

Tisdagen den  
8 maj 1979

## Tisdagen den 8 maj

Kl. 15.00

---

*Om tidpunkten  
för offentliggörande  
av innehållet i  
proposition*

### § 1 Om tidpunkten för offentliggörande av innehållet i proposition

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM erhöll ordet för att besvara Lilly Hanssons (s) den 20 april anmälda fråga, 1978/79:508, och anförde:

Herr talman! Lilly Hansson har frågat mig om jag anser att det är acceptabelt att riksdagen inte får propositionen i anslutning till att regeringen presenterar denna.

Avsikten i det fall Lilly Hansson åberopar var att lägga propositionen på riksdagens bord när information om innehållet i den gavs till allmänheten. Med hänsyn till produktionstekniska svårigheter planerades propositionen om vårdutbildningar att läggas i riksdagen i stencilupplaga i anslutning till presskonferensen om den. På grund av ett missförstånd under produktionsprocessen, som jag djupt beklagar, kom emellertid detta inte att ske. Den föreläggs riksdagen på sedvanligt sätt i dag.

Jag vill tillägga att vi i anledning av vad som inträffat har beslutat oss för att komplettera utbildningsdepartementets rutiner för avlämnande av propositioner. Missförstånd av det slag som jag nyss nämnde bör därigenom kunna undvikas i framtiden.

Till sist, herr talman, vill jag med anledning av det som här inträffat be kammaren om ursäkt.

LILLY HANSSON (s):

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

Statsrådet beklagar förseningen, som sägs bero på olyckliga omständigheter. Jag vill verkliga framhålla att innan man går ut och presenterar en proposition i en presskonferens borde man rimligen ha kontrollerat att arbetsrutinerna fungerar. Det är ju ganska vanligt att vi får stencilupplagor när det gäller propositioner.

Vi är också ganska vana vid att propositionerna presenteras på presskonferenser för massmedia men att det sedan dröjer flera dagar, ibland upp till en vecka, innan vi får dem till riksdagen. Det är högst otillfredsställande. Det visar en ganska stor nonchalans mot riksdagen men även mot myndigheter, radio och massmedia ute i landet, som med anledning av presentationen i massmedia ringer och vill ha information. Arbetsrutinerna är tydligen olyckliga i flera departement. Vi är ute på möten där frågor ställs, lokalradion vill ha synpunkter, och där står man och kan ingenting säga. Förvåningen är faktiskt stor många gånger.

Den proposition som jag har frågat om har ännu inte lagts fram, trots att

*Om verksamheten  
vid boardfabriken  
i Piteå*

presskonferensen hölls den 28 mars. Man måste fråga sig, kanske litet elakt, om inte de olyckliga arbetsrutinerna slår rekord i utbildningsdepartementet. Det har faktiskt tagit kolossalt lång tid, herr utbildningsminister, att få ordning på dem. Presskonferensen var den 28 mars och vi har den 8 maj i dag.

Jag tillhör själv Kommunalarbetareförbundet och har tusentals kolleger som verkligen väntar på denna proposition, och det är väldigt många som har ringt till mig och frågat om innehållet och velat ha synpunkter och själva velat ge synpunkter. Jag står här och kan inte ge besked, medan utbildningsministern åker runt och talar om propositionen. Det är otillfredsställande.

Nu säger statsrådet Wikström att han har vidtagit åtgärder för att sådant inte skall behöva hända i framtiden, och det är mycket bra. Eftersom denna fadäs tydligen har berört utbildningsministern mycket illa får jag ändå godta den ursäkt som han har framfört till kammaren.

**Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:**

Herr talman! Det var faktiskt så att jag i många veckor levde i den tron att propositionen hade levererats till kammaren. Den stencilerade versionen överlämnades nämligen till riksdagen och fanns tillgänglig vid presskonferensen. Men någonstans försvann denna upplaga, och den nådde aldrig fram. Jag visste inte om detta förrän det hade gått några veckor. I det läget gick vi igenom möjligheten att trycka upp den stencilerade versionen på nytt, men vi bedömde då att det var riktigare att den tryckta versionen skulle nå riksdagen. Jag tar självfallet på mig hela ansvaret för detta missöde, och jag vill bara upprepa att jag ber kammaren om ursäkt.

**LILLY HANSSON (s):**

Herr talman! Det är mot bakgrund av herr Wikströms förklaringar som jag ändå godkänner den ursäkt som han har framfört till kammaren.

Överläggningen var härmed slutad.

## **§ 2 Om verksamheten vid boardfabriken i Piteå**

Industriministern ERIK HUSS erhöll ordet för att besvara *Filip Johanssons* (c) den 18 april anmälda fråga, 1978/79:495, och anförde:

Herr talman! Filip Johansson har frågat mig om det är lämpligt att föregripa skeendet och förbereda ett nedläggande av AB Statens Skogsindustriers boardtillverkning vid Lövholtens bruk i Piteå och en överflyttning av produktionen till Skinnskatteberg genom att som nu skett överflytta hela försäljningsorganisationen för de bägge enheternas produktion till Skinnskatteberg.

Försäljningsavdelningen för boarden för både Lövholtens och Skinnskatteberg ligger i Stockholm. Enligt vad jag har inhämtat från ASSI har orderadministrationen fr. o. m. i år flyttats ut från Stockholm till Skinnskat-

teberg. Denna åtgärd är ett led i den fortlöpande rationaliseringen av kontorsarbetet för att förenkla rutinerna och minska kostnaderna. Den påverkar inte Lövholmenfabrikens framtid. Administrationen vid Lövholmen har inte förändrats. Den här typen av åtgärder fattar företagsledningen själv beslut om.

FILIP JOHANSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka industriministern för det svar jag har fått på den här frågan, men jag måste säga att jag inte känner någon särskilt stor tillfredsställelse över det. Jag kan också försäkra industriministern att hans svar inte innebär att oron bland de anställda ute på Lövholmen minskar. Trots att de med energiska insatser kunnat visa att en mycket stor del av boardtillverkningen kunnat försäljas inom landet, har en förändring av försäljningsadministrationen skett, och det tolkar de anställda som en förändring till det sämre. De menar att det är alldeles självklart att denna förändring kommer att läggas till de andra argument som ASSI samlar på sig för att om möjligt kunnat motivera en nedläggning av boardfabriken i Piteå.

De anställda blev utomordentligt tillfredsställda när industriministern vid sitt besök i Luleå – jag tror att det var den 22 mars – gav besked om att någon nedläggning inte skulle ske förrän frågan hade utretts ytterligare. Men trots detta besked sägs det nu att ASSI har tillkännagivit att de har planer som går ut på en nedläggning av boardfabriken den 1 juli nästa år, således om drygt ett år. En sådan åtgärd innebär att en anläggning, som praktiskt har gått med vinst hitintills, skall läggas ner för att om möjligt skapa reda i ett företag som under alla år gått med förlust, så även under det senaste året, då förlusten vid boardfabriken i Skinnskatteberg uppgår till ca 24 miljoner. Jag är medveten om att man måste ta till vara alla möjligheter för att försöka minska de förluster som gjorts, men hur man än gör kommer de åtgärder som kan vidtas inte att räcka till.

I det här fallet handlar det om ett gäng jobbare som verkligen har gjort sitt allra yttersta för att det företag de arbetar för skall ge resultat, och det handlar om ett företag i Norrbotten som faktiskt visat ett bra resultat. Nu har alltså ASSI planer på att lägga ned den här verksamheten. Att företaget skall behöva gå ett sådant öde till mötes känner vi oss djupt deprimerade över.

Industriministern ERIK HUSS:

Herr talman! Får jag konstatera att Filip Johansson nu vidgar frågan avsevärt. Hans detaljfråga gällde boardfabrikens orderadministration, som har flyttats från Stockholm till Skinnskatteberg, medan ingen ändring alls har skett beträffande Lövholmen. Nu vidgar han frågan till en allmän diskussion om boardfabriken i Lövholmen som vi har diskuterat i andra sammanhang.

Låt mig bara säga att jag icke vet vad som kan ha uttalats av en eller annan företrädare för ASSI. De ståndpunkter som riksdagen har intagit och som jag erinrade om vid mitt besök i Luleå ändras inte, nämligen att boardfabriken i avvaktan på en allmän plan icke skall läggas ned.

Tisdagen den  
8 maj 1979

*Om verksamheten  
vid boardfabriken  
i Piteå*

FILIP JOHANSSON (c):

Herr talman! Jag erkänner gärna att jag har vidgat frågeställningen. Det går över huvud taget inte att undgå detta, eftersom ASSI-ledningens sätt att bedriva verksamheten till alla delar måste ligga till grund för hur utvecklingen blir i framtiden. Att försäljningen, som tidigare har fått skötas i Piteå, har flyttats till Skinnskatteberg är av allt att döma ett led i den utveckling som ASSI så enträget har arbetat för under det senaste året.

