förstå varför regeringen vill få i gång en andra studiefas. Resultatet av den första är ju ännu inte känt för den riksdag som skall bevilja de nya pengarna.

Mot denna bakgrund borde det vara självklart att man först inväntar resultatet av den utvärdering som är inne i sitt slutskede. Sannolikt kommer den utvärderingen att ge värdefulla lärdomar och att vara en utmärkt utgångspunkt. Det gäller hur man skall gå vidare i en eventuell andra

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

*Nordiskt radio-
och TV-samarbete
via satellit m. m.*

Tisdagen den
25 maj 1982

*Nordiskt radio-
och TV-samarbete
via satellit m. m.*

studiefas och om hela projektet skall baseras på Tele-X.

Om den planerade studiefasen baseras på Tele-X, behöver troligen inte så mycket utredas. På det sättet kan onödigt dubbelarbete undvikas.

Riksdagen har rätt att kräva av regeringen ett någorlunda klart besked om vad arbetet skall kosta. Ingen borde ha intresse av att delta i något slags planlös miljonrullning.

Enligt min mening borde Norge och Finland, i likhet med Sverige, vara intresserade av att vänta ytterligare några veckor på resultatet av studiefas 1 för Tele-X, innan beslut fattas om pengar för ytterligare en studiefas, studiefas 2.

Så sent som i går höll f. ö. Nordiska rådets kulturutskott ett möte i Mariehamn. Där upplyste företrädare för det nordiska kultursekretariatet att ministerrådet först vid årsskiftet väntas ta standpunkt till om satellitsamarbetet skall bygga på Tele-X-projektet eller om det blir en annan lösning. Detta talar med stor tydlighet för att den vänstra handen borde veta vad den högra gör.

Fru talman! Brådskan vid framläggningen av regeringens proposition kan inte få drivas så långt att svenska folket uppfattar regeringens propositioner som regeringens improvisationer.

Jag tror att frågan skulle vinna på om regeringen först inväntade resultatet av den pågående studiefasen och sedan återkom till riksdagen med en proposition med ett betydligt bättre faktaunderlag än det föreliggande. Det kravet har väljarna rätt att ställa på oss som beslutsfattare.

Med denna motivering, fru talman, ansluter jag mig till det som anförs i den socialdemokratiska reservationen.

I detta anförande instämde Arne Gadd och Paul Jansson (båda s).

Anf. 80 GUNNEL JONÄNG (c):

Fru talman! Jag hörde att man hade visat ett visst intresse för min ringa person och undrat om jag var utkvittad. Jag har varit utkvittad för deltagande i utrikesnämnden, men nu är jag här.

Jag vill bara säga att jag aldrig har gillat Nordsat – och det gör jag inte i dag heller. Men i dag är det faktiskt inte längre fråga om Nordsat. Det är nu fråga om ett satellitsamarbete och en studiefas. Det har jag ställt mig bakom, och jag kommer här i dag att rösta för utskottets förslag. Sedan får vi se vad detta kan leda till, och vi får ta ställning när vi har ett bredare material efter en studiefas.

Det var intressant att här lyssna på Sture Palm, som talade om att den vänstra handen bör veta vad den högra gör. Det kan jag instämma i. Det är en princip som borde gälla alla, exempelvis också Sture Palm. När Nordiska rådet var i Helsingfors och vi i kulturutskottet diskuterade denna fråga gjorde vi en kompromiss och anslöt oss till utskottets skrivning, som i stort sett innebar att vi accepterar en studiefas. Men det var då det. I dag har tydligen socialdemokraterna en annan uppfattning, vilket jag noterar.

Anf. 81 GEORG ANDERSSON (s):

Fru talman! Det var jag som först apostroferade Gunnel Jonäng genom att citera från hennes anförande den 3 mars vid Nordiska rådets session i Helsingfors. Där klagade Gunnel Jonäng över att den "kulturpolitiska vinklingen kommer på sidan". Hon sade också: "Ett lösligt TV-samarbete via satellit är inte det stöd som behövs för att vi skall kunna hävda vår nordiska kulturs särart och identitet."

Nu har vi att ta ställning till en proposition som verkligen har lämnat de kulturpolitiska aspekterna helt åt sidan. Trots detta förklarar sig Gunnel Jonäng komma att rösta för denna proposition. Har Gunnel Jonäng så snabbt lämnat de kulturpolitiska aspekterna, eller är hon nu själv beredd att med öppna ögon så att säga baka detta bröd utan den kulturpolitiska ingrediensen, och något senare kasta det in i ugnen?

Anf. 82 EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Fru talman! Också jag apostroferade Gunnel Jonäng, inte minst mot bakgrund av vad vi vid upprepade tillfällen hört Gunnel Jonäng och flera andra centerpartister dels ta upp de kulturpolitiska aspekterna, som över huvud taget inte finns berörda här, dels varna för vad en TV-satellit skulle innebära för barnen och ungdomen.

Om Gunnel Jonäng hade varit inne i kammaren och lyssnat på vad såväl utbildningsministern som företrädare för folkpartiet och moderaterna tidigare sade och om hon hade läst igenom detta betänkande, skulle hon kunnat konstatera att det är ett faktum att just det som Gunnel Jonäng tidigare varnat för kommer att bli verklighet med denna lösliga proposition.

Anf. 83 STURE PALM (s):

Fru talman! Jag vill göra Gunnel Jonäng uppmärksam på att vi inte har avvisat en studiefas och ett fortsatt utredningsarbete. Vi har ju i Nordiska rådets kulturutskott – det kanske Gunnel Jonäng kan erinra sig – begärt exakta besked om vad det handlar om, bl. a. i fråga om kostnader. Men vi har inte kunnat få några besked – vi har bara fått runda siffror. Det började någon gång i september i fjol, och sedan har vi i flera sammanhang begärt att ni skall tala om vad det kostar. I propositionen står det att man begär 15–55 miljoner. Vi hade i Helsingfors föreställt oss att man när det var dags för en proposition skulle kunna få fram åtminstone en siffra på vad projektet skulle kosta. Så är nu inte fallet, och det är det som vi finner i högsta grad otillfredsställande.

Jag vill erinra om vad jag sade i mitt anförande, nämligen att vi väntar oss att propositionen avvisas och att regeringen kommer tillbaka med ett mer exakt beslutsunderlag.

