

1980/81:60

Torsdagen den 15 januari

Kl. 13.00

1 § Svar på fråga 1980/81:167 om samhällsinformationen

Anf. 1 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Ulla Ekelund har frågat mig om jag delar uppfattningen att samverkan mellan olika samhällsorgan vid framställning och distribution av informationsmaterial om t. ex. olika sociala rättigheter och skyldigheter skall eftersträvas. Vidare har hon frågat vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att undanröja de hinder som kan förekomma och som försvårar eller omöjliggör sådan samverkan i informationsspridningen.

En samordning av olika samhällsorgans information om olika sociala rättigheter och skyldigheter är angelägen av flera skäl. En sådan samordning har också skett. Exempel på centralt samordnade informationsinsatser är framställningen av flera utgåvor av Socialkatalogen, försöksverksamheten med viss samhällsinformation i telefonkatalogen och utarbetandet av Samhällsguiden. Regionalt har getts ut landstings- och kommunkatalogen, där landsting, kommuner, försäkringskassor, länsstyrelser m. fl. medverkat i produktion och distribution.

När det gäller att på kontor och mottagningar tillhandahålla informationsmaterial av olika slag måste det bl. a. av praktiska skäl göras vissa begränsningar. På försäkringskassornas verksamhetsområde bedrivs en omfattande information bl. a. genom ett femtiotal broschyrer och annat material som tillhandahålls på försäkringskasskontoren. För att detta omfattande material skall bli överskådligt och lätt tillgängligt för allmänheten har det bedömts vara nödvändigt att begränsa försäkringskassornas tillhandahållande av informationsmaterial som inte har samband med kassornas verksamhetsområde.

En översyn pågår av riks-försäkringsverkets anvisningar till försäkringskassorna. Denna beräknas komma att beröra också det här aktuella området. Det blir då tillfälle att överväga hur samarbetet mellan försäkringskassorna och andra samhällsorgan skall utformas när det gäller informationsmaterial m. m.

Frågan om åtgärder för att få till stånd en effektiv samordning av

myndigheternas informationsverksamhet har också tagits upp i årets budgetproposition. Chefen för budgetdepartementet har där anfört att – i anslutning till att nämnden för samhällsinformation avvecklas – ansvaret för samordning av viss samhällsinformation bör läggas på en särskild delegation med företrädare för de offentliga huvudmännen för samhällsinformationen. Delegationen avses bedriva sitt arbete som en försöksverksamhet under en treårsperiod.

Anf. 2 ULLA EKELUND (c):

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

Den konkreta upprinnelsen till frågan är att landstinget i mitt län inte har fått möjlighet att genom de lokala försäkringskassorna informera om den efter riksdagsbeslut tillsatta förtroendenämndens verksamhet och sammansättning. Det är skada att det skall finnas sådana hinder för en gemensam verksamhet på detta område. Tidigare har man kunnat samordna informationsarbetet. Bl. a. vid införandet av bidrag för glasögon ägde en sådan gemensam information rum. Apoteken och länsarbetsnämnderna har också ställt sig välvilliga när det gäller att informera om förtroendenämndens verksamhet.

Jag sätter mitt hopp till den del av socialministerns svar där hon talade om att det pågår en översyn av dessa arbetsförhållanden och möjligheterna att samarbeta mellan olika samhällsorgan. Jag förstår att informationsmängden kan bli besvärande stor och att det kan vara svårt att hitta i mängden. Men när det gäller så närliggande verksamheter som landstingens och försäkringskassornas bör vi kunna få till stånd en samordning som positivt påverkar informationen till allmänheten.

Anf. 3 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Jag förutsätter att dessa frågor beaktas i det översynsarbete som pågår. Jag vill dock ge ett exempel på samarbete när det gäller att gå in på närliggande områden som redan förekommer. Det pågår en samproduktion av information till långtidssjuka, där såväl riksförsäkringsverket som socialstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen är involverade. Jag tror man måste gå den vägen, att finna former för att gemensamt informera viktiga grupper. Jag förutsätter att sådana problem som Ulla Ekelund tog upp i sin fråga också tas upp i detta sammanhang, så att alla parter vet hur man kan gå till väga för att ge den bästa och den rätta informationen till de människor som är berörda.

Anf. 4 ULLA EKELUND (c):

Herr talman! Det här var ytterligare ett par positiva bitar på den väg som vi tydligen har inlett en vandring på. Men detta med samproduktion oroar mig litet, därför att det kan dels bli dyrare, dels försvåra och försena produktionen om landstingen skall tvingas samproducera med riksförsäkringsverket för att få ut sin information till exempelvis försäkringskassor.

Delegationen kanske därför kan komma fram till att en samproduktion inte är helt nödvändig i alla sammanhang, utan att det ändå går att lösa samarbetsfrågan.

Anf. 5 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Den samproduktion som jag nämnde som exempel sker ju mot bakgrunden av att man vill ge den långtidssjuka en så heltäckande information som möjligt just i den specifika situationen. Det finns säkert många andra vägar att gå för att ge bra upplysning, men detta är en väg.

2 § Svar på fråga 1980/81:197 om differentierade socialförsäkringsavgifter

Anf. 6 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Börje Hörnlund har frågat mig hur och när en generell sänkning av de sociala avgifterna inom stödområdena 5 och 6 kan komma till beslut.

Riksdagen beslöt (prop. 1978/79:112, AU 1978/79:23, rskr 1978/79:435) år 1979 om riktlinjer för regionalpolitiken. Regionalpolitikens mål är att trygga tillgången på arbetstillfällen, en god service och en god miljö i alla delar av landet. Men vissa regioner måste prioriteras vid fördelningen av regionalpolitiska insatser. Ett sådant prioriteringssystem har lagts fast genom riksdagens beslut om att vissa delar av landet skall ingå i olika regionalpolitiska stödområden. Det finns sex stödområden.

De regionalpolitiska insatserna syftar bl. a. till att stärka näringslivet och öka industrins andel av sysselsättningen i stödområdena. De regionalpolitiska medel riktade till näringslivet som staten f. n. förfogar över är i huvudsak selektiva och i hög utsträckning inriktade på att ge kompensation för kapitalkostnader.

Avvägningen mellan generella och selektiva regionalpolitiska medel riktade till näringslivet och utformningen av olika medel har länge diskuterats i den allmänna debatten men har hittills inte belysts allsidigt genom en offentlig utredning. Jag avser därför föreslå regeringen att dessa frågor utreds.

Anf. 7 KARIN ISRAELSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka industriministern för svaret på frågan. Frågan ställdes av Börje Hörnlund, men han har tyvärr ej tillfälle att själv ta emot svaret, och det är anledningen till att jag gör det.

De regionalpolitiska satsningar som genomförts de senaste åren har betytt mycket för skogslänen. Tyvärr hade den stora flyttvågen och den avfolkning som då skedde medfört stora olägenheter för kommunerna i dessa områden. Det var den produktiva delen av befolkningen som tvingades flytta. Vi känner alla väl till de konsekvenser detta medförde, bl. a. för dem som flyttade men även för dem som stannade kvar. De sociala konsekvenserna

Nr 60

Torsdagen den
15 januari 1981

*Om differentierade
socialförsäkrings-
avgifter*

Torsdagen den
15 januari 1981

*Om sysselsätt-
ningsskapande åtgärder i Frost-
vikenområdet*

blev svåra för båda dessa grupper.

