

1980/81:97

Tisdagen den 17 mars

Kl. 15.00

1 § Justerades protokollet för den 9 innevarande månad.

2 § Svar på fråga 1980/81:194 om SJ:s vagnlasttrafik vid Rimforsa

Anf. 1 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Anna Wohlin-Andersson har frågat mig om jag är beredd att medverka till att vagnlasttrafiken vid Rimforsa kan bibehållas även efter den 1 augusti 1981.

Kinda kommun har i framställning till kommunikationsdepartementet den 4 december 1980 begärt regeringens prövning av SJ-distriktets preliminära beslut att den 1 augusti 1981 lägga ned vagnlasttrafiken vid Rimforsa station. Ärendet behandlas enligt den speciella rutin som tillämpats ända sedan år 1968 och som tillkommit på riksdagens initiativ. Kommunens framställning har därför remitterats till länsstyrelsen i Östergötlands län och SJ:s centralförvaltning. Av SJ:s svar framgår att SJ är berett att erbjuda den ende kvarvarande trafikanten möjligheter att t. v. lasta och lossa vagnar vid Rimforsa station. Särskilt avtal får i så fall slutas mellan parterna.

Anf. 2 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret, även om jag finner det något dunkelt och otillfredställande och gärna vill ha det förtydligt.

Vad menas t. ex. med orden "vid Rimforsa station"? I dag går ett industrispår från denna station till trafikantens industri. Skall han inte få använda detta spår i framtiden och lasta vid sin lastkaj, eller är det bara jag som tolkar svaret fel? Skall han ha upp lasten på bil först för att köra bilen fram till Rimforsa station, så är ju hela vitsen med järnvägstransporten borta.

Det talas i svaret om "särskilt avtal". Men redan i dag finns ett avtal mellan SJ och industrin i fråga. Jag hoppas att orden inte innebär att man tänker öka den här industrins kostnader för att anlita järnvägen. Då tvingar man ju över industrin till lastbilstransporter, och det vore fel ur både transport- och

Tisdagen den
17 mars 1981

*Om SJ:s vagnlast-
trafik vid Rimfors-
sa*

energisympunkt.

Men det värsta med svaret är att det inte ger några öppningar för framtiden. Sedan regeringen 1978 beslöt att låta vagnlasttrafiken vara kvar vid Rimforsa t. v. har kommunen byggt ett industrihotell utmed det förut omtalade stickspåret och avsatt mer mark för planerad industri. Det här svaret utesluter industrihotellets gäster och tillkommande industri från att få anlita SJ för godstransporter från Rimforsa – eller hur? Ingen skulle vara gladare än jag, om jag misstolkat svaret på den här punkten.

I svaret sågs att kommunens framställning enligt rutin remitterats till länsstyrelsen i Östergötland och till SJ, och så refereras SJ:s svar men inte ett ord av vad länsstyrelsen sagt. Detta finner jag också något märkligt. Länsstyrelsen har i sitt svar tagit upp de näringspolitiska, sysselsättningsmässiga och regionalpolitiska aspekterna på det här ärendet och framhållit att om SJ får lägga ner godstransporterna från Rimforsa är detta en trafikpolitik som går helt emot de regionalpolitiska riktlinjer länsstyrelsen enhälligt fastlagt och arbetar efter. I 1977 års riktlinjer och föreskrifter för regionalpolitiken i Östergötland uttalade också riksdagen att den södra länsdelen, vari bl. a. Kinda ingår, skulle betraktas som ett prioriterat område i fråga om olika insatser för att stärka och utveckla näringslivet. Och enligt riksdagens beslut våren 1979 fördes Kinda kommun, där Rimforsa ligger, till stödområde 1.

Enligt min uppfattning får inte SJ:s trafikpolitik gå helt på tvärs mot den regionalpolitiska målsättning som först regionala myndigheter och sedan riksdagen fastlagt och som kommuner och länsstyrelse arbetar hårt för att förverkliga. Jag hoppas att det länsstyrelsen sagt i sitt remissvar kommer att vägas in i statsrådets slutliga bedömning av det här ärendet.

Till sist vill jag anlägga ytterligare en aspekt på denna fråga. Järnvägen Linköping–Hultsfred, utefter vilken Rimforsa ligger, ingår i riksnätet och håller på att rustas upp för rätt dryga pengar. Är det då vettigt att just i den vevan lägga ner den generella vagnlasttrafiken från en av de endast tre kvarvarande godsstationerna utmed banan?

Anf. 3 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag skulle naturligtvis ha kunnat skriva en längre uppsats i mitt svar till fru Wohlin-Andersson, men den hade jag inte hunnit läsa upp på tre minuter.