Det finns en skrivning i Nordiska rådets kulturutskotts betänkande som vi var överens om och som också Gunnel Jonäng har skrivit under. Jag skall be att få citera det som står före klämmarna:

"De erfarenheter och kunskaper som förberedelserna av det av Sverige

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

*Nordiskt radio-
och TV-samarbete
via satellit m. m.*

Tisdagen den
25 maj 1982

*Nordiskt radio-
och TV-samarbete
via satellit m. m.*

planerade Tele-X-projektet kan ge, bör tas till vara för att utnyttjas vid utvecklingen av det fyrlandsprojekt som förslaget syftar till. Utskottet anser därutöver att det bör utvärderas huruvida Tele-X-projektet – i vilket även Finland och Norge i viss omfattning avser att delta – kan inlemmas i detta fyrlandsprojekt. Denna uppfattning delas av ekonomiska utskottet.” – Det är alltså Nordiska rådets ekonomiska utskott som avses. – ”Nordiska kulturutskottet finner det naturligt att även försökssändningar av TV-program inom ramen för Tele-X-projektet eller andra projekt sker efter beslut inom de nordiska samarbetsorganen.”

Det enkla krav som vi socialdemokrater ställer är att man väntar de veckor det kommer att ta, innan denna studiefas blir känd av oss – det väntas att pengar till en ny studiefas beviljas. Detta är väl ett mycket rimligt krav. Det är ingalunda något avhopp från en ståndpunkt i Helsingfors. Men det innebär ett rätlinjigt uppträdande när det gäller att hantera pengarna, att man vill veta vad det är man fattar beslut om. Detta har alltså Gunnel Jonäng själv skrivit under i utskottet.

Anf. 84 GUNNEL JONÄNG (c):

Fru talman! Jag vill bara erinra Sture Palm om att vi i Nordiska rådet inte alls hade några siffror att tillgå när det gällde studiefasen. Då kunde socialdemokraterna i kulturutskottet ställa upp på en studiefas, trots att man icke hade den minsta aning om hur mycket pengar denna studiefas skulle belöpa sig till, om det var 50 eller 100 miljoner kronor. Detta är ju mycket märkligt. När man inte vet någonting om kostnaderna säger man ja och ställer upp. När frågan sedan kommer upp här i riksdagen och det talas om ett visst antal miljoner ställer man inte längre upp, därför att det inte är tillräckligt preciserat hur många miljoner det är fråga om. Det är ett mycket märkligt resonemang, och det har inte mycket av den rätlinjighet som Sture Palm berömmar sig av. Detta är naturligtvis för socialdemokraterna nu inte en fråga om några miljoner hit eller dit, utan de gör uppenbarligen ett politiskt-taktiskt ställningstagande.

Jag känner mig hedrad av att Georg Andersson citerade mig. Citatet var helt riktigt, det finns ingenting att anmärka mot det. Jag står fortfarande kvar vid den uppfattningen – det var inte något som jag bara framförde i Nordiska rådet. Jag anser fortfarande att det är mycket viktigt att de kulturpolitiska synpunkterna kommer med. Jag uttryckte i Helsingfors mina farhågor för att de industripolitiska synpunkterna skulle ta överhanden. Nu har jag faktiskt mycket noggrant studerat utskottsbetänkandet, och jag vill påpeka – även för Eva Hjelmström – att det står klart uttryckt på s. 9: ”Vidare bör de kulturpolitiska konsekvenserna av ett genomförande av satellitprojektet belysas.” Jag menar att detta är en garanti för att de kulturpolitiska frågorna kommer med i bilden, och därför känner jag, trots allt, en viss trygghet för att de verkligen gör det.

Anf. 85 STURE PALM (s):

Fru talman! Gunnel Jonäng var kanske inte inne i kammaren när jag höll mitt anförande – det verkar inte så – och jag är ledsen att behöva upprepa vissa saker.

Vi satt tillsammans på ett sammanträde i går, där det förklarades att ministerrådet först vid årsskiftet 1982-1983 skall ta ställning till om verksamheten skall baseras på Tele-X eller på något annat system. Det var en mycket intressant upplysning. Det innebär att det bör finnas utrymme för att få fram någorlunda exakta besked, så att riksdagen vet vad den beslutar om.

Vi har ju i utskottet begärt besked av föredragandena i ministerrådet och av kulturministrarna, så att vi skulle kunna få fram dessa siffror. Vi föreställde oss naturligtvis, när vi begärde detta i februari, att man vid den här tidpunkten skulle kunna vara mera exakt. Men nu redovisas ju samma siffror som vi fick ta del av den 12 februari. Det kan inte vara tillfredsställande att ha ett så bräckligt beslutsunderlag, och det är detta vi vänder oss emot.

Anf. 86 EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Fru talman! Gunnel Jonäng talar om rätlinjighet, men den linje hon själv följer förefaller snarast vara någon form av sicksack-söm som går från en ståndpunkt som redovisats på centerpartiets stämmor till en annan, som redovisas här i dag.

Om Gunnel Jonäng läser den proposition som ligger till grund för betänkandet, kommer hon att finna att det där mycket klart och tydligt framgår att det i första hand är industripolitiska överväganden som görs, icke kulturpolitiska. Man diskuterar över huvud taget inte konsekvenserna för dem som Gunnel Jonäng tidigare påstått sig värna om, nämligen barnen och ungdomarna. De kulturpolitiska konsekvenserna berörs visserligen i betänkandet, men det är kanske symtomatiskt att utskottet särskilt måste påpeka detta, eftersom det inte finns med i det över huvud taget mycket bräckliga underlag som ligger till grund för propositionen.

Därtill kan sägas att Gunnel Jonäng fortfarande påstår sig vara motståndare till ett utvidgat TV-satellitsystem, men hon är samtidigt beredd att satsa ytterligare ett antal miljoner kronor – och det är inte få miljoner det är fråga om – som skulle kunna komma till mycket bättre användning på andra områden inom det kulturpolitiska samarbetet inom Norden. Det är slöseri med pengar.

Anf. 87 GEORG ANDERSSON (s):

Fru talman! Jag ber om ursäkt för att jag tar till orda igen, men jag måste göra ett tillrättaläggande, som kanske är litet pinsamt för Gunnel Jonäng.

När Gunnel Jonäng citerar utskottets betänkande på s. 9, citerar hon referatet av den socialdemokratiska motionen, icke utskottets skrivning. Jag beklagar.

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

*Nordiskt radio-
och TV-samarbete
via satellit m. m.*

Tisdagen den
25 maj 1982

*Nordiskt radio-
och TV-samarbete
via satellit m. m.*

Anf. 88 GUNNEL JONÄNG (c):

Fru talman! Låt mig först konstatera att Sture Palm gör reträtt. Jag vill återigen understryka att socialdemokraterna i Helsingfors kunde ta ställning och redovisa en uppfattning i Nordiska rådets kulturutskott utan att ha några siffror för studiefasens kostnader, medan man nu, sedan siffror har redovisats, inte har samma uppfattning.