Jag noterar emellertid med tacksamhet att industriministern har gett ett klart besked här i kammaren att riksdagens beslut, fattat någon gång i våras, står fast och att ASSI-anläggningen inte får läggas ned, förrän en ytterligare utredning har gjorts. Då vill jag fråga industriministern: Innebär detta att industriministern anser att man f. n. inte kan arbeta för och planera för en nedläggning av fabriken i Piteå, förrän dessa arbeten har utförts?

Industriministern ERIK HUSS:

Herr talman! Min uppfattning är den att statliga företag, i detta fall Statsföretag AB:s dotterbolag ASSI, måste kunna bedriva ett utredningsarbete utan att i detalj dirigeras av regeringen. Det är icke på det sättet som den statliga verksamheten skall fungera.

FILIP JOHANSSON (c):

Herr talman! Det måste väl ändå ligga någonting i vad industriministern sade i Luleå den 22 mars och vad han säger i dag, dvs. att anläggningen i Piteå inte skall läggas ned, förrän ett tillfredsställande utredningsarbete har gjorts på det här området. Dessutom måste det väl ligga någonting i riksdagens beslut i denna fråga någon gång i vintras. Även om industriministern menar att vi inte skall dirigera statliga företag, måste riksdagen på ett övergripande sätt kunna ta ställning i en fråga som denna.

Industriministern ERIK HUSS:

Herr talman! Det bör väl ändå vara möjligt att inse att det råder en skillnad mellan myndigheters beslutsfattande och företags interna arbete. Det är det sistnämnda som jag sade att vi inte rimligen kan förbjuda eller på annat sätt dirigera.

FILIP JOHANSSON (c):

Herr talman! Jag kan förstå att vi inte kan förbjuda. Men det är väl ändå rimligt att man, om riksdagen tar så pass bestämd ställning när det gäller denna fråga och industriministern reser till den ort det gäller och själv ger ett klart besked om utredning, också borde kunna räkna med att ASSI:s ledning avstår från att ge arbetsledningen i Piteå beskedet att all planering skall utgå ifrån att verksamheten skall läggas ned om drygt ett år.

Överläggningen var härmed slutad.

Industriministern ERIK HUSS erhöll ordet för att besvara *Thage Petersons* (s) den 19 april anmälda fråga, 1978/79:496, och anförde:

Herr talman! Thage Peterson har frågat mig om jag anser det riktigt och rimligt att de gamla ägarna avvecklar delar av NCB:s och Södra Skogsägarnas verksamhet innan staten inträtt i styrelserna, och vad jag har vidtagit för åtgärder för att stoppa företagsnedläggelser och MBL-förhandlingar.

Regeringen har nyligen i en proposition till riksdagen lagt fram förslag om statens medverkan i en finansiell rekonstruktion av Södra Skogsägarna AB och Norrlands Skogsägares Cellulosa AB. Avtal har undertecknats som innebär bl. a. att staten skall förvärva aktier i dessa företag.

Som framgår av min föredragning i anslutning till nämnda proposition och även av träffade avtal bör inte ett statligt ekonomiskt och ägarmässigt engagemang medföra att strukturarbetet inom företagen avstannar. Fortsatta strukturåtgärder och rationaliseringsåtgärder måste vidtagas för att man skall åstadkomma långsiktig konkurrenskraft, lönsamhet och konsolidering.

Jag har inte vidtagit åtgärder för att stoppa beslutade nedläggningar eller MBL-förhandlingar inom de två företagen. Varken regeringen eller ett enskilt statsråd har formell möjlighet att ingripa mot beslut som fattas i företag eller i MBL-förhandlingar som förs mellan parterna på arbetsmarknaden.

Så länge företagen inte vidtar eller beslutar om åtgärder som direkt strider mot eller ändrar förutsättningarna för de avtal som har träffats med staten kan staten inte heller ingripa med åberopande av avtalen.

Enligt vad jag har erfarit har emellertid ledningarna för Södra Skogsägarna och NCB ej för avsikt att, under tiden intill dess staten inträder som delägare i bolagen, besluta om ytterligare åtgärder som innebär neddragningar eller nedläggning av verksamhet i företagen.

THAGE PETERSON (s):

Herr talman! Jag vill inte underlåta att säga att jag är mycket besviken över det svar som industriministern har gett. Det är säkerligen också tusentals anställda och deras familjer på de berörda orterna. Jag kanske också skall tillägga att svaret inte är överraskande – det är ju så här när de fria marknadskrafterna får löpa fritt. Avtalet mellan NCB, Södra Skogsägarna och staten lämnar ett par viktiga frågor obesvarade. Det gäller till att börja med råvarufrågan, där regeringen inte har tillsett att de fabriker man har köpt får erforderligt virke. Regeringen har underlåtit att ta vara på den bästa förhandlingssituationen när det gäller att få fram virke – man har låtit den gå ifrån sig. Den frågan skall vi diskutera i ett annat sammanhang.

Den andra underlåtelsen är att man inte har tagit upp frågan om nedläggningar och MBL-förhandlingar. Det är mycket anmärkningsvärt att inte industriministern eller regeringen som helhet såg till att de båda avtalen stoppade beslutade företagsnedläggningar och pågående MBL-förhandlingar om nedläggningar. Vi protesterade från socialdemokratin samma dag som de

*Om avvecklingen  
av verksamhet  
inom NCB och  
Södra Skogsägarna*

Tisdagen den  
8 maj 1979

*Om avvecklingen  
av verksamhet  
inom NCB och  
Södra Skogsägarna*

båda avtalen offentliggjordes, och vi sade ifrån att de båda företagen skulle hållas intakta intill dess de nya ägarna hade tagit över verksamheten. Vi trodde också att regeringen skulle vara beredd att ta itu med frågan, men det visade sig att så inte var fallet. Därför kungjorde företagen att Sandviken i Ådalen skulle läggas ned. Detsamma skulle gälla Böksholm i Kronoberg och Östanå i Skåne. MBL-förhandlingar fick gå vidare också på andra platser.

Det finns verkligen skäl för regeringen att ta upp och bevaka den här frågan. Jag kan börja med sysselsättningsskäl. Huvudanledningen till att regeringen gick in med så mycket pengar var att man skulle klara jobben. Men nu avvecklar företagen innan staten har fått tänka till. I vad gäller den samlade planeringen bör det väl vara de nya styrelserna som tillsammans med de anställda skall lägga fast den nya strukturen – och det behövs ju en strukturplan för hela skogsindustrin.

Industriministern borde väl vidare som köpare av de båda företagen vara intresserad av att få kontroll över det som staten köpt och att få överta det som förvärvats. Nu vet inte industriministern vad han får ta över efter den 1 juli, eftersom de nuvarande styrelserna håller på att avyttra mark och skog.

Tror verkligen industriministern att detta är ett förhållande som accepteras ute bland människorna på de berörda platserna? Om det hade gällt företag som regleras enligt aktiebolagslagen hade man inte fått sälja ut fast egendom när företagen kommit på obestånd, men i detta fall har regeringen och industriministern tydligen tillåtit detta. Jag frågar mig: Kan det vara en rimlig tingens ordning att en regering godkänner att sådant äger rum?

**Industriministern ERIK HUSS:**

Herr talman! Thage Peterson snuddade vid virkesfrågan men gick inte vidare in på den. Jag skall då nöja mig med att konstatera att det vad beträffar virkesförsörjningen på sikt pågår – vilket också angavs i de träffade avtalen – förhandlingar med de båda företagen om virkesavtal av den typ som har funnits under de tidigare regimerna. Att svårigheter på virkesfronten föreligger på många håll i landet är väl känt. Det är ett allmänt fenomen, som inte främst anknyter till de båda nu aktuella företagen men som har blivit akutare för delar av de regioner där de verkar, bl. a. på grund av den ovisshet om företagets betalningsförmåga som rådde innan staten gick in i de båda företagen. Därutinnan är förutsättningarna nu förbättrade, men en akut brist finns på vissa punkter.

Staten borde rimligen, sade Thage Peterson, ha gått in i företagen för att klara jobben. Javisst, det var ju ett av huvudsyftena, och det sker genom att man skapar slagkraftiga företag av NCB och Södra Skogsägarna, dels genom den finansiella rekonstruktion som nu är klar, dels genom att företagen också strukturellt rekonstrueras.

Jag sade redan vid presskonferensen i samband med att de villkorliga avtalen undertecknades att detta icke kunde innebära, att vi skulle låsa fast situationen över hela linjen. Det skulle faktiskt vara att vrida klockan tillbaka, om åtgärder som initierats och beslutats långt före övertagandet, t. o. m. innan förhandlingar på allvar kom i gång, nu skulle inhiberas.

Avslutningsvis vill jag, herr talman, med anledning av att Thage Peterson sade att vi inte vet vad vi övertar svara: Jo, det vet vi. Vi övertar ett företag som håller på att lägga ned Sandviken men där det för övriga enheter icke fattats beslut om nedläggning. Jag måste fråga Thage Peterson om han icke observerade vad jag sade sist i mitt svar.