Att länsstyrelsen är positiv är inte så ovanligt – alla som inte har det ekonomiska ansvaret är alltid mycket positiva. Vi som är politiker vet att det är så. Det hindrar inte att de kan ha rätt. Men när vi nu talar om Rimforsa så gäller det 31 vagnar om året – inte om dagen – och det är naturligtvis inte en bra ekonomisk bas för dem som skall betala fiolerna. Trots detta är man beredd att träffa ett avtal med företaget. Och självfallet skall stickspåret och även sidospåret vara kvar, så det är inte något problem.

Om det nu är så att industrihotellet har intresse av järnvägsdrift, så råd vederbörande, med mitt i snabbprotokollet redovisade uttalande som grund, att med omedelbar verkan ta kontakt med SJ för att diskutera vilken typ av

frakter och transporter man vill ha. Ingen blir gladare än jag om man använder järnvägen. Men jag är ledsen att säga att 31 vagnar om året är en utomordentligt klen bas för järnvägstrafik – det måste vi vara överens om.

Säg därför till dem på industrihotellet och alla dem som satsar att de så fort som möjligt skall försöka tala om hur många godsvagnar de vill ha och att de vill ha järnvägstransporter. På så sätt kan vi hjälpas åt att rädda järnvägen. Järnvägen räddas inte av ord i riksdagen, inte heller av att vi lägger ut pengar på onödiga saker. Järnvägen räddas av frakter av gods och av att hjulen rullar i svensk industri.

Anf. 4 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för det senaste beskedet. Industrihotellet är ju nybyggt, och man har i dagarna hållit på med att skaffa hyresgäster till hotellet. Därmed är två saker självklara. Det ena är att det knappast är möjligt att just i dag säga hur mycket man vill anlita järnvägen. Det andra är att det blir betydligt svårare för kommunen att skaffa hyresgäster om inte de småindustrier man hoppas få till industrihotellet har möjlighet att använda SJ. Men nu har jag ju fått svaret att de kommer att få den möjligheten.

Låt mig också säga att siffran 31 är riktig när det gäller antalet lastade vagnar 1979/80. 1977/78 var siffran 44, och 1978/79 var den 47. Också det är naturligtvis relativt små siffror i sammanhanget. Men jag vill säga två saker till detta. För det första var det på grund av den allmänna konjunkturedgången som vagnlasttrafiken minskade så drastiskt det senaste året. För det andra är vi överens om – det står t. o. m. i regeringsförklaringen – att vi skall hjälpa även de mindre företagen. Det kan ju i framtiden finnas flera mindre företag som vill använda Rimforsa som godsstation, och därför anser jag att det är så viktigt att den möjligheten finns kvar.

Anf. 5 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag skulle t. o. m. kunna tänka mig att gå så långt att vi i det beslut som kommer kunde uppdra åt SJ att behålla de här sidospåren. Jag har sagt att de skall vara kvar och att det inte finns några andra planer. Men om det är en ytterligare garanti, så finns det möjligheter för kommunen, som nu försöker få tag i kunder, att se till att få kunder som har behov av och vill utnyttja järnvägen för transporter.

Anf. 6 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Herr talman! Till detta uttalande har jag naturligtvis ingenting annat att säga än att jag tackar för det. Det är positivt, och jag skall framföra det till kommunen.

Tisdagen den
17 mars 1981

Om Västgötabanans framtid

Anf. 7 Kommunikationsministern ULF ADELSOHN:

Herr talman! Stig Genitz har frågat mig när kommunikationsdepartementets behandling av frågan om Västgötabanans framtid blir klar.

Länsstyrelsens utredning om Västgötabanans framtid är på remiss till SJ. Enligt uppgift kommer svaret in till departementet inom några veckor. Med det underlaget kommer vi så snart som möjligt att slutföra beredningen. Kontakter kommer därvid att tas med länsstyrelsen, kommuner och övriga berörda parter.

Anf. 8 STIG GENITZ (c):

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

Länsstyrelsen gjorde en utredning i denna fråga, och i månadsskiftet mars-april förra året lade man fram ett förslag om breddning av den här banan, som är ungefär 8 mil lång.

I början av april var kommunikationsministern i Skaraborgs län, och han sade redan då att han inte hade stor förhoppning om att man kunde göra något åt den här järnvägen. I månadsskiftet mars-april föreslog länsstyrelsen att man skulle bredda järnvägen i enlighet med utredningens förslag. Man föreslog i andra hand att järnvägen Vara-Nossebro skulle breddas. Den 9 maj skickade kommunikationsdepartementet över ärendet på remiss till SJ:s centralförvaltning. Sedan har det inte hörts någonting.

Oron hos företagen och kommunerna längs den här järnvägen är stor, i synnerhet med tanke på vad kommunikationsministern sade i april månad. Järnvägen är viktig för de företag som finns här och som använder den, och den är också viktig när det gäller nyetablering av företag.

Alternativet är naturligtvis att frakta på landsväg, men det är för många av de företag som nu använder järnvägen en helt ny transportform. Eftersom vägarna i de här bygderna ofta är av dålig kvalitet, torde det också kosta stora summor att rusta upp dem.