Till Eva Hjelmström vill jag säga att det är fråga om vad som sägs i utskottsbetänkandet. Det är detta som kommer att ligga till grund för det fortsatta arbetet med studiefasen. I betänkandet har som sagts gjorts ett uttalande om de kulturpolitiska konsekvenserna. Georg Andersson säger visserligen att det jag i det här sammanhanget citerade var ett referat av den socialdemokratiska motionen. Det behöver ju egentligen inte göra det hela sämre. Men utskottet säger också att det mot bakgrund av vad som anförts är utskottets uppfattning att man bör arbeta på att öka det nordiska kultursamarbetet och pröva olika lösningar, etc.

Anf. 89 STURE PALM (s):

Fru talman! Detta är en märklig debatt. Vid tidpunkten för överläggningarna i Helsingfors rörde sig siffran om ca 72 miljoner. Som jag sade i mitt huvudanförande har det cirkulerat siffror under hela debatten. När vi talat med departementets företrädare har de sagt att kostnaderna kan ligga lägre, att de kan rör sig om 55 miljoner och att de kan gå ner till 15 miljoner.

Nu finner Gunnel Jonäng det tillfredsställande att rösta igenom en proposition, där man begär mellan 15 och 55 miljoner. Vi vänder oss emot detta och säger att ni får vara hyggliga och tala om vilket belopp ni begär. Det är svårt att bedöma – vi skall ge rätt åt utbildningsministern, att det är svårt att ge de här beskedet. Men vi säger: Kanhända blir det lättare, om ni väntar på utvärderingen av Tele-X, som blir färdig i juni-juli. Då kanske ni kan ha litet bättre på fötterna och komma med en exakt siffra. Det är egentligen bara på den punkten som vi avviker från propositionen, och det tycker vi är mycket rimligt. Det är märkligt att ni vill rösta igenom så runda siffror, höftade siffror, som det är fråga om här.

Anf. 90 Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Fru talman! Det känns nästan litet patetiskt att lyssna till den här debatten. När jag trädde till som utbildningsminister för fem och ett halvt år sedan ärvde jag Nordsatutredningen från Bertil Zachrisson. Jag erbjöd Leif Andersson, som då var statssekreterare, att fortsätta att leda den nordiska kommitté som utrett detta. Jag bedömde det då, precis som min företrädare, som en viktig angelägenhet att göra detta. Då kunde man nog tycka att vi hade tiden på oss. I dag säger man att det går för fort. Det är det som jag finner patetiskt.

Man har långt gångna planer på satelliter i Tyskland, Luxemburg och Frankrike, som kommer att "spilla över" Sverige upp till någonstans i nivå med Sundsvall–Östersund. Svenska folkets beredvillighet att skaffa antenner för detta känner vi till. Redan i dag kan man se sovjetiska satellitsändningar –

jag har sett sådana på flera håll i Sverige. Det är utmärkta balett- och ishockeyprogram i varje fall.

Så säger man då i den svenska riksdagen att det går för fort i Nordiska rådet. Vad man än kan anklaga Nordiska rådet för, så inte är det för att någonting går för fort! Nordiska rådets historia utmärks ju av det ena nederlaget efter det andra. Det är olika skäl varje gång. Till sist kommer vi till frågan: Är man beredd att göra den anpassning som krävs för att det nordiska samarbetet skall föras vidare? Det är självklart att det inte kan föras vidare av dem som har en jordglob som bara visar Lycksele. Det krävs att man i varje fall har ett nordiskt perspektiv. Och det vet jag att Sture Palm och många andra har.

Denna fråga föreläggs nu Islands, Norges, Finlands och Sveriges parlament. Skall det bli en studiefas på nordisk botten, måste man successivt redovisa detta för de nordiska parlamenten.

Så säger man att det föreligger alltför oprecisa redovisningar av kostnaderna. Men en av poängerna med studiefasen är ju att man just skall undersöka vad det finns för möjligheter till samverkan inom Tele-X-projektet. Det är därför som siffrorna är så pass runda, för vi vet inte om vi kan använda oss av samma teknik. Men vi kan inte hålla på att utreda detta på någon sorts evig kommitténivå i Nordiska rådet.

Den finska regeringen med alla de partier som där deltar lägger fram en proposition och tycker att det är dags att inleda den här studiefasen. Vill man säga nej, har man alltså tillfälle att göra det; innan ett definitivt beslut skall fattas om att bygga upp satellitsamarbetet. Den isländska regeringen med dess sammansättning säger ja och går till alltinget. Den norska regeringen säger ja, och den norska socialdemokratin driver på.

Så säger då den svenska socialdemokratin nej. Sture Palm säger att det inte är ett nej – man vill återkomma senare. Men tänk om varje regering i Norden skulle hålla på så, och säga att vi kan vänta ett halvår, för det skulle passa oss just nu att dröja några månader – men vi kan komma tillbaka! Så kan man inte bedriva det nordiska samarbetet.

Är det så fruktansvärt farligt att vi efter ungefär tio års utredande äntligen bestämmer oss för att inleda en avgörande studiefas för att inom ett par år kunna ställa de nordiska parlamenten inför möjligheterna att bygga upp detta nordiska satellitsamarbete? Jag tror att det var Guttorm Hansen som talade om detta som ett nordiskt kulturellt försvarsförbund. När jag första gången hörde detta reagerade jag. Men allteftersom de kontinentala sändningarna kommer närmare, börjar jag förstå vad han menar. Då vill jag säga – för det är ingen hemlighet – att den danska regeringen inte är med om detta just nu, av många olika skäl. Men den danska kulturministern och samlingsministern har sagt: Håll dörren öppen för Danmark, för sista ordet är inte sagt från vår sida. Det är alltså inte något revolutionerande beslut som man står inför.

Den som säger att det går för fort i det nordiska samarbetet borde allt studera det nordiska samarbetets historia.

Tisdagen den
25 maj 1982

*Nordiskt radio-
och TV-samarbete
via satellit m. m.*

Anf. 91 STURE PALM (s):

Fru talman! Får jag säga ytterligare en gång att vi socialdemokrater är mycket intresserade av vad Nils Åsling kallar den nyttobetonade satelliten Tele-X. Den får bieffekten att man kan gå ut med två tre nordiska TV-kanaler.