THAGE PETERSON (s):

Herr talman! Denna affär håller på att utvecklas till något mycket egendomligt. För en större summa pengar, en och en halv miljard kronor, övertar folkpartiregeringen aktiemajoriteten i NCB och en betydande minoritetspost i Södra Skogsägarna. Men samma regering har inget intresse av att se till att det man köpt verkligen blir levererat den dag då man skall tillträda.

Utåt har man motiverat insatserna med sysselsättningspolitiska argument, och det gör industriministern också i dag. Men samma regering har uppenbarligen inget intresse att skydda sysselsättningen när de gamla ägarna nu genomför sina nedläggningsplaner och kastar ut folk i arbetslöshet.

Hur tror industriministern att människorna i Kramfors, Östanå, Lilla Edet och på andra hotade platser känner det när de vet att staten går in med närmare en och en halv miljard kronor av skattepengar, men att samma regering inte anstränger sig för att bevaka de anställdas intressen på de orter där sysselsättningen nu äventyras eller hotas?

Ett argument för oss, när vi har tillstyrkt den statliga räddningsaktionen, har varit att utvecklingen när det gäller sysselsättning och människors trygghet inte skulle gå ur kontroll.

Dessutom – och det är en viktig punkt för oss – anser vi att staten måste få en ökad påverkan på skogsindustrin så att omställningar sker i planerade former och att de för människor och orter sker så att de blir socialt acceptabla.

Nu gör plötsligt industriministern ett undantag för Sandviken i Kramfors. Betyder således industriministerns svar att fabriker i Böksholm, Östanå, Göta och andra, som har varit på tal och där MBL-förhandlingar är upptagna, inte kommer att läggas ned innan staten har intagit sin plats i styrelsen? Är det rätt tolkning av industriministerns svar?

Industriministern ERIK HUSS:

Herr talman! Ja, det är den riktiga och den enda möjliga tolkningen av den formulering jag har använt, nämligen att ledningarna för de båda företagen icke har för avsikt att under tiden intill dess staten inträder som delägare i bolagen besluta om ytterligare åtgärder som innebär neddragningar eller nedläggning av verksamhet vid företagen. Sådana beslut finns ju icke fattade vid dessa företag.

Det gör det däremot i Sandviken, och beslutet ligger långt tillbaka i tiden. Nedläggning förestår om ett antal veckor.

Tisdagen den  
8 maj 1979

---

*Om avvecklingen  
av verksamhet  
inom NCB och  
Södra Skogsägarna*

THAGE PETERSON (s):

Herr talman! Sakligt förhåller det sig så att MBL-förhandlingar är slutförda på Östanå i Östra Göinge kommun, Böksholm inom Södra Skogsägarna och Sandviken inom NCB. MBL-förhandlingar har begärts och pågår vid Göta bruk, Lilla Edets kommun och vid NCB:s sulfäitfabrik och finpappersbruk i Hörnefors.

Industriministerns svar nu betyder med andra ord att den socialdemokratiska kritiken mot industriministern och avtalen har varit framgångsrik när industriministern nu meddelar att beslutade nedläggningen skall stoppas. Det enda undantaget som han har godkänt och där de gamla ägarna får lägga ner skulle således vara Sandviken uppe i Ådalen.

Men då förstår jag inte riktigt att industriministern, som ändå har en stark förhandlingsposition gentemot NCB – staten kommer ju att ha 74 % av aktierna i NCB – i sitt svar säger att han inte har möjlighet att politiskt ge uttryck för hur staten vill agera i detta läge.

Ärför riktar jag en ny fråga till industriministern: Varför inte i kraft av detta stora aktieinnehav också ta itu med de gamla ägarna när det gäller fortsatt drift vid Sandvikens fabriker i Kramfors?

Industriministern ERIK HUSS:

Herr talman! Thage Peterson måste väl ha observerat den skillnad som råder. Beträffande de olika enheter i Södra Skogsägarnas revir som har nämnts föreligger icke i något fall ett nedläggningsbeslut. Däremot har det i en del fall förts MBL-förhandlingar.

I fallet Sandviken fattades beslut om nedläggning redan 1978, och det har senare bekräftats.

THAGE PETERSON (s):

Herr talman! Jag vill åter betona att den kritik som har framförts från fackligt håll och från mitt parti mot regeringens handlande med anledning av de två företagens agerande har varit framgångsrik. Det har rätt en stor oklarhet om hur det skall bli med fabrikerna på de platser som jag nämnde, exempelvis Östanå, Böksholm, Lilla Edet och Hörnefors. Det är självklart att jag är glad över att industriministern i dag meddelar att de gamla ägarna icke får tillstånd att lägga ned fabrikerna förrän staten har gått in och tillsammans med de anställda har bestämt vilka strukturplaner som skall gälla för den framtida verksamheten i NCB och Södra Skogsägarna. Men jag vill ändå tillägga att det – i kraft av 74 % av aktierna i NCB – borde vara möjligt för industriministern att säga till den gamla ledningen av NCB att verksamheten i Sandviken skall fortsätta intill dess att man har fått en strukturplan för hela skogsindustrin – den strukturplan som socialdemokratin har begärt men som industriministern av någon oförklarlig anledning inte anser sig vilja utarbeta.

Industriministern ERIK HUSS:

Herr talman! Jag kan ju inte bestämma vilka slutsatser Thage Peterson skall dra av det skeende jag här helt kort har angivit, men jag vill fortfarande vädja till Thage Peterson att läsa rätt innantill.

I det sista stycket av svaret står det inte någonting om att dessa företag inte har fått tillstånd att göra si eller så – vilket jag inte har någon konstitutionell rätt att bestämma – utan det står bara att jag har *erfarit* att man icke avser att nu vidta åtgärder.

THAGE PETERSON (s):

Herr talman! Inte skall vi låta denna debatt om människors trygghet på flera platser i landet bli en diskussion om tolkningen av ordet *erfarit*. Jag utgår från att landets industriminister är så pass initierad i frågan om utvecklingen i NCB och Södra Skogsägarna – räkningen kostar ändå 1,5 miljarder kronor – att han kan svara ja eller nej på de frågor jag har ställt.

Jag ställer därför igen frågan: Innebär det svar som industriministern har lämnat här i riksdagen att de nedläggningsbeslut och de MBL-förhandlingar om nedläggningar som de gamla ägarna har öppnat – om Böksholm, om Östanå, om Hörnefors och om Göta i Lilla Edet – icke kommer att verkställas förrän staten har gått in och tillsammans med de anställda har fastlagt en strukturplan? Det måste gå att svara ja eller nej på den frågan här i riksdagen i dag.

Industriministern ERIK HUSS:

Herr talman! Övriga åhörare har förmodligen observerat att jag redan har svarat ja, men jag upprepar det gärna.

THAGE PETERSON (s):

Herr talman! Får jag dessutom fråga industriministern om en sak till – det gäller Sandviken uppe i Kramfors: Kommer industriministern, eller kommer industriministern inte att i kraft av 74 % av aktierna och efter vår debatt i dag ta upp en diskussion med de gamla ägarna i NCB för att försöka förmå dem att inte lägga ner driften vid Sandviken så länge det inte har gjorts någon ordentlig strukturplanering för den svenska skogsindustrin? Eller skall NCB få verkställa den nedläggning som man fattade beslut om tidigare?

Industriministern ERIK HUSS:

Herr talman! Den rätten har NCB alltså, och de argument som man har anfört – beträffande företagets tekniska och ekonomiska situation, beträffande den akuta råvarubristen i området osv. – är sådana att jag är övertygad om att en strukturplan också skulle leda till samma resultat. Att nu stoppa denna 1978 initierade nedläggning vore att ta ett avsevärt steg tillbaka i den strukturella utveckling som tyvärr är nödvändig om svensk skogsindustri skall kunna bevara sin slagkraft på världsmarknaden, i konkurrens med Canada, USA:s sydstater, Finland och vissa andra länder.

Den strukturrationalisering, herr talman, som har pågått år ut och år in,

Tisdagen den  
8 maj 1979

*Om avvecklingen  
av verksamhet  
inom NCB och  
Södra Skogsägarna*

decennier ut och decennier in under den socialdemokratiska regimen, har lett till att en tredjedel av massafabrikerna här i landet har lagts ner!

THAGE PETERSON (s):

Herr talman! När vi satt i regeringsställning påbörjade vi arbetet med en skogsplan. Det arbetet har de borgerliga regeringarna inte fullföljt.

I oppositionsställning har vi krävt att strukturplaner skulle upprättas för skogsindustrin. Detta vill folkpartiregeringen inte göra av ideologiska skäl; man anser att de fria marknadskrafterna bäst löser de olika problem som finns i industrin. Vi har emellertid sett effekterna av de fria marknadskrafternas spel: människor har drabbats av arbetslöshet och regioner har slagits ut.