Inställningen till flyttlass är i dag annorlunda. Människorna vill stanna kvar i närheten av hembygden, och man ser det som ett rättvisekrav att arbetsplatserna nu i stället läggs i dessa kommuner. Arbetskraften skall inte längre tas härifrån på export. Att arbetet finns i regionen är huvudkravet. Pendlingsavstånden kan bli stora, och bortaboende under veckan kan bli följden. Huvudsaken är att familjen slipper flytta.

Ett bra sätt att stimulera nyetablering vore en differentierad socialförsäkringsavgift. Men inte minst viktig vore denna för redan etablerade företag. Dessa skulle ges större möjlighet till överlevnad och kanske en utökning av arbetsplatserna. Därför är industriministerns svar med löftet om en utredning positivt. Det är viktigt att den utredningen kommer till stånd, att den arbetar skyndsamt och att det, som jag hoppas, positiva förslaget skall genomföras mycket snabbt. Det skulle ge stora positiva värden för skogslänens del. Jag vill än en gång understryka vikten av att positiva åtgärder på det regionalpolitiska området kommer till stånd.

Anf. 8 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Med anledning av vad Karin Israelsson sade om att ärendet är brådskande borde jag kanske påpeka att ambitionen är att utreda den här frågan, liksom andra tänkbara generella inslag i regionalpolitiken, under innevarande år och att man förhoppningsvis den 1 september skall ha ett förslag klart, så att det skall kunna beaktas i den regionalpolitiska proposition som vi planerar att lägga fram på senhösten.

Anf. 9 KARIN ISRAELSSON (c):

Herr talman! Jag vill tacka för det som jag tycker mycket positiva bemötandet av den här frågan.

3 § Svar på interpellation 1980/81:69 om sysselsättningsskapande åtgärder i Frostvikenområdet

Anf. 10 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Sven Henricsson har frågat mig om jag *nu* har någon lösning på hur man skall gå vidare med vägprojektet Stora Blåsjön–Ankarvattnet och det därmed sammanhängande gruvprojektet i Jormlien.

Bakgrunden till interpellationen är att en vägupprustning mellan Stora Blåsjön och Ankarvattnet samt vinterväghållning av Stekenjokkvägen måste ske för att gruvbrytning skall kunna påbörjas i Jormlien i norra delen av Jämtlands län.

Jag kan meddela att jag helt nyligen gav landshövding Harald Pettersson i uppdrag att biträda industridepartementet i förhandlingar med Boliden Mineral AB om att tillsammans med staten finansiera upprustning och vinterväghållning av länsvägarna 819 och 824 mellan Stora Blåsjön och Ankarvattnet i Jämtlands län.

Jag kan därför för dagen inte säga något definitivt om det aktuella väg- och gruvprojektet. Det är min förhoppning att förhandlingsuppdraget skall kunna genomföras snabbt och att det skall gå att finna en för bygden positiv lösning.

Anf. 11 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Jag vill först tacka industriministern för svaret, som väl får betecknas som ganska positivt.

Det finns ett klart samband mellan kommunikationer och näringspolitisk utveckling. Ett exempel på detta är det nu aktuella vägprojektet Stora Blåsjön–Ankarvattnet som berör förhållandena i Frostvikendelen av Strömsunds kommun i Jämtland.

Kommunen i sin helhet har svåra arbetsmarknadsproblem och en växande arbetslöshet. I Frostviken har verksamheter inom jord- och skogsbruk samt byggnads- och anläggningsarbeten dominerat bilden. Byggnadsverksamheten har haft en betydelsefull roll under kraftverksbyggandets epok. Efter 1970 har den kraftigt minskat. En mindre ökning av industrisysselsättningen har inte kunnat väga upp tillbakagången inom jord- och skogsbruk, som trots en viss insats av glesbygdstöd kraftigt gått tillbaka.

Den sektor som expanderat snabbast i området är turistsektorn, till vilken stora förhoppningar knyts bl. a. från kommunens sida. Den ökade turistnäringen i området har haft en gynnsam effekt inte bara för befintliga turistanläggningar utan även för övrig serviceverksamhet, som trots ett vikande underlag kunnat expandera. F. n. finns flera hotell och stugbyar med flera hundra bäddplatser. Med hjälp av lokaliseringsstöd har den nordligast belägna av dessa anläggningar, Blåsjöns fjällhotell, kunnat öka sin kapacitet till 130 bäddar, vartill kommer utbyggnader på aktivitetssidan i form av liftar och andra anordningar. Även andra liknande anläggningar har erhållit stöd, vilket ökat deras kapacitet och möjliggjort ökad sysselsättning.

Frågan om en förbättring av vägförhållandena i området får alltså inte enbart ses som en del av gruvverksamheten, ett intryck som man kan få av svaret på min interpellation. Det här är också fråga om att ge turistverksamheten ett gott handtag till utveckling. Det förtjänar nämnas att sträckan Strömsund–Gäddede–Stora Blåsjön–Stekenjokk–Klimpfjäll är en mycket populär sommarturistled. Hela den berörda regionen kan mycket väl ingå i en långsiktig utveckling av ett turistområde med goda alternativ till den storskaliga turismen.

Man måste alltså se denna vägfråga i ett större sammanhang. Det hör också ihop med bättre möjligheter till pendling för ortsbefolkningen då det gäller att få arbete på närbelägna orter och att kunna bo kvar i hembygden.

I vad det gäller gruvdriften i Jormlien beräknas malmkroppen räcka ca tio år, och enligt Bolidens bedömningar torde 15–20 personer kunna få arbete i direkt gruvdrift samt 5–6 personer med transporter. Även denna verksamhet har klart behov av vägupprustning och öppethållande av Stekenjokkvägen vintertid.

Arbetsgruppen för gränskommunalt samarbete har tillsammans med

*Om sysselsätt-
ningsskapande åt-
gärder i Frost-
vikenområdet*

*Om sysselsätt-
ningsskapande åt-
gärder i Frost-
vikenområdet*

länsstyrelsen i Jämtland kommit fram till att en upprustning av vägarna i området skulle medge samverkan mellan Grong Gruber A/S och Boliden Metall AB med kostnadsbesparingar för bolagen vid kalkyltillfället på ca 1 milj. kr. per år.

Som bekant är det näringslivet som mestadels gör vinster på samhällets infrastrukturella satsningar. I detta fall synes denna vinst vara anmärkningsvärd, och självfallet vore det i detta, liksom i många andra fall, berättigat med en satsning från gruvföretagens sida på vägupprustningen.

Preliminära kommentarer i pressen av talesmän för Bolidenbolaget kan dock tyda på en obenägenhet att medverka. Denna fråga har varit aktuell i flera år, och enligt min mening är det på tiden att något konkret händer och att det händer snart. Förhandlingarna med Bolidenbolaget hade kunnat ske på den här nivån tidigare.

Jag tackar än en gång för svaret, men får väl återkomma till frågan, om de nu förutskickade förhandlingarna gällande finansieringen inte ger önskat resultat.

Anf. 12 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag är ense med Sven Henricsson om att vägarna har betydelse inte bara för det som jag närmast berörde, nämligen gruvverksamheten. I en glesbygd har ju vägarna betydelse för hela näringslivet. Jag har anledning förmoda att Bolidens tveksamhet inför den förhandling som nu inleds skall vika. Från företagets synpunkt måste det ändå vara intressant att göra den här malmreserven utnyttjbar i framtiden.