Jag vill ställa en fråga till Jan-Erik Wikström: Varför denna våldsamma brådska att få igenom denna halvfärdiga proposition ett par månader innan en studiefas nu i sommar blir bekant för oss allesammans? Det vore intressant att få veta. Det är det materialet vi anser att riksdagen borde få ta del av, innan man ger sig in i en följande studiefas. Det är det frågan handlar om.

Anf. 92 Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Fru talman! Svaret är enkelt. Tele-X är ett svenskt eller svensk-norskt projekt. Det finns alltså på andra håll i Norden ett starkt intresse av att detta inte reduceras till ett svenskt eller svenskt-norskt industriprojekt utan förblir ett nordiskt samarbetsprojekt. Självfallet hoppas man kunna dra fördel av de tekniska landvinningar vi kan göra i arbetet med Tele-X. Men det är faktiskt fråga om två olika projekt.

Det är verkligheten inte någon större brådska som karakteriserat den här frågan. Jag vill erinra om att när jag trädde till för fem och ett halvt år sedan så var vi fortfarande på utredningsstadiet, och där är vi ännu i dag. Men vi tar det "halsbrytande" och för somliga politiker oerhört djärva steget att gå från en utredningsfas till en studiefas, som eventuellt kan leda till ett beslut om ett nordiskt satellitsamarbete.

Överläggningen var härmed avslutad.

Mom. 1 (planerna på en nordisk radio- och TV-satellit)

Utskottets hemställan bifölls med 305 röster mot 16 för motion 1980/81:958 av Lars Werner m. fl. och motion 1981/82:2491 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Mom. 2 och 3 (nordiskt radio- och TV-samarbete via satellit m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 162 röster mot 161 för reservationen av Georg Andersson m. fl.

Mom. 4 och 5

Utskottets hemställan bifölls.

Tisdagen den
25 maj 1982

Näringspolitiken

Föredrogs
näringsutskottets betänkanden
1981/82:33 om vissa anslag inom industridepartementets område (prop.
1981/82:100) och
1981/82:34 om näringspolitiken.

Anf. 93 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Dessa båda betänkanden debatteras i ett sammanhang, och yrkanden beträffande båda betänkandena får framställas under den gemensamma överläggningen.

Anf. 94 INGVAR SVANBERG (s):

Fru talman! De här två betänkandena diskuteras gemensamt, och det kommer att innebära att jag för min del kommer att behandla delar av dem litet växelvis, eftersom reservationerna går in i varandra.

Det torde inte vara någon större hemlighet jag avslöjar om jag säger att den svenska industrin just nu rör sig med rätt stora svårigheter. Den regering som nu sitter har haft stora problem med att få industrin att investera, att över huvud taget nå i gång en industriproduktion som svarar mot våra behov. Vi vet att allt detta är otillräckligt. Investeringarna har dragits ner mycket kraftigt under senare år, och man går och väntar på att någonting skall hända. Det kommer säkerligen att bli bättre, säger regeringen. Ja, det sade man för ett år sedan. Det säger man nu, och ingenting händer. Det blir ständigt bara fler arbetslösa och industriproduktionen dras ned.

Vi från socialdemokratiskt håll säger att det inte kan vara en vettig politik att på det här sättet låta bli att göra någonting och bara konstatera att det är illa ställt. Det krävs mycket bestämda åtgärder för att få till stånd en bättre tingens ordning, få till stånd fler industriinvesteringar och få till stånd mera sysselsättning. Det gäller att utnyttja de resurser som landet har i form av arbetskraft, råvaror och även kapital för att få fart på näringslivet. Det sker inte av sig självt.

På borgerligt håll tycks man ha uppfattningen att bara man inte har någon planering är allting bra. Frihet från planering är den bästa form av planering man kan tänka sig. Man litar helt och fullt på näringslivet och säger att det måste vara generella åtgärder inom marknadsekonomin som rättar till det hela. Ja, jag skall hålla med om att de flesta av åtgärderna måste ske inom marknadsekonomin. Det är riktigt. Men det måste också till generella åtgärder för att få i gång vissa former av industri. Vi pekar på vad det skulle betyda om vi fick fart på bostadsbyggandet. På energi- och trafikområdet lägger vi fram förslag i olika motioner om mycket stora investeringar, som kunde sättas i gång omgående och ge människor arbete och inkomster så att efterfrågan inom hemmamarknaden ökades osv. Nej, säger de borgerliga, det kan vi inte göra. Marknadsekonomin, säger man sedan, och använder

den som ett slags trollformel, skall lösa alla problem. Den skall klara allting.

Det här tycker jag är ganska betecknande för skillnaden mellan det socialdemokratiska och det borgerliga sättet att se på frågorna om planering och selektiva åtgärder när det gäller att få i gång sysselsättningen i den mycket besvärliga situation vi befinner oss i. Det är självklart att sysselsättningspolitiska åtgärder kan utnyttjas temporärt för att hålla i gång svaga industrier. Men det får inte bli ett permanent tillstånd. Det gäller också att se till att man bevarar de industrier man har och inte bara fastnar för föreställningen att det är de nya fina industrierna, de nya produkterna, som skall rädda Sverige. De är bra att ha, men de kan inte i ett trollslog klara av problemen. Vi måste se till att få produktionen i gång i de industrier vi har, att utnyttja våra basindustrier, rationalisera vår produktion och ta till vara de möjligheter vi har att arbeta på det här sättet. Vi vill med detta säga att vi förutsätter att man också skall ha en näringspolitisk planering.

De borgerliga vill inte ha någon sådan planering. Allra tydligast ser man det i behandlingen av industriverket. Man håller tydligen på att slakta industriverket, för att använda ett rätt uttryck. Man tar inte enbart bort de delar som har med energin och mineralpolitiken att göra. Det är självklart, de delarna förs till andra verk. Man drar också ned personalstyrkan för branschprogrammen och för den kvarvarande industripolitiska delen av industriverkets satsning. Den dras ned med 15 man. Vi vill inte vara med om detta, utan vi yrkar i stället på att pengar skall anslås så att dessa 15 kan behållas. Vi vill ha ett uttalande som säger att vi inte ställer upp på de borgerligas försök att helt nedrusta industriverket och på det sättet skapa ännu sämre förhållanden än som nu råder. Vi måste ha en planering, vi måste veta vad vi gör.

Vi vill inte vara med om att instämma i de borgerligas förslag till näringspolitik – deras näringspolitiska program. Det är verkligen inte svårt att avstå från detta. Vad är det för ett regionalpolitiskt program som de borgerliga lägger fram i propositionen? Jo, det är tre oförenliga ståndpunkter, vilket framgår om man läser näringsutskottets betänkande. Tre olika förslag som inte alls går ihop, men som tillsammans sägs vara borgerlighetens näringspolitiska program. Man är inbördes inte helt överens mellan de tre partierna. Därför kan man säga att det är tre oförenliga ståndpunkter ställda bredvid varandra och som gemensamt anges vara ett program. Det är ett något egendomligt sätt att skapa en näringspolitik.