När vi säger att vi inte vill diskutera ett enskilt företag är det just därför att vi vill ha en planering för den samlade industrin. Jag vet inte om industriministern är underkunnig om att Sandviken räknar med en budgeterad förlust för år 1979 på 5 milj. kr. Jag tycker att ett lands regering och industriminister bör se på den summan i förhållande till de kostnader som arbetsmarknadspolitiska insatser skulle innebära och andra kostnader när hundratals människor går arbetslösa.

Innan man tar ställning till denna nedläggning hävdar jag att de nya ägarna kritiskt bör granska de strukturbedömningar som de gamla ägarna gjorde. Det är därför jag ställt min fråga till industriministern, och det ligger också en vädjan här: Ta kontakt med ägarna i NCB och säg till dem: Låt verksamheten i Sandviken fortgå tills den samlade planeringen är klar!

Industriministern ERIK HUSS:

Herr talman! Lönsamhetskalkyler kan göras på olika sätt. Men låt mig om Thage Petersons allmänna synsätt säga att det är klart att vi har olika betraktelsesätt. Jag respekterar Thage Petersons men delar det inte helt.

När vi kommer närmare en diskussion om de allmänna skogspolitiska problemen tror jag att det kanske ändå kommer att visa sig att meningsskiljaktigheterna inte är så stora som de ibland kan förefalla. Vi har som bekant nu i dagarna lagt fram en mycket stor promemoria om skogsnäringen. Den kommer att sändas ut på remiss, och när remissvaren kommit in är det tid att utarbeta en skogspolitisk proposition, till vilken vi får ansluta fortsatta diskussioner.

Det torde väl komma att visa sig att det också från vårt håll finns intresse för planer – låt vara icke alltför detaljerade. Det kommer säkert också att visa sig att man från socialdemokratiskt håll inser att en fortsatt strukturomvandling är ofrånkomlig om svensk skogsindustri skall överleva och frodas, till gagn för dess många trakter.

THAGE PETERSON (s):

Herr talman! Jag är inte beredd att skriva under på industriministerns förhoppning om att meningsskiljaktigheterna inte kommer att vara så stora när vi diskuterar skogsindustrin. Meningsskiljaktigheterna i dag består i att vi

önskar en samlad skogsplan och en övergripande planering för skogsindustrin.

Vi har aldrig sagt nej till nödvändiga strukturrationaliseringar och kommer inte heller att kunna göra det. Men vi har från fackföreningsrörelsens och partiets sida ställt det oavvisliga kravet att dessa omställningar skall ske planerat och i socialt acceptabla former.

Meningsskiljaktigheterna, industriministern, de finns också i att vi vill slå vakt om de 1 000 anställda i dessa berörda fabriker. Vi har nu haft framgång, när vi krävt att dessa inte skall läggas ner förrän staten upprättat denna plan.

Jag hoppas också att industriministern i sitt svar var medveten om de överläggningar som kanske just i denna stund pågår inom Södra Skogsägarna. Jag hade ett samtal på förmiddagen med en facklig representant, som då pekade på att företaget hade för avsikt att i dag fatta beslut om nedläggning av Böksholms fabriker. Jag är glad att industriministern i dag kunnat meddela kammarerna en motsatt uppgift.

Överläggningen var härmed slutad.

**Nr 140**

Tisdagen den  
8 maj 1979

---

*Meddelande om  
interpellationssvar*

*Om arbetssituationen  
vid SJ:s verkstad i Bollnäs*

#### **§ 4 Meddelande om interpellationssvar**

*1978/79:174 om obligatorisk säkerhetsbesiktning av fritidsbåtar*

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Interpellation nr 174 av Anders Dahlgren om obligatorisk säkerhetsbesiktning av fritidsbåtar skulle besvaras av mig senast den 17 maj. Jag avsåg att besvara interpellationen den 11 maj 1979. Då interpellationsdebatten den dagen inställts har jag överenskommit med interpellanten att besvara interpellationen den 21 maj 1979.

#### **§ 5 Om arbetssituationen vid SJ:s verkstad i Bollnäs**

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM erhöll ordet för att besvara *Gunnel Jonängs* (c) den 17 april anmälda fråga, 1978/79:494, och anförde:

Herr talman! Gunnel Jonäng har mot bakgrund av den aktuella arbetssituationen vid SJ-verkstaden i Bollnäs frågat mig om jag är beredd att vidta åtgärder så att nyanställningar kan ske och en positiv utveckling av verkstaden säkras.

SJ måste hela tiden söka effektivare driftformer. Det är nödvändigt för att järnvägen skall kunna behålla sin konkurrenskraft och erbjuda attraktiva priser. Vissa personalförändringar och förändringar i olika verksamheters dimensionering måste då godtas.

SJ:s verkstadsorganisation byggdes upp i slutet av 1800-talet för de behov av reparationer som fanns för den tidens lok och vagnar. Modern materiel

*Om arbetssituationen vid SJ:s verkstad i Bollnäs*

kräver betydligt mindre reparationer. SJ har inte anpassat sin verkstadsorganisation i den takt behovet minskat. En betydande överkapacitet föreligger därför f. n. då det gäller verkstadslokaler. En bidragande orsak till denna överkapacitet och till svårigheterna för verkstaden i Bollnäs är att en modern ny huvudverkstad år 1975 togs i bruk i Östersund efter beslut av riksdagen. I jämförelse med Östersundsverkstaden är verkstaden i Bollnäs gammal och nedsliten. Huvudbyggnaden är från 1889. En fullständig ombyggnad av verkstaden skulle bli dyrbar och kan inte motiveras från järnvägens synpunkt.

SJ undersöker dock vilka möjligheter som finns att tillföra verkstaden nya underhållsuppgifter. En sådan utredning kommer att ta rätt lång tid. För att förhindra att kapaciteten, i väntan på bättre beslutsunderlag, minskar alltför mycket har SJ beslutat att nyanställa ett mindre antal reparatörer under året.

GUNNEL JONÄNG (c):

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

Jag har gång på gång, i motioner och i frågor, här i kammaren tagit upp frågan om SJ:s verkstad i Bollnäs. I Bollnäs är vi nämligen inte särskilt nöjda med den stagnation som har skett vid verkstaden. Det anställningsstopp som länge har rått har skapat oro och ovisshet om verkstadens framtid, både bland de anställda och i kommunen över huvud taget. SJ har inte tagit tillräckligt ansvar för denna verkstad – det ansvar som man har rätt att kräva av ett statligt företag.

Svårigheterna vid verkstaden har varit betydande. Anställningsstoppet har inneburit avsevärda reduktioner av personalstyrkan. Sysselsättningen är mycket ojämn med arbetstoppar och tider med lägre beläggning. Planeringen blir naturligtvis svår när man inget vet om framtiden. Visst yrkeskunnande riskerar också att helt försvinna på grund av pensioneringar och anställningsstopp.

Den nye SJ-chefen har emellertid signalerat litet mer positiva tongångar och t. o. m. talat om en offensiv i samband med SJ-verkstaden. Det finns också i Anitha Bondestams svar några positiva tongångar, som jag noterar med glädje, men svaret är inte helt entydigt.

Stora och nyreparerade lokaler står till förfogande för verkstaden. Arbetsmässigt är prognoserna nu goda för verkstaden – man har mer arbete än man klarar av.

Positivt i svaret är också att man nu har fått medgivande för anställning av ett antal personer. Jag vill med anledning av detta ställa följande frågor till Anitha Bondestam: Kan jag räkna med att anställningsstoppet i och med detta medgivande är hävt, inte bara temporärt? Kan verkstaden och de anställda räkna med att SJ tar det ansvar för verkstaden och dess framtid som krävs? Kan vi räkna med att verkstaden får arbetsuppgifter som möjliggör en trygg sysselsättning för de anställda och ett tillvaratagande av den kunnighet och skicklighet som sedan länge kännetecknat SJ-verkstaden och dess anställda?

Det är positivt med den utredning, för att ge verkstaden nya underhållsuppgifter, som aviseras i svaret. Men måste den ta så lång tid och i så fall varför? Är kommunikationsministern beredd att påskynda den utredningen?

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Det är riktigt, som Gunnel Jonäng säger, att personalen kontinuerligt har minskat i Bollnäs under de senaste åren. Som jag nämnde i svaret beror det på att SJ:s verkstäder har en betydande överkapacitet. Enligt SJ:s bedömning skulle 47 000 m<sup>2</sup> av nuvarande 255 000 m<sup>2</sup>, som är den totala verkstadsyta som SJ har, behöva slopas för att verksamheten skulle vara rationell. Däremot planeras inga betydande personalminskningar totalt sett i SJ:s verkstadsrörelse. Antalet verkstäder och verkstadsytan måste, för att SJ skall kunna behålla sin konkurrenskraft och hålla priserna nere, anpassas till den väntade arbetsvolymen. SJ måste då i första hand välja att satsa på lokaler som är geografiskt lämpligt belägna och som ger en rimlig kostnad för erforderlig modernisering och anpassning till nutida miljökrav.

