

Måndagen den 12 november

Kl. 11.00

Förhandlingarna leddes till en början av förste vice talmannen.

*Anmälan om
kompletteringsval
till utskott*

*Meddelande om
interpellationssvar*

§ 1 Anmälan om kompletteringsval till utskott

FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Moderata samlingspartiets partigrupp har som suppleant i trafikutskottet under Rolf Clarksons ledighet anmält hans ersättare Berit Mohlin-Erbeus.

Förste vice talmannen förklarade vald till

suppleant i trafikutskottet

Berit Mohlin-Erbeus (m)

§ 2 Upplästes följande inkomna skrivelse:

Till riksdagen

Jag avsäger mig härmed mitt ledamotskap i riksdagen.

Lund den 7 november 1979

Per Gahrton

Denna avsägelse godkändes av kammaren.

§ 3 Meddelande om interpellationssvar 1979/80:19 om regeringens bedömning av förhållandena i Mellanöstern

Utrikesministern OLA ULLSTEN:

Fru talman! Med hänvisning till riksdagsordningens 6 kap. 1 § vill jag meddela att jag på grund av utlandsresor ej kommer att besvara interpellationen av Carl Lidbom om regeringens bedömning av förhållandena i Mellanöstern inom den angivna tiden fyra veckor.

Jag har för avsikt att besvara den måndagen den 19 november kl. 11.00.

Måndagen den
12 november 1979

*Om bättre anställ-
ningskydd för
långtidssjuka*

§ 4 Om bättre anställningsskydd för långtidssjuka

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN erhöll ordet för att besvara *Jan Bergqvists* (s) den 25 oktober anmälda fråga, 1979/80:74, och anförde:

Fru talman! Jan Bergqvist har frågat mig hur jag förklarar det långa dröjsmålet med de långtidssjukas anställningsskydd och om jag nu kan ge ett definitivt besked om när regeringen lämnar sitt förslag till riksdagen.

Beslut om proposition med förslag om förstärkt anställningsskydd för vissa långtidssjuka fattades vid regeringssammanträdet den 1 november 1979. Propositionen bordlades i riksdagen i fredags. Enligt vad jag tidigare har förvisat mig om möter det inte något hinder att frågan handläggs så i riksdagen, att en reform kan träda i kraft vid årsskiftet.

JAN BERGQVIST (s):

Fru talman! Jag ber att få tacka för svaret.

Tidigare i år har arbetsmarknadsdepartementet och arbetsmarknadsministern tre gånger lämnat besked om tidpunkten för denna propositions avlämnande. Alla tre gångerna har beskedet kommit på skam. Först i fick riksdagen veta att propositionen skulle komma den 30 mars. Sedan förklarade arbetsmarknadsministern att den borde kunna avlämnas före vårriksdagens slut. För tre veckor sedan fick vi beskedet den 30 oktober. Först i fredags kom den till riksdagen för bordläggning och inte förrän i dag ligger den i ledamöternas fack. Det blir den 9 resp. den 12 november.

Det är naturligtvis ganska genant att riksdagen inte någon gång har fått ett besked som har hållit. Men det finns en mycket allvarigare sida av denna sak, och det är de långtidssjukas svåra situation. Varför har de fått vänta så länge på denna lagändring? Hur är det möjligt att en i grunden så enkel sak som att ta bort tre ord i en paragraf i lagen om anställningsskydd skall behöva dra ut så enormt på tiden? Och var det nödvändigt att på detta vis ta bort anställningsskyddet för hundratals människor, som i år har fått helt sjukbidrag och som har förutsättningar att bli rehabiliterade nästa år, 1981 eller 1982? De skulle då kunna gå ut på arbetsmarknaden, om detta anställningsskydd fanns.

Av arbetsmarknadsministerns anförande framgår att han har uppfattat att jag har ställt frågan hur han förklarar det långa dröjsmålet med de långtidssjukas anställningsskydd. Men han har ingen som helst kommentar. Han har inget som helst svar att ge. Det är litet konstigt att arbetsmarknadsministern, när man så direkt ställer frågan, inte gör något försök att lämna en förklaring.