Jag skall kanske också berätta för Sven Henricsson att enligt bostadsdepartementets bedömning kommer inte prövningen av gruvbrytningen enligt byggnadslagen 136 a § att medföra några problem. Det finns alltså alla möjligheter att få tillstånd att öppna gruvan. Som jag antytt i mitt svar är problemet närmast den relativt omfattande vägupprustning som måste komma till stånd för att man skall kunna klara malmtransporterna från Jormlien till anrikningsverket i Stekenjokk.

Jag tycker därför att det är ett framsteg att förhandlingar om en gemensam finansiering av vägupprustningen liksom av vinterväghållningen nu kan påbörjas. Det är min förhoppning att förhandlingsarbetet skall kunna genomföras rätt snabbt och att företaget är berett att medverka till en positiv lösning.

Anf. 13 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Jag noterar här att industriministern än en gång understryker hur angeläget det är både för turismen och för andra näringar att vägfrågan löses. Men om de här förhandlingarna som man har knutit upp så mycket förhoppningar kring skulle stranda, hoppas jag att industriministern ser en möjlighet till lösning i alla fall, så att det här vägprojektet kan realiseras.

4 § Svar på interpellation 1980/81:73 om åtgärder för att garantera sysselsättning för de anställda vid Öresundsvarvet

Nr 60

Torsdagen den
15 januari 1981

Anf. 14 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Hugo Bengtsson har frågat om jag vill redovisa de åtgärder som vidtagits eller som man står i begrepp att vidta för att garantera sysselsättning och trygghet för de anställda vid Öresundsvarvet.

Enligt vad jag har inhämtat från Svenska Varv utarbetas f. n. inom Öresundsvarvet i samarbete med de fackliga organisationerna en utvecklingsplan för att så långt möjligt mildra effekterna av nedläggningen av varvsverksamheten. Planen syftar till att i så stor utsträckning som det är kommersiellt lönsamt sysselsätta personal och anläggningar vid varvet i ny verksamhet. MBL-överläggningar om planen pågår f. n. mellan företag och fackliga organisationer. Jag kan därför inte nu redovisa vilken eller vilka verksamhetsgrenar som kan komma att startas. Preliminära bedömningar pekar dock på att endast en begränsad del av de anställda kan beredas sysselsättning på detta sätt. Huvuddelen av de anställda får således söka anställning vid andra företag.

I syfte att förbättra förutsättningarna för företagen i Landskronaområdet att anställa dem som blir övertaliga vid Öresundsvarvet pågår f. n. överläggningar mellan Svenska Varv och olika lokala intressen i Landskronaområdet. Överläggningarna syftar till att bilda ett etableringsbolag i Landskrona.

Så snart en realistisk plan presenterats för etableringsbolagets verksamhet och lämpliga lokala intressenter knutits till bolaget, är jag beredd att föreslå regeringen att medel från anslaget Bidrag till Svenska Varv för vissa utvecklingskostnader utbetalas för att finansiera bolagets verksamhet. Jag vill i detta sammanhang erinra om att regionalpolitiskt stöd kan lämnas till utbyggnader inom industrin i Landskronaregionen, och samhället har dessutom möjligheter att använda arbetsmarknadspolitiska medel.

Vad avser verkstadsskolan vid Öresundsvarvet finns – med hänsyn till beslutet att lägga ned varvet – inte längre behov av denna utbildning för Svenska Varvs del. Frågan om eventuell ersättning för den verkstadsskola som därmed upphör bör kunna lösas av kommunen i samarbete med andra lokala företag som kan ha intresse av verkstadsutbildning. Statsbidrag kan utgå till kommunen för sådan utbildning.

Anf. 15 HUGO BENGTSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka industriministern för svaret. Det är nu inte mer än drygt två månader sedan vi senast diskuterade frågan om och på vilket sätt arbetet skulle bedrivas för att ta fram nya arbetstillfällen åt de anställda vid Öresundsvarvet. Diskussionen har då som nu föranletts av det riksdagsbeslut som togs i juni månad i fjol, då det bestämdes att 900 man skulle friställas på litet sikt. För att ge varvskoncernen möjlighet att ta fram nya arbetsuppgifter, vid varvet eller i regionen, ställde riksdagen som bekant 100 milj. kr. till förfogande. Ännu när jag för mindre än en månad sedan

Om åtgärder för att garantera sysselsättning för de anställda vid Öresundsvarvet

Torsdagen den
15 januari 1981

*Om åtgärder för
att garantera sys-
selsättning för de
anställda vid Öre-
sundsvarvet*

skrev den interpellation som vi nu diskuterar, hade ingen del av dessa medel tagits ut från sitt konto.

Jag vet förvisso att nya arbetstillfällen i dagens kärva konjunkturläge inte växer på träd, men ledningen för Svenska Varv har bokstavligt talat suttit med armarna i kors. Man har över huvud taget inte gjort någonting för att försöka lösa de förestående svårigheterna. Och dessa blir ju större allteftersom tiden går. Varvskoncernen har som bekant i strid med riksdagens beslut bestämt sig för att avveckla hela varvsrörelsen. Det är alltså i dag inte fråga om att ta fram jobb för 900 utan för 2 500 man. Och Svenska Varv skall inte föreställa sig att det kan frånsvara sig sitt ansvar för företagets anställda genom det fattade beslutet om nedläggning. Företaget har kvar sitt ansvar för samtliga anställda och deras framtid. Om företagsledningen inte har förstått detta, så är det hög tid att industriministern gör det klart för den. Nu brådskar det verkligen att komma med konstruktiva förslag.

Jag vill också fästa industriministerns uppmärksamhet på att utvecklingen i Landskrona kommun varit ytterst ogynnsam i övrigt ur sysselsättningsynpunkt. 1 500 arbetstillfällen har försvunnit under den senaste femårsperioden, samtidigt som befolkningen har minskat med 2 000 personer, och detta i en kommun med endast 37 000 innevånare. Nu säger industriministern i svaret att man i samarbete med facket håller på att ta fram en utvecklingsplan för att så långt möjligt mildra effekterna av varvsrörelsens avveckling. Ja, det är bra att detta arbete nu är i gång, men det borde det ha varit för ett halvår sedan.

Men industriministern säger också i svaret att preliminära bedömningar pekar på att endast en begränsad del av de nu anställda kan beredas sysselsättning på detta sätt. Huvuddelen får således söka anställning vid andra företag.

Ja, det är lätt att säga tulipan, men som bekant betydligt svårare att göra en. Situationen är ju den att det inte finns några lediga jobb som står och väntar på dem som kommer att friställas. I Landskrona finns inga, och av rapporten från länsarbetsnämnden i Malmöhus län framgår att man nu har 11 000 arbetslösa i länet. Det finns med andra ord ingenting att pendla till heller. Jag tycker mig också kunna läsa mellan raderna i svaret att industriministern är medveten om situationen sådan jag här beskrivit den.