Jag övergår nu till att ta upp några delpunkter i reservationerna. Vi har under flera år föreslagit en struktur- och utvecklingsfond. Hela tiden har de borgerliga avstyrkt detta. Den behövs inte, anser de. Jag tycker att man i dag tydligare än någonsin kan se att en sådan fond behövs för att sätta in pengar i utvecklingsindustrier. Denna fond skulle kunna ta risker som bankerna inte tar i dag, och på det sättet skulle man kunna behålla och utveckla sysselsättningen. Vi yrkar därför på nytt bifall till vårt förslag om en struktur- och utvecklingsfond.

Vi anser också att det nordiska industripolitiska samarbetet skötts alldeles

för dåligt av den borgerliga regeringen. Man har inte utnyttjat de möjligheter som finns. Vi pekar särskilt på vissa områden där vi anser att ett mycket bättre samarbete skulle kunna komma till stånd. Det gäller framför allt teknisk forskning och utveckling, det gäller frågan om offentlig upphandling och det gäller även en rad andra områden. Vi anser att man måste försöka göra någonting åt detta för att få ett mer utvecklat nordiskt industriellt samarbete. Detta bör vara så pass intressant för regeringen att man borde kunna tillsätta en särskild ansvarig, t. o. m. en särskild statssekreterare i departementet som skulle arbeta med just dessa frågor.

Vi vill att det skall uppställas villkor för att bidrag skall utgå till branschforskningsinstitut. För att ett branschforskningsinstitut skall kunna få dessa förmåner skall det finnas en representant med från facket.

Om arbetsmiljöfrågorna skall klaras av får man lita till att facket är särskilt intresserat av att föra fram dessa frågor i forskningshänseende. Det är detta vi vill att man åstadkommer med detta förslag.

Statens industriverk har begärt 52 milj. kr. för att fortsätta med de branschfrämjande åtgärderna, och det får en minskning med 2 milj. kr. Vi vill med detta som utgångspunkt ta upp ett resonemang om vissa insatser för Värmland.

Det finns motioner från Värmland som pekar på det mycket bekymmersamma näringspolitiska läget där – både arbetsmarknadspolitiskt och på annat sätt. Det finns all anledning att ta upp flera av de motionerna. Vi vill ge utvecklingsfonden i Värmland 4 milj. kr. som skall satsas på särskilda branschfrämjande och industrifrämjande åtgärder. Man bör även satsa på ett intensivt samarbete mellan Värmland och vissa delar av den norska industrin, och vi yrkar därför bifall till dessa reservationer. På samma sätt har vi pekat på att man skall främja det nordiska industriella samarbetet och särskilt beakta gränsregionerna.

I en motion från norra Älvsborg talas det om att man skulle behöva särskilda anslag för att hjälpa upp industrisamarbetet mellan detta område och Norge. Vi instämmer i att det vore mycket betydelsefullt om så skulle ske, men det måste vara regeringen som anslår de allmänna ramarna. Sedan får utredningarna och förslagen komma från de regionala myndigheterna. Men vi anser att detta också är ett vettigt förslag och att man bör göra detta experiment i Värmland, som ju har de största svårigheterna näst Norrbotten på arbetsmarknaden.

Jag vill också nämna att det finns en punkt i detta utlåtande där vi har gått emot regeringens förslag.

Regeringen vill nämligen i propositionen avskaffa hemmamatchningen, dvs. Investeringsbankens möjlighet att låna pengar till ett svenskt företag som konkurrerar med ett utländskt företag på den svenska marknaden när det gäller en speciell order. Om det kan visas på att detta utländska företag har så stora subventioner hemifrån att det helt enkelt kan slå ut det svenska företaget, skall Investeringsbanken kunna lämna vissa lån.

Vi har härvid kommit till enighet inom utskottet, vilket är glädjande. Alla

partier ställer här upp på att hemmamatchningen inte skall upphöra vid halvårsskiftet – som regeringen har föreslagit – utan anser att denna verksamhet bör fortsätta. Utskottet föreslår att för ändamålet anvisas ytterligare 2 milj. kr., eftersom det mesta kommer att löpa på nästa budgetår. Utskottet säger att regeringen kan återkomma i denna fråga med förslag på en avveckling av kreditstödet när det föreligger internationella överenskomelser som eliminerar behovet av stöd och det alltså finns sådana avtal med andra nationer som innebär att det inte utgår några subventioner från detta håll. F. n. finns inte detta idealtillstånd, och då bör enligt vår mening kreditstödet inte avskaffas. Detta är något som vi som sagt är överens om.

Med det anförda – som får räcka vid denna timme – skall jag be att få yrka bifall till reservationerna 1–4 som är fogade till näringsutskottets betänkande nr 33 och till reservationerna 1–4 som är fogade till näringsutskottets betänkande nr 34.

Anf. 95 ERIK HOVHAMMAR (m):

Fru talman! Låt mig börja med att slå fast att få länder är så beroende av omvärlden när det gäller handel och industriell utveckling som just Sverige. Trots att vårt land bara har 0,2 % av världsbefolkningen står vi för 1 % av världsproduktionen och hela 1,6 % av världshandeln.

Det torde därför vara en självklarhet att vi bedriver en näringspolitik där marknaden, dvs. konsumenten här hemma och i vår omvärld, får bestämma produktionsinriktningen.

Man kan då fråga sig: Var finns den största kompetensen att bedöma hur marknaden här hemma och utomlands kommer att utvecklas? Jag tycker att svaret är ganska lätt: det finns i de enskilda företagen. Det finns inte i statlig, kommunal eller fackföreningsbyråkrati. Företagen är de yttersta känselspröten i en konsumentstyrd efterfrågan. Uppfyller man inte konsumentens önskemål, måste man ställa om produktionen eller också slås man obönhörligen ut – sådana är ekonomins lagar.

Vi har här i landet provat på stora statliga näringspolitiska satsningar och nödgats konstatera att så gott som samtliga av dessa satsningar lett till omfattande förluster och problem. Oavsett politisk tillhörighet måste vi slå fast att den svenska välfärden vuxit fram tack vare enskilda initiativ och fri konkurrens. En fortsatt positiv utveckling förutsätter att marknadsekonomi stärks – den marknadsekonomi som utskottets ordförande Ingvar Svanberg nyss i litet förnedrande ordalag talar om som något slags trollformel. Fri konkurrens driver fram effektivare produktionsmetoder och billigare och bättre produkter. Därtill leder enligt denna uppfattning en fri konkurrens också till god hushållning med tillgängliga resurser.