Många företag använder denna järnväg. Det största är nog Necks Verkstäder AB med fabriker i Nossebro, som fraktar med 500–700 vagnar om året – det kan jämföras med de 31 vagnar, som vi nyss hörde talas om. Västsvenska Lantmän fraktar en hel del till Skara, Kvänum och Götene, och vidare har vi Kjellströms Mek. Verkstad AB, som fraktar med bortåt 100 vagnar om året. Ytterligare ett företag är Götenehus AB med ungefär 150 vagnar om året, och det företaget räknar med en ökad export under kommande år.

Detta var bara några exempel på företag som använder järnvägen. Det finns givetvis många fler som gör det. Tidigare har transporterna på järnvägen minskat, men under 1979 har de ökat med 50 %.

Till detta kan också läggas att militärbefälhavaren i Milo Väst har uttalat att det ur försvarssynpunkt vore värdefullt att ha järnvägen kvar.

Anf. 9 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Som jag nyss sade till Anna Wohlin-Andersson är det inte ovanligt att länsstyrelsen föreslår en breddning. Den skall ju inte betala, utan det skall andra göra, och den som inte skall betala är alltid den som är mest positiv till att lägga ut pengar – det gäller kanske oss alla.

Jag håller med om att det här ärendet har tagit lång tid. Det har tagit för lång tid, men detta är rätt komplicerat, och länsstyrelsen har ju angivit inte mindre än nio olika alternativ. Jag sade för ungefär ett år sedan att jag var mycket tveksam till den här breddningen, och jag kan säga att jag är än mer tveksam i dag. Att rusta upp banan mellan Forshem och Nossebro, som är litet drygt 8 mil lång, skulle nämligen enligt SJ kosta 113 milj. kr. De pengarna har vi inte.

Låt mig jämföra med en annan sträcka som behandlas i ett ärende som nu ligger på riksdagens bord, nämligen bandelen mellan Forsmo och Hoting, som är en tvärbana till inlandsbanan. Där är det fråga om att frakta 600 000 ton timmer per år och en upprustning som kostar 50 milj. kr. Det är en upprustning som jag verkligen hoppas att vi får pengar till, för det skulle gagna svensk järnväg och svenskt skogsbruk och göra det möjligt för oss att få bra timmertransporter. I det nu aktuella fallet skulle upprustningen för 27 000 ton kosta 113 milj. kr., alltså mer än dubbelt så mycket. Jag tror att det är rimligt att säga att förutsättningarna för att vi skall få fram de pengarna i det här landet, som i dag lånar av utlandet till sin höga levnadsstandard, är försvinnande små.

Anf. 10 STIG GENITZ (c):

Herr talman! I svaret står att man tänker ta kontakt med länsstyrelsen, kommuner och övriga berörda parter. Jag hoppas att man vid de kontakterna, trots att dessa instanser inte skall betala det hela, lyssnar till vad de har att säga och tar hänsyn till deras argument.

4 § Svar på fråga 1980/81:301 om en bro vid Bjursunds ström**Anf. 11** Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Ewy Möller har frågat mig om jag vill lämna riksdagen upplysning om vad som är det faktiska läget avseende fattade beslut och anvisade medel för byggande av en bro vid Bjursund i Kalmar län.

Enligt den av riksdagen fastlagda planeringsordningen tar varken riksdag eller regering ställning till vilka konkreta vägobjekt som skall utföras med de medel som ställs till vägverkets förfogande. De objekt som finns upptagna i flerårsplanerna för byggande åren 1979–1988 skall utföras i den ordning som planerna anger. Regering och riksdag tar ställning till det belopp som skall anvisas för vägbyggandet i hela landet. Det är sedan vägverkets uppgift att fördela dessa medel enligt gällande planer.

I flerårsplanen för byggande av länsvägar i Kalmar län finns bro över Bjursunds ström upptagen med planerad byggstart år 1982.

*Om en bro vid
Bjursunds ström*

Statens vägverk räknar i sin programbudget för åren 1981–1983 med att bron skall kunna börja byggas under år 1982 och bli färdig år 1984.

Anf. 12 EWY MÖLLER (m):

Herr talman! Jag får tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga och får väl vara nöjd så till vida att kommunikationsministern har en positiv inställning till byggandet av en bro vid Bjursunds ström i Kalmar län. Detta kan kanske dämpa den oro som är anledningen till att jag ställde frågan. Det finns nämligen en stor oro bland de människor som bor och idkar näring i Loftahammar och som i decennier har väntat på bron och nu trots att målet är ganska nära. Oron har uppstått på grund av de farhågor som under senare tid har uttalats litet för ofta dels av vägverket i Kalmar, dels också av socialdemokrater i Kalmar län som yrkat på medel på tilläggsbudget för den här bron. Man ifrågasätter ett påbörjande av brobygget 1982, därför att det befaras att vägenslagen för investeringar 1983/84 reduceras så kraftigt att man helt plötsligt står utan pengar för att kunna fullfölja projektet. Man befarar också att man måste ta i anspråk medel från driftanslaget för underhåll av vägar. Det här vore djupt olyckligt och får naturligtvis inte ske. Konsekvensen skulle ju bli att underhållet i hög grad eftersattes.