Sedan pekar industriministern på de ansträngningar som nu görs för att om möjligt bilda ett etableringsbolag där lokala intressenter i området skulle kunna vara med och göra en insats. Initiativet, som har kommit från de kommunala och fackliga representanterna i Landskrona, är bra, men Svenska Varv får här bjuda till och sätta in resurser för att få snurr på detta initiativ. Det är ju positivt att notera industriministerns löfte att ställa medel till förfogande för att finansiera bolagets verksamhet. Industriministern är dock enligt min uppfattning ganska försiktig då han framhåller att det skall vara en realistisk plan för att satsning skall göras. Ja, naturligtvis skall det hela inte baseras på någon form av luftballong, så långt kan vi vara överens. Men å andra sidan måste det i denna typ av företagande tas vissa risker. Och

jag vill bestämt hävda att Svenska Varv inte får ges ett avgörande inflytande på bedömningen av de objekt som kan komma fram, för då kommer det aldrig att hända någonting. De lokala representanterna, kommunala och fackliga, måste i detta avseende ges ett stort inflytande.

Industriministern pekar också på möjligheterna att regionalpolitiskt stöd kan lämnas till utbyggnader inom industrin i Landskronaregionen. Jag noterar detta med viss tillfredsställelse, jag understryker *viss tillfredsställelse*, därför att det givetvis hade varit bäst, om sådana medel inte hade behövt tillgripas. Men i den situation som man nu befinner sig i är det nödvändigt att regionen behandlas som någon form av stödområde. Möjligheterna att till området lokalisera nya verksamheter ökar helt klart om vissa bidrag kan utgå, och det kommer helt visst att behövas.

Sedan var det en fråga jag ställde som industriministern inte alls har berört, nämligen frågan om reparationsverksamheten vid varvet kommer att drivas vidare. Jag har inte fått någon reaktion från industriministern på den frågan. Jag menar att det föreligger behov av ett reparationsvarv i Öresundsregionen, och detta skulle förvisso inte konkurrera med någon annan svensk varvsrörelse. De fartyg som då skulle kunna tas om hand skulle medverka till att skapa ett visst antal sysselsättningstillfällen. Om man inte bedriver någon form av reparationsverksamhet vid Öresundsvarvet, kommer detta endast att glädja de i Danmark och Nordtyskland befintliga varven.

Jag skulle vilja ställa frågan: Hur ser industriministern på denna sak?

De åtgärder som industriministern berört i interpellationssvaret och som jag har kommenterat är välbehövliga när det gäller att medverka till att i någon mån skapa nya arbetstillfällen. Men det kommer att behövas ännu mycket mer, vilket jag också har antytt.

En sak som utan tvivel skulle medverka till att i ett längre perspektiv lätta på trycket i Landskronaregionen skulle vara att regeringen omedelbart tog ställning och gav klarsignal för förverkligandet av den s. k. Sundshamnen. Framställningen om etablering av en djuphamn i Landskrona har legat i departementets lådor i nu fem år utan att svar har kunnat ges. Denna djuphamn skulle bli en tillgång för hela landet och på relativt kort sikt komma att bli lönsam. Jag förmodar att industriministern inte här och nu är beredd att ge mig ett svar. Men frågan får inte dras i långbänk på det sätt som sker. Kan jag förvänta mig att frågan om Sundshamnen får sitt slutliga avgörande i samband med presentationen av energipropositionen i mars, eller hur ser tidsplanen ut, herr industriminister?

Låt mig slutligen kommentera industriministerns svar på min fråga om hur det skall bli med den yrkesutbildning som bedrivs vid varvets verkstadsskola. Industriministern konstaterar att Svenska Varv inte längre har behov av denna utbildning och att det därför helt och hållet måste bli en angelägenhet för kommunen och de lokala företag som eventuellt kan ha intressen i frågan.

Men detta är ett mycket ytligt svar, och det framgår inte vad man avser att göra med de ungdomar som står mitt uppe i en kontrakterad treårig utbildning. Jag förutsätter emellertid att samtliga nu anställda vid verkstads-

*Om åtgärder för
att garantera sys-
selsättning för de
anställda vid Öre-
sundsvarvet*

Torsdagen den
15 januari 1981

*Om åtgärder för
att garantera sys-
selsättning för de
anställda vid Öre-
sundsvarvet*

skolan kommer att få fullfölja sin utbildning enligt gällande kontrakt. Yrkesutbildad arbetskraft av den kvalitet det här är fråga om kommer alltid att efterfrågas och att vara en tillgång, inte endast för den enskilde utan också för samhället.

Jag förväntar mig svar och kommentarer från industriministern med anledning av de ytterligare frågor som jag har ställt.

Anf. 16 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag noterar med tillfredsställelse att varvsdebatten nu har gått in i ett skede då vi riktar blickarna framåt för att försöka hitta konstruktiva lösningar på problemen. Trots allt är det uppenbarligen så att beslutet i koncernledningens styrelse att ta konsekvenserna av den ekonomiska utvecklingen för Öresundsvarvet har rensat luften och att alla goda krafter nu inriktas på att lösa problemen i omsorgen om de anställda och om regionens utveckling. Jag kan alltså när det gäller de värderingar som Hugo Bengtsson här har gjort av situationen i allt väsentligt instämma med honom.

Jag vill tillägga i det här sammanhanget att vi från industridepartementet självfallet är djupt involverade i vad som händer i Landskrona, dag för dag praktiskt taget, även om det ännu inte har föranlett några konkreta beslut.

Mitt intryck av det fortlöpande arbetet med att lösa problemen i Landskrona är att kommunen, facket och varvsledningen på ett föredömligt sätt nu gripit sig an arbetet att skapa ny sysselsättning i stället för den som kommer att försvinna på varvet. Jag tycker att det arbete som utvecklingsstiftelsen har startat också är föredömligt för orter med omställningskriser. Det positiva och optimistiska anslag som vi kunde läsa i en annons häromdagen från Landskrona tycker jag vittnar om att man där har rätt attityd till dessa frågor när man talar om Landskronas strategiska läge på gränsen till kontinenten, dess gamla industriella tradition, dess yrkesskickliga arbetskraft, dess goda kommunikationer och allt sådant som rimligen måste vara en tillgång att kunna visa på för ett företag som vill etablera sig där.

Jag har också goda förhoppningar om att etableringsbolaget som ett operativt instrument skall komma till stånd och att staten med de medel som är anvisade för ändamålet skall kunna bidra till etableringsbolagets verksamhet.

Som jag sade är vi djupt engagerade i problematiken. Vi diskuterar utifrån riksdagens beslut om lokaliseringsstöd konkreta åtgärder för Landskronaregionen, som jag hoppas också skall kunna realiseras.

När Hugo Bengtsson tar upp frågan om arbetsgivarens ansvar för de anställda vid varvet, kan jag bara vitsorda att det är självklart att Svenska Varv genom sitt dotterbolag Öresundsvarvet har ett ansvar för sina anställda. Jag vill också säga att jag inte finner anledning till någon kritik mot det sätt på vilket Svenska Varv har gripit sig an uppgiften. Jag tror att man i bästa samförstånd med facket och kommunen skall kunna lösa problemen.

Frågan om det skulle kunna bli plats för reparationsverksamhet vid Öresundsvarvet i framtiden är jag inte beredd att svara på i dag. Det är närmast en fråga som Svenska Varv har att bedöma, och det är ofrånkomligt att den frågan också sammanhänger med hur man disponerar verksamheten vid övriga driftplatser, t. ex. vid Kockums.