Anledningen till att jag inte kan ge det positiva besked som Gunnel Jonäng skulle vilja ha är att jag förutsätter att SJ, som gör den här utredningen, är bäst skickade att kunna avgöra vilka verkstadsuppgifter som kan tillföras verkstaden i Bollnäs. Jag är övertygad om att SJ tar sitt ansvar just på det sätt som Gunnel Jonäng kräver. Jag är glad över att den här utredningen har kommit till stånd men kan inte exakt svara på hur lång tid den kommer att ta, men SJ fördröjer den säkert inte. Jag är också glad över att verksamheten under tiden kan tryggas genom nyanställningar på det sätt som jag angivit i svaret.

GUNNEL JONÄNG (c):

Herr talman! Jag är naturligtvis medveten om att SJ ständigt måste söka anpassa driftsformerna och rationalisera, men det måste vara företagsekonomiskt riktigt att använda denna verkstad, där man har lokaler och en skicklig arbetarkår. Det finns många nya arbetsobjekt som man kan tänka sig att utveckla. Det finns olika former av produktutveckling, och det finns över- och underhållsarbeten av olika slag. Jag är övertygad om att det från SJ:s sida är klokt att satsa just på den här verkstaden. Det har ju visat sig att ledningen och de anställda har ridit ut alla de svårigheter och motigheter som har förelegat under årens lopp. Det visar på uthållighet och kraft. SJ-verkstaden i Bollnäs är en tillgång för SJ. Det gäller bara att använda den tillgången.

Jag vill till sist säga att jag verkligen hoppas att den här utredningen skall ske så snabbt som möjligt och jag vill också uppmana Anitha Bondestam att göra vad på henne ankommer för att påskynda den.

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Som jag sade i mitt förra anförande utgår jag ifrån att SJ har det ansvaret att man gör den här utredningen själv så snart som möjligt utan

*Om arbets-situationen vid SJ:s verkstad i Bollnäs*

min medverkan. Att få svar på frågan om det är företagsekonomiskt lönsamt att utnyttja verkstaden och i så fall i vilken utsträckning är just det som den här utredningen syftar till.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 6 Om bilarbetstidsutredningens betänkande

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM erhöll ordet för att besvara *Hans Alséns* (s) den 19 april anmälda fråga, 1978/79:497, och anförde:

Herr talman! Hans Alsén har frågat mig dels varför bilarbetstidsutredningens betänkande (SOU 1977:2) Bilarbetstid ännu inte har blivit föremål för regeringens åtgärder, dels när regeringen kan förväntas förelägga riksdagen förslag med anledning av betänkandet.

Betänkandet har remissbehandlats. Remissopinionen är blandad, och stark kritik har riktats mot vissa av förslagen. Det gäller såväl de materiella reglerna om arbetstiden och vilotiden som kontrollen och påföljderna. Vidare har framhållits att ett genomförande av förslagen skulle medföra stora kostnader.

Jag vill i sammanhanget understryka vikten av att man gör noggranna samhällsekonomiska bedömningar och prioriteringar när det gäller genomförandet av olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Frågor som rör precisering av trafiksäkerhetsmålet liksom frågor om utveckling av former och system för val av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder övervägs f. n. av trafiksäkerhetsutredningen (K 1973:07).

Med anledning av den allvarliga kritiken mot bilarbetstidsutredningens förslag på vissa punkter krävs ingående överväganden, och det är därför inte möjligt att f. n. ange någon tidpunkt för ett riksdagsförslag i ämnet. Det finns emellertid skäl att avvakta trafiksäkerhetsutredningens arbete innan slutlig ställning tas i bilarbetstidsfrågan.

HANS ALSÉN (s):

Herr talman! Jag vill tacka kommunikationsministern för att hon svarat på min fråga, även om jag tycker att innehållet i svaret lämnar en hel del övrigt att önska.

Utredningen som resulterade i betänkandet Bilarbetstid (SOU 1977:2) tillsattes i slutet av 1972. Bakom utredningens tillkomst låg krav från olika intressenter. Som jag sade i min fråga skedde framställning i saken bl. a. från Transportarbetareförbundet. Det är värt att notera att dess skrivelse är daterad den 12 juni 1972. Det är alltså nära sju år sedan den skrivelsen avsändes. Man kan utan överdrift påstå att det har gått avsevärd tid sedan kravet på utredning restes, ett krav som förresten tillstyrktes av arbetarskyddsstyrelsen och trafiksäkerhetsverket.

De som närmast är intressenter i frågan, de anställda i den här näringen,

folk i Transportarbetareförbundet, undrar nu – med rätta, självfallet: Vad blir det av allt detta? Och hur kommer det att bli på kort och lång sikt?

De har då i dag kommunikationsministerns besked att hålla sig till. Det är: Vidare utredning. Det är anmärkningsvärt att notera, eftersom det lämnats av en representant för en folkpartiregering som – i varje fall i ord – vill röja upp i det ena och det andra; det skall vara snabba besked, kraftfullt handlande och litet byråkrati. Ingenting annat finns det att ta på i svaret.

Jag undrar då vilka kontakter företrädare för departementet har med berörda parter i en sådan här fråga, människor som dagligen i trafiken upplever svårigheterna, som dagligen får känna på de förhållanden som i dag existerar och som de är djupt otillfreds med. Vilka besked ger man under hand? Jag vet att frågorna är många hos de berörda arbetstagarna.

År 1972 uttalade dåvarande kommunikationsministern i sina utredningsdirektiv följande: "Sedan den nuvarande lagstiftningens tillkomst har förhållandena ändrats bl. a. genom att trafiken blivit allt intensivare, vilket kan antagas ha medfört större krav på förarna och ökat riskerna för trafikolyckor på grund av uttrötning. Det är enligt min mening väsentligt att undersöka om denna utveckling påkallar en anpassning av lagstiftningen."

På det svarade en enig utredning – jag vill slå fast att utredningen var enig – att man ansåg att en rad åtgärder måste vidtas. De åtgärderna har på intet sätt påbörjats. Min fråga är nu: Hur sker kontakterna med berörda människor, som verkligen har all anledning att undra vad som kommer att göras?

#### Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Jag antar att Hans Alsén känner till att de kontakter som i allmänhet tas efter det att ett utredningsförslag kommit till ett departement sker i form av en omfattande remissomgång, där intressenter har möjlighet att uttrycka vad de tycker om det utredningsförslag som kommit fram.

Det är precis vad som har skett i det här fallet. Det har också lett till att det förslaget inte har lagts fram som en proposition för riksdagen, om jag rätt har förstått mina företrädare.

Att Transportarbetareförbundet redan 1972 ställde krav på utredning och att den kom 1977 innebär ju inte att förslaget är bra!

Hans Alsén säger att det i mitt svar skulle stå att denna fråga hänskjuts till vidare utredning. Men det står ingenstans, utan i stället att man bör sammanväga de åtgärder som har föreslagits av bilarbetstidsutredningen plus remissopinionen med de förslag om det övergripande trafiksäkerhetsmålet och på vilket sätt det skall uppnås som trafiksäkerhetsutredningen kommer att föreslå, vilket sker i år.

För att tillbakavisa Hans Alséns uppgifter om att det här förslaget borde ha lagts fram i en proposition och föranlett förändringar vill jag bara nämna, att utredningsförslagen har kritiserats bl. a. därför att utredningen inte har gjort en samhällsekonomisk bedömning av kostnaderna. Riksrevisionsverket, som ju är en intressent, framhöll i sitt yttrande att ett genomförande av förslagen skulle medföra kostnadsökningar på ca 490 milj. kr. per år. Verket

Tisdagen den  
8 maj 1979

*Om bilarbetstids-  
utredningens be-  
tänkande*

menar att frånvaron av kostnads- och nyttokalkyler på trafiksäkerhetsområdet gör det svårt att direkt peka på åtgärder som ger större nytta. Enligt verket är det emellertid sannolikt att bl. a. de av utredningen föreslagna kontrollresurserna skulle ha bättre effekt från trafiksäkerhetssynpunkt, om de sattes in i syfte att minska antalet onyktra förare i trafiken.

Vissa remissinstanser har framhållit att ett genomförande av förslagen skulle medföra att transportplaneringen försvårades samtidigt som transportköparna skulle drabbas av betydande kostnadsökningar.

Utredningens förslag beträffande kontrollverksamheten har ansetts administrativt betungande för såväl enskilda som myndigheter och byråkratiska till sin utformning. Näringslivets trafikdelegation har t. ex. ansett att det finns anledning att överlämna utredningens förslag till byråkratiutredningen innan förslagen övervägs av statsmakterna.

HANS ALSÉN (s):

Herr talman! På min fråga om vilka kontakter departementet har tagit med dem som närmast kan anses vara intressenter – jag tänker på Transportarbetareförbundet och dess medlemmar – svarar statsrådet utan att blinka att de ju hade möjligheter att remissyttra sig. Sedan dess har tydligen inga kontakter tagits, och det är kanske symptomatiskt för den nuvarande regeringens sätt att handskas med frågor av den här typen, som i så många avseenden berör så många människor.