Nu hade jag hoppats att jag i dag skulle få ett svar som kunde tolkas så, att farhågorna är onödiga. Det är helt riktigt att ansvaret för brobygget åvilar vägverket i Kalmar. Enligt uppgift från vägverket ligger också bron vid Bjursunds ström högst i fråga om prioritet. Det finns också i 1982 års budget medel anslagna för ett igångsättande av bygget. Jag är också medveten om, att har man väl kommit i gång med brobygget, kommer det naturligtvis att rulla vidare. Det hade emellertid varit bra, om det hade funnits någon överenskommelse mellan kommunikationsdepartementet och vägverket i Kalmar, där det klart uttalas att medel kommer att anvisas för ett fullföljande av projektet 1983 och 1984 och att denna överenskommelse skall hållas. Det skulle kännas betryggande, om man finge ett sådant löfte, och det skulle också undanröja alla negativa komplikationer i fortsättningen.

Anf. 13 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag är medveten om att man i Kalmar län, både på vägverket och på andra håll, bedriver något slags propaganda härvidlag. Nu är det ju inte på det sättet en sådan här sak skall avgöras. Sådant här skall kunna avgöras av vägverket centralt.

Det finns planer och det har anslagits medel. Hittills har det ju aldrig hänt att ett brobygge avbrutits, när man kommit halvvägs. Så har ju inga anslag skurits ned. Jag har i dag diskuterat en hel del vägverksplaner när det gäller ut- och ombyggnadsfrågor. Det är frågor som jag anser vara något diskutabla i ett läge då så många är oroliga för underhållet. Därför skulle jag inte vara orolig i det här fallet. Tvärtom är det inte uteslutet att regeringen, som snart skall ta ställning till vissa särskilt angelägna projekt, bl. a. för referenser till industrin utomlands, kommer att tidigarelägga byggstarten för den här bron till 1981. Jag kan möjligen säga, att startas inte bygget 1982, kan det

tidigareläggas till 1981. En anledning är inte minst den att man då skulle kunna lägga ned färjan och spara 1,2 milj. kr. per år i 1980 års penningvärde. Vi får en avkastning på 17 % första året vi bygger bron.

För min del skulle jag alltså åka hem till Kalmar och till dem som har speciella synpunkter säga att byggandet möjligen kan tidigareläggas till 1981. De som sedan önskar bedriva en kampanj emot regeringen av politiska skäl är välkomna att göra det, det är deras jobb. Men de som gör det som anställda i vägverket kan sluta, för de har ingen grund för sina påståenden.

Anf. 14 EWY MÖLLER (m):

Herr talman! Jag tackar Ulf Adelsonh för detta besked. Jag tycker det var mycket positivt. Jag får väl nu med tillförsikt se fram emot att projektet fullföljs. Eftersom ansvaret nu vilar på vägverket i Kalmar, får jag sätta min tillit till att de ansvariga där fullföljer den plan som fastställts av vägverket och länsstyrelsen i samverkan, så att bron kan påbörjas 1982 och färdigbyggas enligt planerna samt att medel då naturligtvis kommer att finnas för brobygget.

5 § Svar på fråga 1980/81:303 om lokalpostkontors betydelse som serviceinrättning

Anf. 15 Kommunikationsministern ULF ADELSONH:

Herr talman! Arne Fransson har frågat mig om jag delar uppfattningen att ett lokalpostkontor har stor betydelse för en positiv samhällsuppbyggnad i en kommunalsserviceort.

Postverkets tjänster är en viktig del av samhällsservicen. Verket, som skall täcka sina kostnader med egna inkomster, försöker därför genom postkontor, lantbrevbäring eller på andra sätt hålla en hög service i både glesbygd och tätorter. Erfarenheterna visar – och de är entydiga – att lantbrevbäringen är en mycket uppskattad serviceform.

Anf. 16 ARNE FRANSSON (c):

Herr talman! Jag får tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga. Jag är emellertid inte helt tillfredsställd med detta, eftersom jag inte har fått något klart besked i själva principfrågan huruvida kommunikationsministern delar kommunens uppfattning att ett lokalpostkontor har stor betydelse för en positiv samhällsuppbyggnad i en kommunalsserviceort.

Bakgrunden till min fråga är den planerade indragningen av Nye postkontor i Vetlanda kommun. Kommunen, ortsbefolkningen och lokala föreningar har riktat hård kritik mot förslaget. Nye är en ort som man från kommunalt håll gör stora satsningar på. Sålunda har en ny skola byggts för ca 7 milj. kr., och av kommunens målsättningsprogram framgår att ytterligare insatser skall göras för att förstärka Nye tätort som kommunalsserviceort. Befolkningsutvecklingen under åren 1975–1979 har varit mycket positiv med en ökning från 140 till 230 personer.