Hugo Bengtsson frågade mig också om inte Sundshamnen nu skulle kunna realiserats. Det är först och främst en kommunal fråga, och det är naturligtvis en planfråga både inom ramen för den fysiska riksplaneringen och när det gäller planeringen för hamnverksamheten i landet. Jag tror inte att behandlingen av energipropositionen är det beslutstillfälle vid vilket man tar ett beslut om hamnen. Men självfallet spelar hamnfrågan en avgörande roll vid bedömningen av Landskronas framtid. Att frågan inte tidigare bringats till avgörande kan ju regeringen inte lastas för, utan det beror närmast på omständigheterna. Jag kan också förstå att kommunen inte har drivit frågan speciellt intensivt förrän i det senaste skedet när man fått klart för sig hur utvecklingen kommer att bli vid Öresundsvarvet. Frågan om Sundshamnen kommer alltså att bli aktuell i samband med behandlingen av den industriella utvecklingen i Landskrona. När och på vilket sätt den kan komma att föranleda förslag från regeringen kan jag för dagen inte uttala mig om.

Verkstadsskolan vid Öresundsvarvet är ju en föredömlig institution, erkänd som en utomordentlig utbildningsanstalt. Den koppling den har haft till den aktuella verksamheten vid varvet har naturligtvis varit en stor tillgång.

Jag utgår från att verkstadsskolan skall spela en central roll i utvecklingsplanerna för Landskrona. Det råder ju inget tvivel om att verkstadsskolan är en tillgång om man tänker sig att etablera nya företag där och bygga ut befintliga företag. Det borde vara ett stort intresse för näringslivet i regionen att tillsammans med kommunen se till att verkstadsskolan kan leva vidare. Men verkstadsskolans framtid är ju en kommunal angelägenhet, och staten ger, som jag har sagt i mitt svar, statsbidrag för den typen av verksamhet.

Min livliga förhoppning är alltså att verkstadsskolan skall kunna leva vidare.

Anf. 17 HUGO BENGTTSSON (s):

Herr talman! Jag noterar tacksamt att industriministern nu på verkligt allvar har börjat ta itu med dessa för Landskrona kommun och regionen mycket viktiga frågor. Det är också positivt att notera att industriministern säger att det är mycket angeläget med konstruktiva lösningar. Ja, förvisso är det så.

Men så tillägger industriministern att han för dagen inte har någon anledning att rikta kritik mot Svenska Varv för det sätt på vilket man har agerat. Därvidlag delar jag inte industriministerns uppfattning. Jag tillhör dem som mycket bestämt hävdar att man på Svenska Varv bokstavigt talat har suttit med armarna i kors sedan vi de första dagarna i juni förra året fattade beslut här i riksdagen. Redan då beslutade vi att antalet anställda vid

Om åtgärder för att garantera systerställning för de anställda vid Öresundsvarvet

Torsdagen den
15 januari 1981

*Om åtgärder för
att garantera sys-
selsättning för de
anställda vid Öre-
sundsvarvet*

Öresundsvarvet skulle reduceras med ungefär 900. Vi anslog som bekant också 100 milj. kr. – öronmärkta för Öresundsvarvet och Landskronaregionen – för att man skulle försöka ta fram nya jobb åt de människor som på litet sikt skulle komma att friställas. Men Svenska Varv har över huvud taget inte bemödat sig om att göra någonting. Det är först under den allra senaste månaden – vågar jag väl säga – som det har börjat hända någonting. Det är tacknämligt att notera att man ändå så småningom har vaknat. Men jag tycker faktiskt att industriministern skall ta ett resonemang med Svenska Varvs ledning och tala om för den vilket stort ansvar den har för de anställda vid Öresundsvarvet och för deras framtid.

Jag kan, herr industriminister, ytterligare något utveckla vad jag sade i mitt tidigare anförande om etableringsbolaget. Industriministern har också i svaret pekat på bildandet av ett etableringsbolag såsom varande en positiv sak. Jag delar uppfattningen att detta är en positiv sak, och jag hoppas att det verkligen skall komma att ge ett gott resultat.

Men det är faktiskt först efter det att facket och de kommunala representanterna i Landskrona har lagt fram förslag om detta, tagit kontakter med företag, banker och bankfolk i Landskrona och Landskronaregionen, som Svenska Varv har börjat att arbeta med denna fråga, alltså först på ett betydligt senare stadium. Nu är Svenska Varv med i arbetet, och det noterar jag naturligtvis med tillfredsställelse.

Jag vill ha sagt detta som en förklaring till att jag inte reservationslöst delar industriministerns uppfattning att man inte har anledning att rikta kritik mot Svenska Varv.

När det gäller Sundshamnen har, som jag sade, detta ärende legat i kanslihuset ungefär fem år utan att kommunen har fått något svar. Nu säger industriministern att han förstår att det är först sedan den här kärva historien med Öresundsvarvet har uppstått som man på kommunalt håll har börjat driva frågan betydligt hårdare. Nu är det ändå inte på det sättet. Kommunalmännen i Landskrona har nämligen hela tiden drivit den här frågan. Men ärendet har som bekant varit ute på remiss hos olika instanser och därför inte kunnat klaras av från den ena dagen till den andra. Det är emellertid inte obekant att man tänkt sig att hamnen bl. a. skulle bli en storhamn för import av kol. Därför hade jag föreställt mig att regeringen möjligen i samband med den energiproposition som skall komma i mars kunde framlägga förslag även beträffande Sundshamnen.

Jag är naturligtvis väldigt angelägen om att svaret på frågan om en sådan hamn blir positivt, men jag vill å andra sidan säga att det under alla omständigheter är angeläget att få ett någorlunda snabbt svar. Från kommunalt håll lägger man nämligen ned mycken energi och möda på att försöka förverkliga hamnprojektet. Man har en oändlig massa kontakter med företag och andra världen över i den här frågan. Man lägger alltså ned stora resurser. Om det sedan blir ett negativt besked från statsmakterna i en ovisst framtid är dessa satsningar bortkastade. Man borde i så fall kunna satsa resurserna på något mer angeläget. Jag hoppas verkligen att man i kanslihuset rätt snabbt kommer fram till ett beslut i den här frågan.

Slutligen vill jag än en gång ta upp frågan om den lärlingskola, eller verkstadsskola som den oftast kallas, som finns vid Öresundsvarvet. Det omdöme som industriministern ger är helt riktigt – det är inga överord. Skolan har fullgjort en mycket stor uppgift. Jag begriper att Svenska Varv inte är särskilt intresserat av att driva skolan vidare, men min fråga till industriministern var närmast denna: Kan de elever som i dag jobbar vid skolan räkna med att med Svenska Varvs medverkan få fullfölja sin utbildning?

Om åtgärder för att garantera systerföretagets anställning för de anställda vid Öresundsvarvet

Anf. 18 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! För Svenska Varvs ledning gäller väl detsamma som har gällt för Hugo Bengtsson och mig, nämligen att man har velat avvakta innan man så att säga har klarlagt situationen. Det är alldeles uppenbart att Svenska Varv, som ju stod inför ett likvidationshot för sitt dotterbolag i Landskrona, måste ta hänsyn till de realiteterna, innan koncernledningen ger sig in i ett mer framåtsyftande arbete. Regeringen har nu utfäst sig att framlägga sådana förslag för riksdagen att likvidationshotet undanröjs. Jag har samtidigt för min del till kommunens representanter sagt att det bör vara angeläget för kommunen att genom direkta förhandlingar med Svenska Varv klara ut hur Svenska Varvs ägaransvar i fråga om Landskronavarvet skall utformas när varvet står inför sin avveckling. Det var bl. a. dessa överläggningar som ledde till att man från kommunens och facket sida tog upp förslaget om att bilda ett etableringsbolag.