I svaret sade statsrådet:

”Jag vill i sammanhanget understryka vikten av att man gör noggranna samhällsekonomiska bedömningar och prioriteringar när det gäller genomförandet av olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder.”

Självfallet delar jag den uppfattningen, men jag frågar mig då, om inte detta snarare skulle göras via initiativ från departementet; jag föreställer mig att trafiksäkerhetsutredningen knappast kommer att ge svar på den typen av frågor.

Vad har regeringen då vidtagit för åtgärder för att göra de här bedömningarna av samhällsekonomisk karaktär? Jag vill ändå peka på vilka betydande olycksrisker som ligger i detta med trötthet i trafiken. Det finns en del vetenskapliga bilagor till betänkandet Bilarbetstid där detta klargörs mycket bestämt. Man säger t. ex. att den dominerande orsaksfaktorn i omkring var tionde av de svårare trafikolyckorna hänförs till trötthet i trafiken. Lägg därtill de olyckor där försämringen i prestationsförmåga inte har gått så långt som till insomnande men trots allt var en bidragande faktor, får vi räkna med att ungefär var femte svårare trafikolycka har samband med trötthet i trafiken.

Vad för det med sig för kostnader, vad för det med sig för lidanden i olika avseenden? Har departementet gjort några överväganden från den utgångspunkten? Det är också viktigt när man gör samhällsekonomiska bedömningar.

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Självfallet är det viktigt som Hans Alsén nu senast sade, och jag delar hans uppfattning att detta är problem som man bör komma till rätta med. Frågan är bara hur man gör det på lämpligaste sätt. Hans Alsén menar att det kan inte trafiksäkerhetsutredningen klara, men det är just en av dess huvudsakliga uppgifter.

Jag vill också nämna i sammanhanget att trafiksäkerhetsverket i sitt remissyttrande över bilarbetstidsutredningens förslag säger att införande av den kontrollapparat som föreslagits skulle sakna motstycke inom jämförbara eller allvarligare områden av brottsligheten. Enligt verket skulle detta innebära en från trafiksäkerhetssynpunkt inte motiverad satsning på ett specialområde.

Självfallet måste regeringen ta hänsyn till sådana uttalanden från den myndighet som just är satt att bevaka trafiksäkerheten i allmänhet.

Men jag vill också i sammanhanget nämna för Hans Alsén att det inom ILO pågår arbete med att ta fram en internationell konvention rörande arbetstid och vilotid vid vägtransporter. Vid ILO:s arbetskonferens i sommar skall den slutliga utformningen av en sådan konvention slås fast. Sverige måste därefter ta ställning till frågan om anslutning till konventionen. Det finns också av den anledningen skäl att avvakta med ett ställningstagande i fråga om ändringar av den svenska bilarbetstidslagstiftningen – en lagstiftning som alltså finns i dag. Det är inte så att det saknas en bilarbetstidslagstiftning.

HANS ALSÉN (s):

Herr talman! Det senaste som statsrådet påpekade är jag väl införstådd med, och det var också Transportarbetareförbundet och andra intressenter som gjorde framställning om den utredning som tillsattes år 1972 och som så småningom avlämnade betänkandet Bilarbetstid.

Nu konstaterar jag, efter den här diskussionen och efter att ha tagit del av det svar som kommunikationsministern lämnat, att frågan för de berörda – och det är ju inte bara de anställda och andra intressenter i näringen, utan det gäller här i hög grad frågor som berör varje medborgare såsom trafikant – befinner sig i precis samma läge som 1972, när initiativ togs till att denna utredning skulle tillsättas. Det är beklagligt att det är på det sättet, och jag tror att det finns anledning att noga pröva frågan från skilda utgångspunkter. Det känns djupt otillfredsställande att de problem som existerade 1972 icke är tacklade. Till detta har sedan dess kommit en kraftigt ökad trafikmängd och därmed betydligt ökade olycksrisker i trafiken, som också måste vägas in i detta sammanhang.

Jag förstår att för dagen kommer vi inte längre med den här diskussionen. Men diskussionen har ändå fört med sig att Transportarbetareförbundet och andra direkt intresserade har fått något besked. Även om det är djupt negativt, så finns det ändå ett besked – ett besked som kanske på lämpligt sätt under hand skulle ha kunnat lämnas från departementets sida.

Tisdagen den  
8 maj 1979

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

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Jag anser att det var ett väl kraftigt tilltaget uttryck att svaret skulle ha varit djupt negativt, för det här är – som jag sade i mitt tidigare anförande – frågor som vi anser vara viktiga inom departementet och regeringen och som på intet sätt har avförts från dagordningen därför att man inte har kunnat anta det förslag, som bilarbetstidsutredningen lämnade, på grund av den allvarliga remisskritiken. För att vi skall få den lämpligaste avvägningen bör dessa frågor sättas in i ett större sammanhang enligt det förslag som trafiksäkerhetsutredningen kommer att presentera under året, så att förhoppningsvis alla intressenter blir nöjda med den förändrade lagstiftning som då redovisas.

Överläggningen var härmed slutad.

**§ 7 Om åtgärder för att förhindra nedläggning av poststället i Karungi**

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM erhöll ordet för att besvara *Kerstin Nilssons* (s) den 19 april anmälda fråga, 1978/79:503, och anförde:

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

I Karungi finns ett postställe som betjänar ca 300 hushåll, varav ca 80 inom den sammanhängande bebyggelsen. Dessa 80 hushåll avhämtar sin post på poststället som är öppet en och en halv timme på vardagar. Övriga ca 200 hushåll betjänas av lantbrevbärare.

Frågan om postanordningar i Karungi kommer med början hösten 1979 att utredas av postmästaren i Luleå. Om utredningen innehåller förslag till ändringar kommer postverket därefter att på sedvanligt sätt samråda med kommunen och berörda kunder. I dag finns det alltså inte ens internt inom postverket något förslag till förändringar i Karungi. Jag kan därför inte i detta läge kommentera frågan.

KERSTIN NILSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga. Det är emellertid ett svar som inte tillfredsställer människor i glesbygd och i synnerhet inte människor i centralorten i tidigare Karl Gustavs kommun.

Beskedet om postverkets planer på en indragning av poststället i Karungi har väckt indignation och starka protester. Mer än 500 personer har undertecknat petitionslistor för ett bibehållande av servicen på nuvarande nivå.

För två år sedan reducerades den postala servicen till postställe med en neddragning av tiden för öppethållande till hälften. En ytterligare neddragning, som innebär en indragning av poststället, kan få förödande konsekven-

ser för en känslig gränsbygd. Man kan fråga sig: Är statsrådet Bondestams svar uttryck för en kallt grinande laissez faire-politik, eller är det enbart uttryck för bristande kännedom om sakförhållanden, avstånd och kommunikationer i det område det här gäller?

Jag skall ge ett exempel på vad en neddragning kan innebära: Det företag – ett väl inarbetat sådant –, där de anställda tog initiativ till namnlistorna, är helt beroende av posten. Med en lantbrevbärlinje kan man inte klara företaget. Vi mister våra jobb om posten i Karungi dras in, säger man. I så fall tvingas man att flytta för att klara sin egen och familjens försörjning, eller också måste samhället göra andra ekonomiska insatser, vilka skyhögt skulle överstiga den eventuella rationaliseringsvinst som en postindragning skulle ge. En indragning av posten skulle innebära avveckling av småföretagsamheten i en glesbygd.

Herr talman! Tillåt mig att så att säga vända på kikaren och skildra en annan utveckling av posten i Karungi: En speciell avdelning bildas, "Karungi utrikes". Poststationen i Karungi har övertagit Göteborgs roll som landets största transitopoststation. Posten sysselsätter ett 20-tal man. Postmännen i Karungi kämpar med ett berg av postsäckar. Där "vimlade det ibland tusen människor – storfurstar, krigskorrespondenter, finansärer, skurkar, revolutionärer, diplomater, bankirer". Det är Jan Olof Olssons – Jolos – skildring av när Karungi, vilket många ortsbor ännu minns, år 1914 var den enda passagen mellan öst och väst, mellan Ryssland och Västeuropa. Det är historia nu. Emellertid kan man fråga sig om den skildringen skall avslutas med att folkpartiet lägger ned poststället i Karungi.

Realia för dagen är, enligt statistiska uppgifter, att kyrkbyn vintertid har mer än 130 hushåll, vilket enligt gängse normer borde kunna motivera några timmars öppethållande för postställe. Sommartid betjänar posten ett fördubblat antal hushåll. Förutom ortsborna har även invånarna i byarna runt omkring kraftigt protesterat mot den försämring av servicen som en indragning av poststället i Karungi skulle innebära.

Avslutningsvis vill jag fråga kommunikationsministern: Vilken beräkningsgrund har kommunikationsministern i sitt svar använt sig av när det gäller antalet hushåll?

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Till att börja med frågar jag mig om Kerstin Nilsson har läst samma svar som det som jag har avgivit. Mitt svar ger inte uttryck för något av det som Kerstin Nilsson talar om, utan det innehåller beskedet att det inte finns något förslag beträffande en nedläggning av poststället i Karungi.