Tyvärr finner jag att socialdemokraterna vill införa ett system som direkt straffbeskattar de lönsamma företagen, dvs. företag som klarat sig väl i internationell miljö därför att de varit förutseende nog att anpassa och planera produktionen efter konsumentens önskemål.

Tyngdpunkten i den svenska exporten utgörs i dag av verkstadsprodukter.

Deras andel har ökat till ca 45 % av det totala exportvärdet. Råvarornas andel har sjunkit till ca en sjundedel från att ha utgjort nära hälften av exporten i början av 1950-talet – just som en följd av den allt längre drivna förädlingen inom industrin.

En konsekvensanalys som Sveriges verkstadsförening gjort visar att närmare tre fjärdedelar av de 900 milj. kr. som enbart verkstadsindustrin 1980 skulle ha betalat, om vi haft löntagarfonder, var vinstdelningsavgifter. De mest framgångsrika företagen hade fått de största pålagorna, vilket på ett oroväckande sätt minskat företagens möjligheter till investeringar och ny sysselsättning. På den punkten ger jag ett svar till Ingvar Svanberg som konstaterade att investeringarna har varit för små. Det har de varit, men en bidragande orsak till detta är – det kommer vi inte ifrån – hotet om löntagarfonder. Det är ju inom verkstadsföretag – för att ta dem som exempel – med mer än 15 % avkastning av eget kapital som de största investeringarna sker. Under perioden 1975–1980 investerade dessa företag för 36 500 kr. per år och anställd, vilket var fyra gånger så mycket som gällde för övriga företag i verkstadsindustrin. Detta exempel tycker jag på ett utmärkt sätt illustrerar vikten av att vi i Sverige driver en näringspolitik på marknadsmässiga villkor. Det skall vara en näringspolitik där företagen själva får bestämma över investeringar och marknadsbeslut.

Alternativet till detta är naturligtvis en socialistisk planekonomi som bygger på byråkratiska beslut och selektiva insatser. Ingvar Svanberg har för en stund sedan med olika exempel markerat detta. Jag tycker att det är bra att socialdemokraterna nu alltmer visar att den hyllning till marknadsekonomin som då och då framförs i löntagarfondsdebatten inte är särskilt ärligt menad – det är mera ett spel för gallerierna. Nu förordas öppet en satsning på en selektiv industripolitik – en direkt påverkan på det enskilda företaget. Till detta skall då läggas, som också nämnts här, kraven på en strukturfond med majoritet av politiker och fackliga representanter samt på kollektiva löntagarfonder som är styrda av facket.

Den fråga som man ställer sig i dag är: Har socialdemokraterna inte tagit någon lärdom av hur illa det gått med de statliga satsningarna, dvs. med byråkratiska beslut, byggda på politiskt önsketänkande, i stället för beslut fattade i det enskilda företaget mot bakgrund av vad marknaden kräver? Förskräcker inte spåren från länder som prövat på den stelbenta byråkratiska ekonomiska process som kallas planhushållning och som nu i strid mot socialistiska och kommunistiska dogmer styr över mot mer enskilt ägda och drivna företag och en marknadsstyrd produktion? Jag tycker att utskottets ordförande visar en väldigt stark övertro på de statliga företagen. Ser man litet på vad de har inneburit för Sverige, tror jag att man får en något annan uppfattning.

En ljusglimt i hyllningen till den selektiva politiken och tron på politikens och byråkraters oöverträffade förmåga att styra företagen noterar jag dock. Jag citerar ur näringsutskottets betänkande nr 34: "Man måste emellertid vara klart medveten om att det vore orealistiskt att räkna med en så snabb tillväxt i 'framtidsbranscherna' – --."

Det var inte länge sedan socialdemokraterna klankade på industrin för att denna inte satsade på s. k. nischer och diffusa framtidsbranscher.

Marknadsekonomin är en ekonomi som styrs av de många. Jag markerade nyss vilken betydelse för insatser som konsumenternas önskemål har. Det gäller en ekonomi där företagen måste stå med bägge fötterna på jorden för att överleva. I en sådan ekonomi måste – det vill jag upprepa – konsumenternas önskemål tas till vara. Därför är utvecklingen i de länder som hyllar denna princip snabbare än i andra länder. Vad som behövs i dag är åtgärder som stärker marknadsekonomin. Dessa åtgärder bör vara generellt utformade. Erfarenheterna från 1970-talets selektiva stödpolitik är dystra. En ökad lönsamhet i företagen är i dag nödvändig om företagen skall våga satsa. En ökad lönsamhet bidrar till att generera riskkapital. Från att under 1960-talet ha legat på ca 40 % ligger nu soliditeten i börsföretagen på 25 %. Med tanke på den snabba utvecklingen borde soliditeten i dag ligga högre än på 1960-talet.

Men en näringspolitik med generella åtgärder måste också bedrivas, om vi skall kunna upprätthålla konkurrensneutralitet mellan stora och små företag. Den selektiva stödpolitiken har ensidigt gynnat storföretagen, vill jag påstå, precis som LO/SAP:s förslag till löntagarfonder kommer att göra. Här föreslår man alltså med berått mod att de mindre företagen skall avstå i runt tal 2 miljarder kronor till löntagarfonder, som i huvudsak skall satsa dessa i storföretagen. Det är den omvända Robin Hood-modellen. Man tar från de små och ger till de stora. Därtill kommer att de små, expansiva företagen drabbas extra hårt av övervinstdelningen i LO/SAP-förslaget, då de ofta har ett litet eget kapital – en sak som f. ö. Kjell-Olof Feldt har uppmärksammat de senaste dagarna.

Nej, fru talman, vi måste här i landet bedriva en näringspolitik som uppmuntrar till egenföretagande och nyföretagande, ty det är här möjligheterna finns till ökad sysselsättning i näringslivet. De mindre företagen utgör också en avgörande faktor för att stärka konkurrensen i en samlad marknadsekonomi.

Regeringens andra s. k. småföretagarproposition var ytterligare ett steg på vägen för att underlätta situationen för de mindre och medelstora företagen. Ökade möjligheter till riskkapitalbildning, en förordning som ålägger myndigheterna förhandlingsskyldighet med näringslivet innan nya uppgiftsskyldigheter åläggs företagen samt förbättrade möjligheter för arbetsgivare att provanställa arbetstagare är reformer som kommer att få positiva effekter – även om vi från moderata samlingspartiet gärna hade sett litet mer långtgående förslag, litet mer djärva grepp, exempelvis att provanställningsregeln automatiskt hade gällt samtliga företag.