Tisdagen den
17 mars 1981

*Om lokalpostkon-
tors betydelse som
serviceinrättning*

En indragning av det lokala postkontoret skulle stå helt i strid med kommunens ambitioner att satsa på en positiv utveckling av kommundelen. Riksdagen har vid olika tillfällen behandlat motioner som berört postverkets service. År 1980 uttalade riksdagen att det var viktigt att bibehålla filialpostkontoren i tätorterna, och jag gör här en direkt jämförelse om nödvändigheten att bibehålla lokalpostkontoren ute på landsbygden.

När chefen för postverket invigde den nya postterminalen i Nässjö förra hösten, sade han enligt ett tidningsreferat bl. a. att "några mer nedläggningar av postkontor blir det inte i fortsättningen. Den processen är i princip avslutad." Vidare sade han: "Jag anser att glesbygdsintressen och hänsyn till pensionärer, handikappade och andra som är beroende av närheten till postanordningar bör gå före kraven på ekonomiskt betingade rationaliseringar." Detta är uttalanden som man hade hoppats skulle vara vägledande för beslutsfattarna.

Jag är medveten om att kommunikationsministern inte i detalj har möjlighet att sätta sig in i varje planerad förändring, och av den anledningen ställde jag frågan mera principiellt.

Slutligen, herr talman, skulle jag med anledning av kommunikationsministerns svar vilja ställa en följdfråga.

Anser kommunikationsministern att postverkets tjänster är en så viktig del av samhällsservicen att man bör slå vakt om befintliga lokalpostkontor?

Anf. 17 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Som herr Fransson sade var det ju inte så lätt att veta vilket postkontor det gällde, eftersom det inte stod i frågan. Jag vet inte riktigt vad kommunen har sagt i det här fallet – vi har ju nästan 300 kommuner.

När jag tillträdde det här jobbet hade jag uppfattningen att detta med att hålla postkontor var i alla delar någonting mycket bra och värdefullt. Men jag har faktiskt ändrat uppfattning något, sedan jag ute i landet märkt att människor på platser, som tidigare har haft postkontor men i stället fått lantbrevbäring, när de har vant sig vid den nya formen i allmänhet är mer nöjda med lantbrevbäringen än de var med postkontoret tidigare. Särskilt gäller detta en del pensionärer och handikappade som har svårt att förflytta sig, för lantbrevbäraren kommer faktiskt hem till dem.

Posten har en regel som gäller över hela landet, innebärande att man har postkontor i en sammanhängande bebyggelse som har 200 hushåll, men är bebyggelsen mindre har man i stället lantbrevbärare. Den regeln gäller överallt, och som Ove Rainer sagt har man väl i huvudsak genomfört det här, och det är inte så många fler samhällen det gäller.

Jag kan alltså lugna herr Fransson. Jag tror inte att något beslut över huvud taget ännu är fattat om postkontoret i Nye, men om så skulle bli fallet och det sedan skulle godkännas av regeringen, i den mån ärendet kommer dit, så kommer människor att bli nöjda. De har blivit nöjda överallt i hela landet i sådana fall, och det har faktiskt inte rapporterats något fall till mig, där man inte varit nöjd med den nya ordningen med lantbrevbärare, helt enkelt därför att det är en väldigt bra service och därför att människorna får servicen till sin

egen port. Jag tycker att vi skall vara glada för att postverket kan ge människor bra service och ändå göra det till en låg kostnad.

Nr 97

Tisdagen den
17 mars 1981

Anf. 18 ARNE FRANSSON (c):

Herr talman! Något beslut i den här frågan har ju ännu inte fattats.

Nu är det på det sättet att det finns en mycket stor lokal opinion i berörda delar av kommunen. Både de som bor i tätorten och de som bor i omgivningen anser det nödvändigt och riktigt att man bibehåller det lokala postkontoret. Jag är fullt medveten om att den postservice som en lantbrevbärlinje utgör har stor betydelse inte minst för handikappade, sjuka och pensionärer. För en ort som Nye kan risken bli stor, om man rycker undan något av de sysselsättningstillfällen som i dag finns, att det kan dra andra med sig. En sådan förändring leder till en negativ utveckling för en kommundel samtidigt som kommunen gör stora satsningar för att vända utvecklingen i en positiv riktning.

Jag kan också nämna att under årens lopp har hela nio postkontor lagts ner i den här delen av kommunen. Detta gör att man bör ha något postkontor kvar i framtiden som kan svara för servicen på orten. Därför hade jag hoppats att jag skulle ha fått ett mera positivt besked från kommunikationsministern än vad jag har fått här i dag.