Det är den vägen – vid regelrätta förhandlingar mellan kommunen och Svenska Varv – som man bör behandla Hugo Bengtssons senaste fråga om hur man tar ansvar för de elever som nu är verksamma vid verkstadsskolan. Jag kan för min del inte ge något omdöme – frågan måste bli föremål för förhandling mellan varvskoncernen och kommunen.

Mot den här bakgrunden har jag tillåtit mig att göra det uttalandet att jag som ansvarigt statsråd inte har någon anmärkning att rikta mot det sätt på vilket Svenska Varvs ledning hanterat problemen. Jag märker att aktiviteten ökar och att man från varvskoncernens sida är beredd att ta sitt ansvar.

Sundshamnen, som Hugo Bengtsson återkommer till, är först som sist en kommunal angelägenhet. Jag vill påminna om hur Göteborgs kommun hanterade utbyggnaden av Skandiahamnen genom att för finansieringen bl. a. anlita Nordiska investeringsbanken. I den mån hamnprojektet är ett planärendet som vilar hos regeringen är det självfallet en regeringsfråga, men i allt väsentligt är ändå hamnarverksamheten kommunal verksamhet.

Hugo Bengtsson preciserade sig genom att hävda att man i samband med att man tar ställning till kolets framtida roll i landets energiförsörjning också skulle ta upp den här frågan. Det är riktigt. I energipropositionen kommer man att ta ställning till kolets roll i Sveriges energiförsörjning. Sedan åligger det olika intressenter att med utgångspunkt från det ställningstagandet värdera framtiden och fatta de investeringsbeslut som är nödvändiga.

Jag har – som Hugo Bengtsson är väl medveten om – för min högst personliga del sagt att jag tycker att en i och för sig lämplig lokalisering av en

Torsdagen den
15 januari 1981

*Om åtgärder för
att garantera sys-
selsättning för de
anställda vid Öre-
sundsvarvet*

kolhamn vore just Landskrona. Men den bedömningen måste till sist göras av de intressenter – t. ex. kraftverksföretag – som skall använda kolet.

Anf. 19 HUGO BENGTTSSON (s):

Herr talman! Jag skall inte vidare diskutera frågan om Sundshamnen. Jag misstänker att vi i ett annat sammanhang får anledning att återkomma till den.

Men när industriministern fortsätter att hävda att han från sina utgångspunkter inte har någon anledning att rikta kritik mot Svenska Varv för det sätt på vilket företaget har agerat kan jag inte dela hans uppfattning. Jag menar att Svenska Varv har "sumpat" ungefär ett halvt år då det gäller att hjälpa till och försöka ta fram nya sysselsättningstillfällen vid Öresundsvarvet i Landskrona och i Landskronaregionen. Det är tid som man har förlorat, och den kan man aldrig ta igen!

Vi vet hur svårt det är att ta fram något nytt i det kärva klimat som vi i dag lever i. Det kommer uppenbarligen att ta tid. Ju fortare man kommer i gång med den verksamheten, desto större är chansen att det skall stå nya jobb färdiga när de gamla i varvsrörelsen tar slut. Det tycker jag borde vara en ambition också för ledningen av Svenska Varv.

Det hade varit angeläget att man kommit i gång med det tidigare. Men det finns ingen anledning att bråka mer om det. Jag tycker ändå att industriministern i sina samtal med Svenska Varvs ledning nu skall göra klart att man måste driva de här frågorna med verklig frensi, så att det händer någonting.

Vi kan inte föra förhandlingar beträffande verkstadsskolan från riksdagens talarstol – det blir en sak för företagsledningen och kommunala representeranter. Men jag tycker ändå att det bör ligga ett stort samhällsintresse i att i varje fall de elever som är kontrakterade i den treåriga utbildningen får en garanti för att den utbildning som de har skrivit kontrakt om kommer att fullföljas. Det kommer både eleverna och samhället att ha nytta av.

5 § Föredrogs och hänvisades

Redogörelse

1980/81:3 till arbetsmarknadsutskottet

6 § Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1980/81:220 och 221 till konstitutionsutskottet

1980/81:222 och 223 till finansutskottet

1980/81:224 till skatteutskottet

1980/81:225 och 226 till socialförsäkringsutskottet

1980/81:227 och 228 till socialutskottet

1980/81:229 och 230 till trafikutskottet

1980/81:231 till jordbruksutskottet

1980/81:232 och 233 till näringsutskottet

1980/81:234 till justitieutskottet

1980/81:235 till konstitutionsutskottet
1980/81:236 till lagutskottet
1980/81:237 till näringsutskottet

Nr 60

Torsdagen den
15 januari 1981

7 § Anmäldes och bordlades

Motionerna

- 1980/81:238 av *Bertil Fiskesjö* om remissförfarandet
1980/81:239 av *Sonja Rembo m. fl.* om rätt för kommun att utbetala bidrag för vård av barn
1980/81:240 av *Rune Torwald* och *Christina Rogestam* om ändrat öppethållande av vallokalerna, m. m.
1980/81:241 av *Carl-Henrik Hermansson* och *Jörn Svensson* om de ekonomiska långtidsutredningarna
1980/81:242 av *Rolf Andersson m. fl.* om införande av etableringskonto för blivande företagare
1980/81:243 av *Maja Ohlin m. fl.* om en miljövårdsavgift på svavelhaltiga bränslen
1980/81:244 av *Knut Wachtmeister* och *Olle Aulin* om resultatvärdering av utvecklingssamarbetet
1980/81:245 av *Nils Hjorth m. fl.* om en oljelagringsanläggning i Hargshamn
1980/81:246 av *Bengt Kindbom* om pansarövningsfältet i Skövde
1980/81:247 av *Bengt Kindbom* och *Tage Sundkvist* om ändrade regler för pensionstillskott
1980/81:248 av *Anna-Greta Skantz m. fl.* om inrättande av en försäkringsrätt i Malmö
1980/81:249 av *Knut Wachtmeister* om återinförande av karensdagar i sjukförsäkringssystemet
1980/81:250 av *John Johnsson m. fl.* om åldringsvården
1980/81:251 av *Ove Karlsson m. fl.* om bidragen till boendeservice för handikappade
1980/81:252 av *Lars-Erik Lövdén* och *Kurt Ove Johansson* om åtgärder mot prostitutionen
1980/81:253 av *Anna-Greta Skantz m. fl.* om inspektionen av privatpraktiserande läkares och tandläkares verksamhet
1980/81:254 av *Lars Werner m. fl.* om dagliga tidningar för synskadade
1980/81:255 av *Lars Werner m. fl.* om preventivmedelsrådgivningen
1980/81:256 av *Olle Aulin* om ändrade regler för intagning till högskoleutbildning
1980/81:257 av *Olle Aulin* om en särskild högskoleenhet i Malmö
1980/81:258 av *Olle Aulin* om ett internationellt universitet i sjösäkerhetsfrågor
1980/81:259 av *Gunnar Olsson* och *Gudrun Sundström* om vissa tjänster för vårdutbildningen i gymnasieskolan m. m.
1980/81:260 av *Stig Alftin m. fl.* om SJ:s verksamhet i Bollnäs
1980/81:261 av *Anders Björck* om trafiken på Bromma flygplats