På ett område tvingas jag emellertid konstatera att en viktig bit saknas som vi moderater länge eftersträvat, nämligen ett avskaffande av förmögenhetsskatten på kapital som arbetar i familjeföretag. Det skäl som anförs mot att avskaffa förmögenhetsskatten på kapital som arbetar i familjeföretagen, nämligen den s. k. fördelningspolitiska effekten, måste enligt oss moderater ställas mot de positiva sysselsättningseffekter och den framtidstro som skulle

uppstå i dessa företag. Det måste betraktas som orimligt att nya taxeringsvärden skall dränca annars expansiva familjeföretag på investeringskapital i tider när investeringarna sjunker.

Socialdemokraternas inställning i denna fråga säger det mesta om deras inställning till familjeföretagen. De föreslår nämligen en förmögenhetsskatteskärpning i kombination med skuldrevers till staten om förmögenhetsskatten inte kan betalas. Det är inte att undra på att socialdemokraterna inte behöver ha tvångsemissionskrav på familjeföretagen i sitt löntagarfondsförslag. Så här socialiserar man ju företagen ändå.

Fru talman! En förutsättning för en näringspolitik, byggd på marknads ekonomin, är ett minimum av selektiva insatser och ett användande av generella stimulansåtgärder. Detta är ett gammalt moderat krav, som jag ber att få upprepa avslutningsvis. Endast genom en sådan politik kan konkurrensneutralitet företagen emellan upprätthållas och konsumenterna få det avgörande inflytandet på vad som skall tillverkas och säljas. Endast i länder som använder sig av det marknadsekonomiska systemet har industrin uppnått en konkurrenskraft som motsvarat köparens önskemål. Detta är värt att notera.

Fru talman! Jag ber att få yrka bifall till hemställan i näringsutskottets betänkanden 1981/1982:34 och 33.

Anf. 96 INGVAR SVANBERG (s) replik:

Fru talman! Det kan väl i denna timma vara ganska onödigt med någon replik på Erik Hovhammars väldiga anförande här, för det innehöll precis vad han har sagt så många gånger förut under våra debatter. Han kunde inte låta bli att komma in på löntagarfonder. Nu är det löntagarfonderna som åstadkommer allt besvär i det svenska samhället. Kan ni inte vänta, Erik Hovhammar, till dess att det finns några löntagarfonder att klanka på? De kan ju inte gärna rå för de problem som nu finns.

Herr Hovhammar säger så här: Den största kompetensen att avgöra vad som behövs har företagen och inte samhället. Ja, regeringen tror verkligen på näringslivet till 190 %. Den tror helt på att näringslivet skall klara allting. Men jag har en mycket bestämd känsla av att näringslivet inte tror på regeringen – det visar hela utvecklingen på industriområdet. Marknadsekonomi är bra som test på vad som går att sälja. Men vi måste ju ha en marknadsekonomi där samhället kan vara med och styra. Vi måste få litet balans i resonemanget, Erik Hovhammar.

Vi har ett typiskt exempel. Industriminister Åsling gjorde av med 32 miljarder, säger industristödsutredningen, under sitt första år för att klara en produktion i det här landet. Nu har han inte ett öre att göra någonting med. Var finns balansen? Man måste från samhällets sida ha möjlighet att gå in och klara sysselsättningen i en svår tid. Man kan inte vänta att de enskilda företagen skall kunna göra det i alla sammanhang.

Så anklagar Erik Hovhammar mig för att jag inte har dragit några lärdomar av vad som har hänt. Men vilka lärdomar har han dragit av allt det elände som har kommit de senaste åren? Jag är helt övertygad om att 1980-talets

industripolitik måste innebära en samverkan mellan företagen, facken och samhället – och inte en ohämmad strid. Det måste bli en samförståndslösning om vi skall kunna komma upp ur den vågdal där vi är f. n. Det finns inte plats för bombastiskt tal om att nu vet företagen allt vad vi skall göra. Nu finns det bara plats för en samverkan mellan företag, samhälle och anställda för att kunna skapa en bra näringspolitik framöver. Det är så det ser ut, Erik Hovhammar.

Anf. 97 ERIK HOVHAMMAR (m) replik:

Fru talman! Ingvar Svanberg säger att vi skall vänta på det här med löntagarfonder, det är ingenting som man behöver diskutera i en riksdagsdebatt i dag. Jag tycker tvärtom. Löntagarfonder eller, som jag brukar kalla dem, kollektiva fackföreningsfonder, är måhända valrörelsens största fråga. Det är en fråga som svenska folket skall ta ställning till den 19 september. Då måste vi väl beröra den och nu markera vår inriktning.

Jag vet att socialdemokraterna i dag är mycket bekymrade över att man har lagt fram ett sådant förslag. Kjell-Olof Feldt återkommer nästan varannan dag och säger att det och det skall vi ändra på, det här är inte så farligt. Man hoppar från tuva till tuva. Snart måste man bestämma sig. Det allra bästa vore om ni drog tillbaka det här förslaget, det skulle vara den absolut bästa reformen i detta sammanhang.

Näringslivet tror inte på borgerliga politiker, säger Ingvar Svanberg. Med den erfarenhet jag har av speciellt småföretagarproblematiken – och av mitt umgänge med småföretagare – kan jag väl säga att småföretagarna och näringslivet har mycket liten tilltro till socialistisk politik och planhushållning, eftersom en sådan politik innebär nya skatter, nya pålagor. Till detta kommer – jag upprepar det, fru talman – hotet om kollektiva fackföreningsfonder. Det är anledningen till att näringslivet i dag inte kan hysa tilltro till socialdemokratisk politik. Jag vill gärna inför denna församling bekräfta detta.

Visst har vi svåra tider. Men Ingvar Svanberg, som är en förnuftig man i många avseenden, vet också att inte minst trepartiregeringen har gjort mycket i fråga om att backa upp krisbranscher. Det gäller stål, varv, teko och många andra branscher som vi har behandlat just i näringsutskottet. Vi har haft och har en oljekris osv. Nog har det gjorts goda insatser. Men vi behöver göra ännu mer. Om vi skall kunna göra det, så är förutsättningen att vi har ett aktivt och fungerande näringsliv. Och det näringslivet skall vara uppbyggt på enskild företagsamhet och marknadsekonomi.