Beräkningen av antalet hushåll görs av postverket.

KERSTIN NILSSON (s):

Herr talman! Enligt uppgifter från regionalt håll planeras en indragning av poststället i Karungi, vilket resulterat i dessa kraftiga reaktioner.

I det sammanhanget frågade jag vilken statistik man har använt sig av vid beräkningen av antalet hushåll. Det antal som uppges i svaret på frågan

*Om åtgärder för att förhindra nedläggning av poststället i Karungi*

*Om antalet uppkör-  
ningsställen för  
körkortspröv*

stämmer inte överens med det som man har uppgivit lokalt. Jag nämnde att antalet hushåll är mer än 130 vintertid i kyrkbyn Karungi. I några av de omkringliggande byarna är antalet lika stort. Med en statistisk genomsnittsberäkning kan man få fram att antalet är närmare 500 i området.

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Kerstin Nilsson åberopar uppgifter från regionalt håll. Jag kan bara åberopa uppgifter från centralt håll. Några förslag om nedläggning av poststället i Karungi finns inte på centralt håll, och det är den centrala myndigheten som avgör sådana frågor.

Jag kan tyvärr inte bereda Kerstin Nilsson den glädjen att säga att jag själv gör statistiska beräkningar av hushållen. Det sker på samma sätt över hela landet, och det är postverkets experter som gör detta. Men självfallet kan denna upplysning lämnas från postverket, och jag är övertygad om att vi även på departementet kan lämna den under hand till Kerstin Nilsson.

KERSTIN NILSSON (s):

Herr talman! När det gäller utvecklingen av postal service i Karl Gustavs församling går det fort utför under den borgerliga regimen om man inte anstränger sig för att vidta några åtgärder.

Överläggningen var härmed slutad.

## § 8 Om antalet uppkörningsställen för körkortspröv

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels *Bertil Jonassons* (c) den 20 april anmälda fråga, 1978/79:504, dels *Stina Eliassons* (c) den 2 maj anmälda fråga, 1978/79:520, och anförde:

Herr talman! Bertil Jonasson har frågat mig om det finns någon grund för uppgifterna om indragning av ett antal uppkörningsställen för körkortspröv,

vilken uppfattning jag har när det gäller körkortselevs möjligheter att på hemorten få avlägga fullständigt körkortspröv och

om jag anser det vara förenligt med en jämlikhetsuppfattning att elever som ej får möjlighet att köra upp på hemorten skall vidkännas extra kostnader härför.

Stina Eliasson har frågat mig om jag avser att ta sådana initiativ när det gäller körkortselever, att dessa garanteras möjligheter att även i framtiden få avlägga fullständiga körkortspröv i hemorten.

Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

Frågorna har ställts mot bakgrund av att det från skilda håll har förekommit uppgifter om att trafiksäkerhetsverket har dragit in eller har för avsikt att dra in ett antal av de lokala uppkörningsställena, bl. a. på vissa orter i Värmland och i Jämtland.

Trafiksäkerhetsverket har enligt sin instruktion att besluta om inrättande och indragning av stations- och mottagningsorter. Liksom andra statliga myndigheter skall trafiksäkerhetsverket bedriva sin verksamhet så enkelt, snabbt och ekonomiskt som möjligt.

Det är alltså helt naturligt att verket ser över sin organisation i olika avseenden även när det gäller provorterna. Enligt uppgift från verket har man dock f. n. inga som helst planer på att lägga ned verksamheten vid något uppkörningsställe i Värmland. I Jämtland har verket redan genomfört en förändring vad avser Bräcke och planerar en förändring beträffande Hammarstrand.

Självfallet anser jag det fördelaktigt att så många som möjligt får möjlighet att köra upp på eller i närheten av sin hemort. Detta innebär ju bl. a. att kostnaderna för körkortssökanden kan hållas på en rimlig nivå.

Frågan om lokaliseringen av uppkörningsställen är ny och har aktualiserats hos regeringen – förutom genom dagens frågor i riksdagen – också genom skrivelser och på annat sätt. Jag är därför inte beredd att i dag ta slutlig ställning till hur den här typen av ärenden lämpligen bör handläggas.

BERTIL JONASSON (c):

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

Hitintills har aspiranter på körkort fått avlägga körkortstäv inte alltför långt från hemorten. Men rykten om indragning av uppkörningsställen har oroat i hög grad. I Värmland skulle enligt dessa uppgifter orter som i första hand Filipstad, Sunne och Hagfors men också Kristinehamn, Säffle och Arvika mista uppkörningsmöjligheterna, och det skulle vara katastrofalt. Det skulle i så fall bli ökade kostnader och även ökad tidsåtgång för den enskilde som skall köra upp för körkort. Detta drabbar då speciellt hårt glesbygdens folk. Det strider också helt mot en förbättrad service som vi alla från samhällets sida strävar efter på olika sätt.

Om man skulle resonera så att detta skulle bli billigare för samhället, måste jag säga att jag tror att man biter sig i tummen. Förutom de kostnader och den tidsåtgång som uppstår för den enskilde innebär detta också bilslitage och ökad energiförbrukning. Jag ser inga bärande skäl för en centralisering på detta område.

När nu kommunikationsministern säger att trafiksäkerhetsverket enligt sin instruktion skall besluta i detta ärende och se över det hela, så är det naturligtvis riktigt. Men man måste också se på konsekvenserna.

Kommunikationsministern säger också att det f. n. inte finns några sådana här planer, och det tycker jag är mycket upplysande och det är jag väldigt tacksam och glad för. Det är bra. Men man kan ändå inte vara riktigt säker på hur det kommer att bli framöver.

Kommunikationsministern anser vidare att det är fördelaktigt att så många som möjligt får köra upp i närheten av sin hemort. Det är att uttrycka sig lindrigt, och jag vill använda starkare ord och säga att det är absolut nödvändigt att människor får köra upp utan att behöva åka alldeles för långt

Tisdagen den  
8 maj 1979

*Om antalet uppkör-  
ningsställen för  
körkortspröv*

och förbruka såväl tid och pengar som annat.

Det kan nog inte bli ett slutligt ställningstagande, men det blir väl kanske något resultat eftersom frågan har aktualiserats hos regeringen. Eftersom jag också tycker att det från samhällets synpunkt vore fel att minska antalet uppkörningsställen, måste jag fråga kommunikationsministern: Kommer tillräcklig hänsyn att tas till den enskildes kostnader, tidsförbrukning o. d.?

STINA ELIASSON (c):

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

Bor man i glesbygd kan man vara helt beroende av att ha egen bil, och det är därför av stor vikt att det finns goda möjligheter att på hemorten skaffa sig förarutbildning.

I Jämtlands län är den decentraliserade service som trafikskolorna står för runt om i länet mycket uppskattad. Det är en service som innefattar dels en bra förarutbildning, dels möjligheter att därefter avlägga körkortspröv på hemorten. Min fråga är föranledd av att trafiksäkerhetsverket beslutat att från den 1 maj dra in mottagningen i Bräcke, som flyttas till Ånge, och har aviserat avsikten att göra samma manöver när det gäller Hammarstrand, där mottagningen för körkortspröv skall flyttas till Sollefteå.

Indragningsbesluten innebär försämrade service för invånarna i kommunerna och en betydande kostnadsökning för eleverna. Om eleverna från Bräcke hänvisas till Ånge och eleverna från Hammarstrand till Sollefteå – i båda fallen utanför länet! – måste en del av övningskörningen förläggas till uppkörningsorterna.

Skälen till indragning anges bl. a. vara att det i Hammarstrand och Bräcke är "begränsat gatunät". Körkortspröv har avlagts i Hammarstrand och Bräcke sedan väldigt många år tillbaka, och nu, 1979 – när man kan konstatera en på senare år markant utveckling av gatusystemen i dessa orter – skall mottagningarna dras in!

Allt oftare framförs krav på bilfria innerstäder, och det med all rätt. Men trafiksäkerhetsverket anser att den som skall ta körkort framför allt skall ha ett ordentligt tilltaget gatusystem att körkortspröva på!

Jag tvivlar på att det finns belägg för att elever som fått förarutbildning och som avlagt körkortspröv i Bräcke, Hammarstrand och liknande orter blir sämre bilförare än andra. Det kan väl inte vara så att trafiksäkerhetsverket anser att så är fallet och att det är därför man nu försämrar servicen för människor i glesbygd och också ställer till med kostnadsfördyringar för körkortselever, för trafikskolor och för samhället i stort?

Jag protesterar mot det beslut som fattats beträffande Bräcke och mot det förslag som gäller för Hammarstrand. Jag ser det som ett oacceptabelt slag mot människor i glesbygd och anser att beslutet om Bräcke snarast bör omprövas. Samma sak gäller vad Hammarstrand beträffar.

Jag vill mot den här bakgrunden fråga: Anser verkligen statsrådet att det finns anledning att göra den förändring som föranlett min fråga?