- 1980/81:262 av *Åke Gustavsson m. fl.* om sammanhållning av vissa resurser inom SJ
- 1980/81:263 av *Åke Gustavsson m. fl.* om nybyggnation av riksväg 31
- 1980/81:264 av *Bertil Jonasson m. fl.* om utformningen av telefontaxorna
- 1980/81:265 av *Wiggo Komstedt och Bo Lundgren* om trafiken på Bromma flygplats
- 1980/81:266 av *Sixten Pettersson* om skyldighet att använda säkerhetsbälten i taxibilar
- 1980/81:267 av *Ulla Tillander m. fl.* om båt- och färjetrafiken över södra Öresund
- 1980/81:268 av *Rune Torwald* om minskat anslag till Posthus m. m.
- 1980/81:269 av *Ove Karlsson m. fl.* om åtgärder mot försurning av mark och vatten
- 1980/81:270 av *Ralf Lindström m. fl.* om ålljustring
- 1980/81:271 av *Lars Werner m. fl.* om åtgärder mot viss animalieproduktion
- 1980/81:272 av *Lars Werner m. fl.* om obligatorisk förhandsgranskning av nya produkter, m. m.
- 1980/81:273 av *Per Olof Håkansson m. fl.* om småföretag i Skåne som underleverantörer
- 1980/81:274 av *Bengt Silfverstrand m. fl.* om lotteritillstånd för kooperativa konsumentgillen
- 1980/81:275 av *Axel Andersson m. fl.* om förläggning av statlig verksamhet till Gävleborgs län
- 1980/81:276 av *Per Olof Håkansson m. fl.* om det regionalpolitiska stödet
- 1980/81:277 av *Paul Jansson m. fl.* om sysselsättningen i Skaraborgs län
- 1980/81:278 av *Maj-Lis Landberg m. fl.* om stödundervisning inom arbetsmarknadsutbildningen
- 1980/81:279 av *Olof Palme m. fl.* om arbetsgivarnas lockouträtt
- 1980/81:280 av *Sven-Gösta Signell m. fl.* om lokaliseringen av ett institut för metodutveckling m. m. inom den yrkesinriktade rehabiliteringen
- 1980/81:281 av *Sten Svensson och Karl Leuchovius* om den regionalpolitiska utvecklingen i Skaraborgs län
- 1980/81:282 av *Lars Werner m. fl.* om förbud mot avsked vid strejk, m. m.
- 1980/81:283 av *Rolf Andersson* om organisationen av räddningstjänsten
- 1980/81:284 av *Ove Karlsson m. fl.* om föreskrifter om klämfria dörrar
- 1980/81:285 av *Lars-Erik Lövdén och Kurt Ove Johansson* om besittningsskyddet och hyressättningen för affärslokaler
- 1980/81:286 av *Knut Wachtmeister* om direktverkande elvärme
- 1980/81:287 av *Knut Wachtmeister* om omprövning av den kommunala vectorätten

8 § Anmälan av interpellation

Nr 60

Torsdagen den
15 januari 1981

Anmäldes och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

den 14 januari

Anmälan av interpellation

1980/81:81 av *Lars Werner* (vpk) till statsministern om sysselsättningspolitiken:

I valrörelsen 1976 hävdade statsministern att det behövdes 400 000 nya jobb. I oktober 1980 behövdes 100 000 nya jobb. I det nu presenterade budgetförslaget accepteras däremot utan vidare en *ökning* av arbetslösheten med ca 60 000 människor. Denna ökning är ett direkt resultat av regeringens ekonomiska åtgärder mot kommunerna, nerdragning av inhemsk efterfrågan, fortsatt lågt byggande, m. m.

Om centerpartiet och den borgerliga regeringen tidigare förordat en politik för "full sysselsättning", kan det nu konstateras att man definitivt övergivit detta mål. Målet har nu reducerats till "en i internationell jämförelse låg arbetslöshet", och man är t. o. m. beredd att använda ökad arbetslöshet som en metod för att "förbättra" statsfinanserna.

I regeringens finansplan och i budgetförslaget aviseras också en ökad "flyttlasspolitik". Människorna i Norrlands- och skogslänen, t. ex. Norrbotten och Värmland med en arbetslöshet på 15 398 resp. 7 922 (november 1980), skall nu åter tvingas att flytta till osäkra arbetstillfällen i tätorterna i söder. När det gäller det särskilt hårt drabbade och utsugna Norrbotten har olika regeringsledamöter, bl. a. arbetsmarknadsministern och industriministern, gjort anmärkningsvärda uttalanden om att "de stora lösningarnas tid är förbi" och om avveckling av LKAB och därmed också nästintill av hela länet. Om centerpartiet och den borgerliga regeringen tidigare talat om "decentralisering och regional utveckling" visar dessa uttalanden att man definitivt övergivit också detta mål. Detta är en högervridning, en cynisk och löntagarfientlig politik, och en kvalitativt ny syn på arbetslöshetsproblemen.

Under hela 1970-talet har sysselsättningen minskat inom industrin. De nödvändiga industriinvesteringarna har uteblivit. I stället har de svenska industriföretagen i ökad omfattning gjort utlandsinvesteringar.

Regeringen har passivt åsett denna utarmning av svensk industri utan att ingripa, och man har inte vidtagit några åtgärder för att tvinga fram investeringar för nya industrier och fler industrijobb i Sverige. De borgerliga partierna har avslagit alla konkreta och konstruktiva förslag som framställts.

Den ökning av sysselsättningen som ändock ägt rum har framför allt varit en utvidgning av den offentliga sektorn. Samtidigt som 100 000 industrijobb försvann under 1970-talet tillkom ca 400 000 nya jobb inom kommunerna. Regeringen berömmar sig ofta för denna sysselsättningsökning och tar den

*Meddelande om
frågor*

som bevis för sina egna framgångsrika insatser. Sanningen är dock att dessa arbetstillfällen tillkommit mot de borgerliga partiernas vilja och att antalet anställda visserligen ökat på senare tid men ännu är lägre än t. ex 1976 års siffror. F. ö. minskar nu också sysselsättningen, och antalet sysselsatta kommer att minska ytterligare.

Trots uteblivna insatser för att öka industrissysselsättningen och sysselsättningen över huvud taget riktar regeringen nu direkta åtgärder mot kommunerna, vilket kommer att medföra ytterligare sysselsättningsminskningar. Sammantaget medför regeringens politik att arbetslösheten kommer att öka kraftigt under 1981. Detta är motsägelsefullt, särskilt som regeringen med årets budget och finansplan påstår sig vilja förbättra statsfinanserna. Ökad arbetslöshet medför ju minskad produktion, vilket försämrar statsfinanserna ytterligare.

Det saknas inte investeringskapital; de svenska storföretagen hade enligt riksbanken vid halvårsskiftet 1980 ca 45 miljarder kronor i likvida medel. Ändock ökar inte industriinvesteringarna. Företagen föredrar att använda sitt kapital för olika spekulationsaffärer – och utarmningen av svensk industri fortsätter.