Anf. 98 INGVAR SVANBERG (s) replik:

Fru talman! Det är ganska nöjsamt att höra på Erik Hovhammar. I sitt första anförande säger han att vi endast behöver generella åtgärder, inga selektiva åtgärder – selektiva åtgärder är socialism och löntagarfonder. Nu står han och säger som avslutning på sin andra replik, att vi behöver mycket mer av selektiva åtgärder, alltså den typ av politik som industriminister Åsling bedrev med de 32 miljarderna men nu anklagas för att ha använt.

Vilketdera gäller? Skall det vara selektiva eller skall det vara generella insatser?

I övrigt talar Erik Hovhammar om löntagarfonder! Ja, vad skulle han eljest tala om? Det är ju det enda han kan tala om. Det är detta han vill spela upp till någonting förfärligt märkvärdigt.

Erik Hovhammar påminner mig osökt om den gamle lektorn i historia som inte talade om någonting annat än Karl XII. Så skulle hans elever upp i historia i studentexamen. De var rent förtvivlade och sade: Hur skall vi klara det här? Vi kan ju bara Karl XII. Var inte ängsliga, pojkar, sade lektorn. Med två snabba frågor kommer jag att vara inne på Karl XII, vad de än vill höra om.

Det är på liknande sätt med Erik Hovhammar. Vad han än talar om – med två enkla satser är han inne på löntagarfonder. Försök att variera det hela litet, Erik Hovhammar, och skräm inte bara för löntagarfonder!

Anf. 99 ERIK HOVHAMMAR (m) replik:

Fru talman! Efter 44 års socialdemokratiskt styre var det nödvändigt för trepartiregeringen att göra insatser – Ingvar Svanberg får gärna kalla dem selektiva – när det gäller de branscher jag nyss nämnde. Det rör sig om branscher vilkas problem Ingvar Svanberg och jag i näringsutskottet har tagit del av: stålet, varven, teko och några till. Då har vi i stort sett varit överens.

Men rent allmänt säger vi från moderata samlingspartiet att det behövs generella åtgärder som verkar över hela fältet. Det är vår näringspolitik, och den har vi gett uttryck för i motioner och i andra sammanhang dokumenterat, inte minst här i riksdagen.

Jag förstår – det vill jag säga än en gång – att det här med löntagarfonder eller fackföreningsfonder är en öm tå för socialdemokraterna. Men jag kan lova min vän Ingvar Svanberg att vi från vårt partis sida, från moderaternas sida, skall så mycket vi kan före valet upplysa det svenska folket om vad kollektiva fackföreningsfonder innebär. Jag tror att det är ett budskap som kommer att vinna respons. De senaste SIFO-undersökningarna visade ju att det var bara 15 % av svenska folket som var för era s. k. löntagarfonder, och av LO-medlemmarna var det 30 % som var mot samma fonder. Det tycker jag är ett gott betyg åt det svenska folkets sätt att uppfatta löntagarfonderna.

Förste vice talmannen anmälde att Ingvar Svanberg anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas vid morgondagens sammanträde.

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

Näringspolitiken

Tisdagen den
25 maj 1982

Näringspolitiken

12 § Anf. 100 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att på morgondagens föredragningslista uppförs socialförsäkringsutskottets betänkande 15 främst bland två gånger bordlagda ärenden.

13 § Anmäldes och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkande

1981/82:33 Vissa datafrågor (prop. 1981/82:189 och 1981/82:100)

Skatteutskottets betänkande

1981/82:62 Hyreshusavgift (prop. 1981/82:124)

Utrikesutskottets betänkanden

1981/82:22 Sydafrika och Namibia

1981/82:23 Nedrustning m. m.

1981/82:24 Nordiska ministerrådets allmänna budget för år 1983 m. m.
(prop. 1981/82:208)

1981/82:25 Uppskov med behandlingen av vissa ärenden

1981/82:26 Krigsmaterielexport (prop. 1981/82:196)

1981/82:27 Särskilt inhumana vapen (prop. 1981/82:206)

Socialförsäkringsutskottets betänkande

1981/82:13 Ändring i studiestödslagen m. m. (prop. 1981/82:124)

Socialutskottets betänkanden

1981/82:46 Mät- och laboratorieresurser för arbetsmiljöinsatser (prop.
1981/82:121 delvis)

1981/82:48 Åtgärder för att förbättra rekryteringen av blodgivare, m. m.

Utbildningsutskottets betänkanden

1981/82:31 Anslag till byggnadsarbeten inom utbildningsdepartementets
verksamhetsområde, m. m. (prop. 1981/82:100)

1981/82:32 Ändringar i skollagen m. m. (prop. 1981/82:167)

Näringsutskottets betänkande

1981/82:44 Statens provningsanstalts organisation, m. m. (prop. 1981/
82:121)

Civilutskottets betänkanden

1981/82:26 Anslag till räntebidrag och bostadsbidrag m. m. (prop. 1981/
82:124)

1981/82:43 Samordning mellan räntebidrag och hyreshusavgift (prop.
1981/82:124)

14 § Meddelande om frågor

Nr 155

Tisdagen den
25 maj 1982

Meddelades att följande frågor framställdes

den 25 maj

*Meddelande om
frågor*

1981/82:422 av *Rune Rydén* (m) till socialministern om inkomstberäkningen vid fastställande av hustrutillägg och kommunalt bostadstillägg:

Det har kommit till min kännedom att vissa försäkringsnämnder är tveksamma till de nuvarande bestämmelserna vad gäller inkomstberäkning vid fastställande av hustrutillägg och kommunalt bostadstillägg till folkpension.

Avser socialministern att låta överse de nuvarande bestämmelserna?

1981/82:423 av *Rune Rydén* (m) till utbildningsministern om syo-konsulenternas ämnesteoretiska behörighet:

Anser statsrådet att det är rimligt att de framtida syo-konsulenterna, som skall arbeta enligt riksdagens beslut angående proposition 1981/82:15 (UbU 1981/82:6), ges annan ämnesteoretisk behörighet i sitt undervisningsämne än motsvarande ämneslärare?

1981/82:424 av *Tore Nilsson* (m) till jordbruksministern om samernas situation:

Svenska samernas riksförbund (SSR) hemställde i september 1981 till regeringen att Sverige skulle fullfölja den samepolitiska linje som utformats genom en rad riksdagsbeslut och fastställts i grundlagen och begärde att få en särskild lagstiftning. Deras krav är en helhetssyn på samerna som folk. Regeringen har inte svarat på SSR:s framställning.

Min fråga är därför om jordbruksministern vidtagit några av de skyndsamma åtgärder som SSR hemställde om i fjol.

15 § Kammaren åtskildes kl. 18.03.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Solveig Gemert