I svaret påpekas att omändringen innebär att kostnaderna för körkortssö-

kandena kan hållas på en rimlig nivå. Men det är ju just vad man inte kan åstadkomma i det här fallet. Det sägs vidare i anslutning till att statsrådet pekar på vad som innefattas i trafiksäkerhetsverkets instruktioner att verksamheten skall bedrivas så enkelt, snabbt och ekonomiskt som möjligt. Enklare, snabbare och mer ekonomiskt än det varit före den här förändringen kan det inte bli.

**Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:**

Herr talman! Jag vill först svara på Bertil Jonassons fråga om hänsyn kommer att tas till den enskildes kostnader och säga att jag, såsom förhoppningsvis framgår av det svar som jag lämnat, anser det vara angeläget att man tar sådana hänsyn.

Stina Eliasson frågade om jag anser att det finns anledning att göra den förändring som trafiksäkerhetsverket beslutat, och jag vill även när det gäller den frågan hänvisa till svaret. Jag nämnde där att frågan om lokaliseringen av uppkörningsställen är ny och att den är aktuell hos departementet. Jag kan i dag inte redogöra för hur de frågor som nu har aktualiserats i departementet kommer att slutföras. Vi kommer emellertid att pröva hur den här typen av ärenden lämpligast bör handläggas, och jag kommer därför att inom kort ta upp en diskussion om detta med trafiksäkerhetsverket.

**BERTIL JONASSON (c):**

Herr talman! Jag noterar tacksamt att kommunikationsministern säger att de hänsyn jag talat om skall tas. Men om man skulle finna det motiverat att göra en så kraftig indragning av antalet uppkörningsställen i Värmland som ryktena gett vid handen, då skulle det bli fråga om kolossalt stora fördyringar för körkortseleverna. Jag kan för min del inte se att det finns fog för en indragning.

Glesbygdens folk bör ju ha rätt till samma service som andra. Man bör dessutom i ett sådant här fall ta hänsyn både till samhällets kostnader och till kostnaderna för enskilda människor och slå samman dessa när man bedömer om det är nödvändigt med en indragning. Jag kan då inte finna att det är försvarligt att göra sådana indragningar och centraliseringar som det talats om här. Jag hoppas därför att kommunikationsministern avvisar de propåer i denna riktning som kan komma att föras fram, för det finns inte några bärande skäl för sådana här indragningar.

**STINA ELIASSON (c):**

Herr talman! Jag noterar att det som står i sista delen av svaret och som kommunikationsministern nu kommenterade, nämligen att de här ärendena är ganska nya och att man skall diskutera hur de lämpligen skall handläggas, innebär att man kan hysa ett visst hopp om att frågan kan få en positiv lösning. Vid dessa diskussioner bör det som framförs från de berörda parterna – eleverna, trafikskolorna, kommunerna, osv. – väga allra tyngst.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Föredrogs men bordlades åter  
Konstitutionsutskottets betänkanden 1978/79:33 och 34  
Socialförsäkringsutskottets betänkande 1978/79:20

§ 10 Anmäldes och bordlades  
Proposition  
1978/79:197 om vårdutbildning inom högskolan

§ 11 Anmäldes och bordlades  
Motioner  
1978/79:2677 av *Lars Werner m. fl.*  
med anledning av propositionen 1978/79:182 om försöksverksamheten med  
s. k. kontraktsvård av narkotikamissbrukare som har begått brott

1978/79:2678 av *Gösta Bohman m. fl.*  
1978/79:2679 av *Joakim Ollén och Håkan Winberg*  
1978/79:2680 av *Lars Werner m. fl.*  
med anledning av propositionen 1978/79:196 med förslag till lag om förbud  
mot investeringar i Sydafrika och Namibia

1978/79:2681 av *Hans Wachtmeister m. fl.*  
med anledning av propositionen 1978/79:205 med förslag till renhållningslag,  
m. m.

1978/79:2682 av *Ingvar Svanberg m. fl.*  
med anledning av propositionen 1978/79:211 om stöd till beställare av fartyg,  
m. m.

1978/79:2683 av *Håkan Winberg m. fl.*  
med anledning av propositionen 1978/79:212 om ändring i brottsbalken,  
m. m.

§ 12 Anmäldes och bordlades  
Justitieukskottets betänkande  
1978/79:37 med anledning av propositionen 1978/79:186 om ändring i lagen  
(1886:84 s. 14) angående skyldighet för utländsk man att i rättegång vid  
svensk domstol mot inländsk man ställa borgen för kostnad och skada  
jänte motion

Socialutskottets betänkande  
1978/79:37 med anledning av propositionen 1978/79:125 med förslag om  
tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1978/79 såvitt avser  
socialdepartementets verksamhetsområde

Jordbruksutskottets betänkande  
1978/79:25 med anledning av propositionen 1978/79:127 om åtgärder för att  
främja sysselsättningen i Norrbotten jämte motioner

Näringsutskottets betänkanden

1978/79:41 med anledning av propositionen 1978/79:100 i vad avser mineralförsörjning m. m. och viss del av propositionen 1978/79:127 om åtgärder för att främja sysselsättningen i Norrbotten jämte motioner

1978/79:42 med anledning av återstående delar av propositionen 1978/79:87 om finansiellt stöd till Luossavaara-Kiirunavaara AB och viss del av propositionen 1978/79:127 om åtgärder för att främja sysselsättningen i Norrbotten jämte motioner

1978/79:45 med anledning av propositionen 1978/79:100 i vad avser Norrlandsfonden och vissa delar av propositionen 1978/79:127 om åtgärder för att främja sysselsättningen i Norrbotten jämte motioner

Arbetsmarknadsutskottets betänkande

1978/79:33 med anledning av propositionen 1978/79:127 om åtgärder för att främja sysselsättningen i Norrbotten jämte motioner

### § 13 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 7 maj

**1978/79:527** av *Egon Jacobsson* (s) till statsrådet Birgit Rodhe om tillsättningen av skolledartjänster:

Vid flera tillfällen har regering och riksdag uttalat att stor vikt bör tillmätas den lokala skolstyrelsens förord vid tillsättning av skolledartjänst. Med anledning av dessa uttalanden och de uppgifter som förekommit i massmedia angående nyligen avgjorda tillsättningsärenden vill jag till statsrådet Birgit Rodhe ställa följande fråga:

Anser skolministern att riksdagsuttalanden inte behöver följas?

**1978/79:528** av *Margaretha af Ugglas* (m) till arbetsmarknadsministern om förmedlingsverksamheten för kulturarbetare:

Riksdagen behandlade 1976 ett regeringsförslag beträffande offentlig arbetsförmedling på kulturområdet. Arbetsmarknadsverkets tillämpning av bestämmelserna har i dagarna vållat en kraftig reaktion från artister och musiker.

Är arbetsmarknadsministern beredd att förelägga riksdagen förslag som möjliggör för nuvarande förmedlingsverksamhet på artistområdet att få fortsätta?

Nr 140

Tisdagen den  
8 maj 1979

---

*Meddelande  
om frågor*

Tisdagen den  
8 maj 1979

---

*Meddelande  
om frågor*

**1978/79:529** av *Paul Jansson* (s) till industriministern om sysselsättningen i Karlsborg:

Enligt uppgifter har företagsledningen för Luxorkoncernen beslutat att möta företagets kris genom omfattande uppsägningar och nedläggningar. Ca 140 personer skulle beröras av dessa åtgärder. I detta sammanhang skulle Luxorfabriken i Karlsborg i Skaraborgs län med ca 90 anställda, huvudsakligen kvinnor, drabbas av total nedläggning. Karlsborg är en kommun med en synnerligen dåligt utvecklad civil industri. 1 300 personer i Karlsborg är direkt eller indirekt beroende av militär verksamhet, medan endast ca 500 personer har sin utkomst i industri med civil produktion.

Mina frågor till industriministern är följande:

Anser industriministern det vara rimligt att Karlsborgs kommun skall drabbas av denna åderlåtning på civila arbetsplatser, och vilka åtgärder är statsrådet beredd att vidtaga för att motverka en sådan utveckling i Karlsborg?

Vilka alternativa sysselsättningar kan erbjudas de drabbade om Luxorledningens aviserade planer genomförs?

**1978/79:530** av *Gunilla André* (c) till industriministern om sysselsättningen i Karlsborg:

Enligt uppgift från överläggningarna mellan företagsledningen för Luxor Industri AB och de anställdas organisationer planeras en nedläggning av Luxors anläggning i Karlsborg under 1980. Företagets anläggning i Karlsborg sysselsätter ett nittiotial anställda och utgör en stor del av den "civila" sysselsättningen på orten.

Är industriministern beredd medverka till att sysselsättningen vid Luxors anläggning i Karlsborg upprätthålls i oförändrad omfattning?

Om detta inte är möjligt, är industriministern då beredd att genom statliga initiativ eller medverkan etablera annan verksamhet i Karlsborg, som ger motsvarande sysselsättning?

§ 14 Kammaren åtskildes kl. 16.25.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

*/Solveig Gemert*