Jag vill därför fråga statsministern:

1. Är "en i internationell jämförelse låg arbetslöshet" regeringens nya sysselsättningsmål?
2. Vilka konkreta åtgärder avser regeringen förelägga riksdagen för att öka sysselsättningen i Norrbotten och Värmland?
3. Vilka åtgärder är regeringen beredd att vidta för att tvinga storföretagen att öka industriinvesteringarna och sysselsättningen i Sverige? Och om storföretagen fortsätter vägra att investera i Sverige, är då regeringen och statsministern beredda att ingripa och tillse att de kapitaltillgångar de har investeras i nya svenska industrier?

9 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 14 januari

1980/81:211 av *Thure Jadestig* (s) till industriministern om en plan för handelsstålsindustrins utveckling:

Styrelsen för Hallstahammars AB fattade den 13 januari 1981 beslut om att inleda MBL-förhandlingar om en närmast total avveckling av verksamheten vid företaget. Närmare 350 arbetstillfällen kommer att försvinna. För Hallstahammars del skulle detta betyda oerhörda svårigheter. Arbetsmarknaden är redan i dag mycket hårt ansträngd.

Inte minst från facklig sida har man krävt att regeringen i samverkan med företagen och de anställda skall utarbeta en plan för handelsstålsindustrins

utveckling. Man har också begärt att industriministern skall infria sitt tidigare löfte om kraftfulla insatser för att trygga sysselsättningen på bruksorterna.

Jag vill mot denna bakgrund fråga industriministern:

1. Vilka åtgärder kommer regeringen att vidta för att motverka den nu pågående och helt oplanerade utslagningen inom handelsstålsindustrin?

2. Vilka åtgärder planeras för att trygga sysselsättningen på bruksorterna och då också i Hallstahammar?

1980/81:212 av *Hans Petersson* i Hallstahammar (vpk) till industriministern om åtgärder för att rädda sysselsättningen vid Hallstahammars AB:

Hallstahammars AB:s styrelse har beslutat lägga ner de varma delarna vid företaget. Det betyder att mer än 300 personer väntas bli arbetslösa. För Hallstahammars kommun är detta inget mindre än ett dråpslag, då man under hela 1970-talet har haft en negativ utveckling, på grund av det ensidiga beroendet av stålindustrin.

I en interpellationsdebatt på hösten 1979 angående företagens problem och dess betydelse för bygden hänvisade industriministern till att de små handelsstälverken som lämnades utanför SSAB förutsattes genomföra nödvändiga förändringar utan statlig inblandning.

Företag och fack har presenterat flera olika lösningar under åren. Bl. a. har ett samarbete med Lesjöfors varit aktuellt utan att kunna genomföras. Facket har presenterat flera förslag med inriktning på att behålla metallurgin vid företaget.

Nu har emellertid domen fallit, och bolagsstyrelsen vill avveckla de olönsamma delarna.

Mot bakgrund av det anförda vill jag fråga industriministern:

Avser industriministern nu att ta några initiativ för att rädda sysselsättningen vid Hallstahammars AB?

1980/81:213 av *Bertil Måbrink* (vpk) till industriministern om provborrningar för förvaring av radioaktivt avfall:

I Ovanåkers kommun i Hälsingland bedriver Prav. Programrådet för radioaktivt avfall, under stort hemlighetsmakeri provborrningar. Dessutom planerar man ytterligare sådana i Hudiksvalls kommun.

Ortsbefolkningen har reagerat kraftigt mot denna verksamhet och ställer sig frågande till vad som är på gång.

Jag vill därför fråga industriministern:

Vad är avsikten med de pågående och planerade borrningarna i Hälsingland?

Nr 60

Torsdagen den
15 januari 1981

*Meddelande om
frågor*

Nr 60

Torsdagen den
15 januari 1981

*Meddelande om
frågor*

1980/81:214 av *Lennart Brunander* (c) till kommunikationsministern om efterlevnaden av 1979 års trafikpolitiska beslut i visst fall:

Trafikutskottet uttalade i sitt betänkande 1979/80:18 om den nya trafikpolitiken att de blivande huvudmännen för lokal och regional kollektivtrafik i länen bör få möjlighet att förutsättningslöst överväga vilka bandelar som skall ingå i det framtida regionala och lokala persontrafiksystemet. Detta skulle också gälla i fråga om begränsningar i persontrafiken på vissa bandelar.

I Västsverige skall huvudmännen i fråga vara i funktion senast den 1 juli 1983. Mot denna bakgrund är det förvånande att SJ från nu kommande tidtabellskifte har för avsikt att dra in vissa tågförbindelser på bandelen Göteborg–Borås. Dessa tågförbindelser har stor betydelse för många som bor utefter banan och har sitt arbete i Göteborg. Skolelevernas resor till skolan påverkas också, varför en indragning skulle medföra ökade kostnader för kommunerna.

Mot denna bakgrund vill jag ställa följande fråga:

Vilka åtgärder planerar kommunikationsministern för att se till att SJ följer intentionerna i 1979 års trafikpolitiska beslut?

den 15 januari

1980/81:215 av *Bertil Jonasson* (c) till industriministern om sysselsättningen i Storfors:

Sysselsättningssituationen i Storfors är som bekant mycket svår. 450 arbetare har varslats om uppsägning, vilket för en ort av Storfors storlek är synnerligen besvärande. Från värmländskt håll har yrkanden om åtgärder framförts.

Vilka konkreta åtgärder ämnar industriministern vidtaga för att man praktiskt skall kunna komma till rätta med sysselsättningssituationen i Storfors?

1980/81:216 av *Allan Åkerlind* (m) till kommunikationsministern om trafiken på Roslagsbanan:

Två motioner i vilka begärdes åtgärder för att säkerställa fortsatt trafik på Roslagsbanan förelåg vid förra riksmötet.

Motionerna avstyrktes av trafikutskottet i betänkande 1979/80:10 "under hänvisning till redan pågående utredningsarbete om förutsättningarna för den gods- och persontrafik på järnväg som berör Stockholmsregionen".

Detta blev också riksdagens beslut.

Trots detta riksdagsbeslut har kommunikationsministern nyligen bifallit SL:s ansökan om att få lägga ned en del av Roslagsbanan.

Vilka motiv har kommunikationsministern för att frånträda riksdagens beslut angående Roslagsbanan att utredningsresultatet skall avvaktas?

1980/81:217 av *Birger Rosqvist* (s) till kommunikationsministern om former-
na för utredning av visst tankfartygshaveriet:

Omständigheterna kring haveriet med det sovjetiska fartyget José Martí i
Stockholms skärgård förra veckan tilldrar sig stort intresse. Spekulationer
om orsak till olyckan förmedlas i riklig mängd till allmänheten.

Ansvar för sjösäkerheten i farlederna åvilar sjöfartsverket. Det är dess
avdelning sjöfartsinspektionen med sin säkerhetssektion som utreder de allra
flesta sjöolyckor.

Mot bakgrund av en del uppgifter som cirkulerar kring olyckan kan
ifrågasättas om sjöfartsinspektionen skall svara för haveriutredningen. Det
kan tyckas att myndigheten utreder sig själv, och därmed får utredningen en
stämpel på sig av att vara partisk.

Det finns numera även för sjöolyckor en statlig haverikommission utan
anknytning till sjöfartsverket.

Jag vill fråga kommunikationsministern:

Är det inte lämpligast att statens haverikommission utreder omständighe-
terna kring tankfartygshaveriet i Stockholms skärgård?

10 § Kammaren åtskildes kl. 13.55.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert

Nr 60

Torsdagen den
15 januari 1981

*Meddelande om
frågor*