Om lokalpostkontors betydelse som serviceinrättning

Anf. 19 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag är ledsn över att behöva göra herr Fransson besviken. Men det skulle väl ändå vara att vänta väl mycket att jag, utan att veta vilken poststation frågan gäller, plötsligt skulle frånga de principer som gällt för postens verksamhet i många år – det vore ju en nästan övermänsklig uppgift. Jag skulle alltså ha gissat mig till vilken station frågan gällt och sagt att angående den stationen, för vilken beslut ännu inte är fattat och som inte är föremål för regeringens prövning – det är inte ens säkert att frågan någonsin kommer att bli föremål för regeringens prövning – och som jag i varje fall inte vet något om, skall postens regler, som gällt i många år och med vilka människor är nöjda, inte längre gälla. Att begära ett sådant tydligt svar av mig är att kräva mycket! Det är att kräva väldigt mycket, herr Fransson – det får jag lov att säga.

Anf. 20 ARNE FRANSSON (c):

Herr talman! Som ledamot av riksdagen har man rätt att ställa ganska stora anspråk på ett statsråd. Jag är övertygad om att kommunikationsministern var medveten om att frågan gällde Nye postkontor i Vetlanda kommun – den informationen har jag fått från kommunikationsdepartementet.

Men vi får väl avvakta en tid. Blir frågan inte positivt behandlad, får väl kommunen och ortsbefolkningen agera och se till att frågan förs upp på regeringsnivå.

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av post-
stället i Karungi*

6 § Svar på fråga 1980/81:308 om åtgärder för att förhindra nedläggning av poststället i Karungi

Anf. 21 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Kerstin Nilsson har frågat mig vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att förhindra en nedläggning av poststället i Karungi.

Postverket har meddelat mig att något beslut ännu inte är fattat angående poststället i Karungi och jag vill inte föregripa en eventuell prövning av frågan.

Anf. 22 KERSTIN NILSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min fråga, även om det är ett mycket formellt svar.

Det råder stor oro bland människorna i Karungi och Karl Gustavs församling. Det beror på hotet om indragning av poststället.

Karungi ingår numera i Haparanda kommun. Avståndet till den nya centralorten är ca 3 mil.

Statsrådet vet vad varje arbetstillfälle numera är värt i glesbygd, och där frekvensen sysselsatta kvinnor är mycket låg.

En indragning av poststället är ett direkt hot mot många arbeten. Det är inte bara fråga om poststället, som sysselsätter en person på heltid och två deltidsanställda – de utför i och för sig en viktig postal och social service. I Karungi finns emellertid också företag som är i absolut behov av ett postställe, t. ex. Lantbrukarnas driftbyrå. Den sysselsätter ett tiotal personer. Dras posten in flyttas verksamheten utanför kommunen. Starka protester mot indragningen har kommit från de anställda där liksom från kommunalt och regionalt fackligt håll. En indragning av posten skulle medföra avveckling av småföretagsamheten i gles- och gränsbygd.

Lantbrevbäring kan vara bra, men att få 2 x 3 mils väg till posten – i detta fall i Haparanda – kan invånarna i Karungi och Karl Gustav inte acceptera. Postens omsättning där är relativt hög och förväntas öka. Utvecklingen är positiv. Antalet hushåll ökar. Kommunen har planer för ett tjugotal nya tomter i Karungi.

Statliga ASSI förbereder brytning av torv i detta stora område, där Karungi ligger centralt. Torvbrytningen ger arbete och expansion i Karungi. Postverkets propåer har därför väckt indignation och starka protester. De äldre ser hotet i bjärt kontrast till vad som en gång har varit.

Herr talman! Får jag kort skildra en annan utveckling – för inte så länge sedan – för posten i Karungi.

”En speciell avdelning bildas, Karungi utrikes. Poststationen i Karungi har övertagit Göteborgs roll som landets största transito-poststation. Posten sysselsätter ett 20-tal man. Postmännen kämpar med ett berg av postsäckar. Där vimlar det ibland tusen människor – storfurstar, krigskorrespondenter, finansärer, skurkar, revolutionärer, diplomater, bankirer.”

Det är Jan-Olof Olssons – Jolo – skildring av när Karungi år 1914 var den enda passagen mellan öst och väst.

Det är visserligen historia nu. Men vi får visa att vi inte lever historielöst. Skall den här historieskrivningen avslutas med att den moderate kommunikationsministern lägger ned posten i Karungi? Såväl realia som historia visar att poststället bör vara kvar. Eller hur, herr statsråd?

Anf. 23 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Om vi får så många skurkar och bankirer till Karungi, kanske vi behöver ett postkontor där uppe.

Lantbrevbäringen är inte en annan eller sämre service. Det är samma och ofta bättre service för småföretag och andra. Det är rätt viktigt att veta det. Jag skulle vilja råda dem som är tveksamma att göra en studieresa tillsammans med postverket. Jag tycker att det vore värdefullt om de riksdagsmän som kommer från orter med de här problemen eventuellt kunde få en visning. Jag skall ordna så att posten tar er med så att ni kan titta på hur det fungerar i sådana här trakter.

Posten har inte fattat något beslut om Karungi, än mindre är beslutet överklagat till regeringen. Det är möjligt att Karungi är en ort med vissa speciella förhållanden, som innebär att man skall göra ett avsteg från de gängse reglerna. Det kan naturligtvis inte uteslutas, men det kan jag inte säga i dag. Alla vet vi hur man fruktar att bli ställd inför konstitutionsutskottet, och det skulle det finnas skäl till om jag här avgav en ståndpunkt i en fråga som jag inte har rätt att uttala mig om. Jag kan bara säga att om det är en sådan dynamik i den här trakten, som det uppenbarligen är, så finns förutsättningarna.

Jag är väl medveten om att sloandet av en tjänst typ poststationsföreståndare – framför allt i avfolkningsbygder – kan vara det som gör att hela byn dör. Då finns det nämligen inte underlag för skola, för människorna flyttar därifrån med sina barn. Sedan finns det inte underlag för bensinstationer, och så småningom finns det inte underlag för diversehandeln osv. En hel bygd kan ofta stå och falla med en tjänst – jag är väl medveten om det. Men vad jag förstod är det inte fallet för Karungi.

Men låt oss avvakta och se vad posten gör. Om det finns ledamöter som är intresserade, tycker jag det vore värdefullt att de får göra en utflykt tillsammans med postverket.

Anf. 24 KERSTIN NILSSON (s):

Herr talman! Jag hoppas att statsrådet inte kommer att driva laissez-faire-politik när det gäller småföretagsamheten i den här bygden. Statsrådet säger att han inte skall lägga sig i, men det är ju det han egentligen skall göra. Statsråden har det övergripande politiska ansvaret när det gäller ämbetsverk och affärsdrivande verk. Förr hette det att ämbetsverken skola räcka varandra handen. När så inte sker, i fallet SJ-LKAB och nu beträffande postverket-SJ, skall det ansvariga statsrådet åvägbringa samarbete mellan verken och inte låta statens döda hand läggas över verksamheter som är framåtsyftande.

Som jag beskrivit har utvecklingen i Karungi vänts till det positiva, och den

Nr 97

Tisdagen den
17 mars 1981

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av post-
stället i Karungi*

utvecklingen bör stimuleras – inte förlamas eller krossas genom en sådan åtgärd som att dra in poststället.

Vill statsrådet, så kan han stoppa indragningen och en negativ utveckling. Man hoppas i Karungi att kommunikationsministern vill det.

7 § Föredrogs och hänvisades
Propositionerna
1980/81:121 och 139 till skatteutskottet
1980/81:142 till arbetsmarknadsutskottet

8 § Föredrogs och hänvisades
Motionerna
1980/81:2000 till socialutskottet
1980/81:2001–2005 till utbildningsutskottet
1980/81:2006 till näringsutskottet
1980/81:2007–2010 till utbildningsutskottet

9 § Anf. 25 TALMANNEN:

Jag får meddela att på morgondagens föredragningslista sätts skatteutskottets betänkande 28 sist.

10 § Anmäldes och bordlades

Motionerna

1980/81:2011 av *Margareta Andrén* och *Jörgen Ullenhag*

1980/81:2012 av *Olof Palme m. fl.*

1980/81:2013 av *Lars Werner m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:95 om ändrat huvudmannaskap för Karolinska sjukhuset, m. m.

1980/81:2014 av *Daniel Tarschys*

med anledning av proposition 1980/81:97 om skolforskning och personalutveckling

1980/81:2015 av *Johan Olsson m. fl.*

1980/81:2016 av *Alf Wennerfors*

med anledning av proposition 1980/81:107 om den statliga skoladministrationen m. m.

11 § Anmälan av interpellation

Anmälades och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

den 17 mars

1980/81:113 av Hans Petersson i Röstånga (fp) till justitieministern om kroppundersökning vid misstanke om narkotikasmuggling:

Samhället försöker med olika medel bekämpa narkotikamissbruket och den brottslighet som finns runt narkotikan. Under senare år har en rad initiativ tagits av regering och riksdag, utredningar har tillsatts, straffskärpningar har beslutats, narkotikarotlar har inrättats i olika polisdistrikt osv. Allt i avsikt att få bukt med detta samhällets nya gissel.

Resultatet har hittills inte varit särskilt upplyftande, och som politiker och ansvarig känner man sig ofta maktlös mot det tilltagande inflödet och missbruket av narkotika.

De stora vinster som narkotikaförsäljare gör i sin skumraskverksamhet innebär att, oavsett straffskärpningar, nya personer ständigt är beredda att fortsätta hanteringen. Mänskliga tragedier och lidanden är för dessa fullständigt egalt.

Den kanske viktigaste insatsen mot narkotikan är att se till att den aldrig kommer in i vårt land. Men i ett samhälle med vår stora in- och utresefrekvens är detta kanske f. n. något av en utopi. Dock måste vi alltid verka med målsättningen att all narkotika måste stoppas innan den når vårt land.

Betydande insatser görs av polis- och tullmyndigheterna. Varje år redovisas ett stort antal beslag av narkotika, som annars skulle ha utbjudits av smarta försäljare och medfört att än fler ungdomar blivit narkomaner.

JO:s uttalande om var gränsen går i nu gällande lagstiftning mellan kroppsvisitation och kroppsbesiktning har gjort att möjligheterna att stoppa narkotikan begränsats.

Givetvis är den personliga integriteten av stor betydelse. Men med tanke på det mänskliga lidande och elände som narkotikamissbruket innebär är jag övertygad om att det absoluta flertalet av vårt lands medborgare är beredda att godtaga en ändring av gällande lagstiftning, så att misstänkta narkotikasmugglare kan undersökas effektivt.

Tullstationer i Skåne har tydligen oavsett JO:s uttalande fortsatt att visitera som tidigare. Generaltullstyrelsen har emellertid i ett telexmeddelande i början av denna månad påpekat att detta är tjänstefel, med de konsekvenser det kan innebära för den enskilde befattningshavaren.

De nya tolkningsreglerna kan för t. ex. tullen i Helsingborg innebära att man hos åklagaren ca 25 gånger varje dag under sommaren måste be om tillstånd för kroppundersökning. Därefter skall man uppsöka lasarettet för att få undersökningen gjord. Detta måste förefalla orimligt för den

Nr 97

Tisdagen den
17 mars 1981

Anmälan av interpellation

Nr 97

Tisdagen den
17 mars 1981

*Meddelande om
frågor*

oskyldige, som snabbt kunde ha blivit undersökt på platsen. För narkotika-smugglaren däremot är det en fördel. Kroppsundersökningar kommer att bli allt ovanligare, och skulle han drabbas av en sådan, så ger det byråkratiska förfarandet honom ovanliga möjligheter att bli av med narkotikan innan undersökningen kan äga rum.

Med hänvisning till vad jag framfört anhåller jag att få ställa följande fråga till herr justitieministern:

Är statsrådet beredd att framlägga förslag till lagstiftning, så att det i fortsättningen blir möjligt att utan större byråkrati undersöka misstänkta narkotikasmugglare?

12 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 16 mars

1980/81:320 av *Olof Palme* (s) till statsministern om regeringsåtgärder med anledning av vissa uttalanden av statssekreterare:

I anslutning till att generaldirektören i skolöverstyrelsen fick tjänstledighet från sin befattning uttalade sig statssekreteraren i utbildningsdepartementet offentligt dels om generaldirektörens kompetens, dels om att hon aldrig mer skulle återkomma i tjänst.

Med anledning av detta vill jag fråga statsministern om dessa uttalanden av statssekreteraren föranleder någon åtgärd från regeringens sida.

den 17 mars

1980/81:321 av *Georg Andersson* (s) till jordbruksministern om lokaliseringen av högre skoglig utbildning och forskning:

Inom Sveriges lantbruksuniversitet har man i dagarna presenterat en långsiktplan, den s. k. Hjelmiska utredningen, som innebär en omlokalisering av huvuddelen av skogsvetenskapliga fakultetens utbildning och forskning från Umeå till Uppsala. Detta strider mot riksdagens tidigare fattade beslut.

Med anledning härav ber jag att till jordbruksministern få ställa följande fråga:

Vill jordbruksministern bekräfta att riksdagens beslut beträffande den högre skogligen utbildningens och forskningens lokalisering till Umeå till alla delar skall stå fast?

1980/81:322 av Jens Eriksson (m) till jordbruksministern om åtgärder för att skydda oljeskadehotad sjöfågel:

Den senaste tidens stora oljeutsläpp på såväl ost- som västkusten har gått hårt åt sjöfågelbestånden. I längden kan man inte bara avliva de fåglar som oljeskadats, då detta med säkerhet kommer att leda till så stark reduktion att många arter kommer i farozonen. På många håll pågår arbete med att finna metoder att utföra tvättning av skadade fåglar. I England har man bedrivit sådan forskning under många år. En norsk delegation ledd av statssekreterare Inger Pedersen i Miljövärddepartementet har nyligen varit där för att studera metoderna med tvättning av fåglar, för att eventuellt använda dem i Norge. Ett samarbete mellan Norge och Sverige skulle vara av stort värde, då det finns många arter som gemensamt bör värnas.

Vilka åtgärder avser jordbruksministern att vidta för att i Sverige utnyttja de kunskaper som andra länder har när det gäller att skydda och bevara sjöfågelarter som hotas av oljedöden?

13 § Kammaren åtskildes kl. 15.38.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Solveig Gemert

Nr 97

Tisdagen den
17 mars 1981

*Meddelande om
frågor*