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN:

Fru talman! Jan Bergqvist och jag hade en debatt om denna fråga i våras, närmare bestämt den 19 april, och jag tyckte att vi då klarade att det väsentliga är att tillgodose behovet av anställningstrygghet för de långtidssjuka och att få fram ett förslag som kan träda i kraft så snart som möjligt. Så snart som möjligt var i detta fall den 1 januari 1980, eftersom vi vid den tidpunkt som vi diskuterade detta senast visste att riksdagen i våras inte

kunde handlägga frågan. Jag har redovisat i mitt svar att detta datum – den 1 januari 1980 – håller. Därför tycker jag att Jan Bergqvists resonemang är tämligen ointressant. Om det är så att vi är överens om att det är de långtidssjukas intressen vi talar för är ju den tidpunkten det viktiga, och där är det som jag sade inte fråga om någon försening.

JAN BERGQVIST (s):

Fru talman! I själva verket är det så att genom denna försening berövar regeringen och arbetsmarknadsministern hundratals långtidssjuka, som i år får beslut om helt sjukbidrag, en möjlighet till anställningsskydd, som det med en aktivare arbetsmarknadsminister hade varit fullt möjligt att genomföra vid ett tidigare tillfälle. Det är just för denna grupps skull som jag är upprörd över hur frågan har skötts. Vi kunde i och för sig gå tillbaka ända till 1977, när Rolf Wirtén, folkpartiet och de andra borgerliga gick emot krav på att man särskilt skulle ta upp denna fråga och skynda på. Vi kan också gå till den tidpunkt när riksdagen sedan tröttnade på detta och begärde att regeringen skulle vakna upp och göra någonting åt detta snabbt. Det gick att lägga fram en proposition redan den 30 mars, om regeringen inte hade varit så lyhörd för Arbetsgivareföreningens och moderaternas synpunkter. Hade man sett till de långtidssjukas intressen hade det varit möjligt att fatta ett beslut i riksdagen under våren.

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN:

Fru talman! Jan Bergqvist vet mycket väl att han har fel i hela detta inlägg. Det var en remissomgång som måste utföras, och det gick alltså inte att lägga fram någon proposition den 30 mars. Allt vad han säger här om att det skulle gå att få förslaget tidigare är felaktigt. Vi har fått fram ett förslag som tillgodoser kravet på att detta skall sättas i kraft, och om riksdagen handlägger förslaget under de veckor som är kvar av hösten kan detta ske den 1 januari 1980. Det är det huvudintresset som vi båda har, och då tycker jag att Jan Bergqvist skall vara nöjd.

JAN BERGQVIST (s):

Fru talman! Jag är verkligen inte nöjd, därför att på detta sätt har hundratals långtidssjuka blivit berövade en möjlighet till anställningsskydd.

Jag är förvånad över att arbetsmarknadsministern kan påstå att jag säger någonting som jag vet skulle vara felaktigt. Det är en ganska upprörande beskyllning. Det var i stället så att man från arbetsmarknadsdepartementet lämnade en uppgift till utskottet om att man beräknade att propositionen skall kunna komma den 30 mars. Beräkningen gjorde man med utgångspunkt i vad man kände till om utredningen och remisstiderna. Det hade naturligtvis varit möjligt att besluta om att slopa de här tre orden i 33 § under vårsessionen. Hade man gjort det hade man sedan kunnat gå in på andra saker, som arbetsmarknadsministern tagit upp i propositionen, t. ex. bidrag till halvskyddad sysselsättning och bidrag till utbildning i företag av äldre och

Om ökad anställningstrygghet i multinationella företag

handikappade. Det är ingenting som på något sätt hindrar detta, och därför tycker jag att regeringen handlagt denna fråga på ett upprörande sätt.

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN:

Fru talman! Jag vidhåller att remissbehandlingen hade stor betydelse och att den måste genomföras på det grannliga sätt som vi gör här i Sverige. Propositionsarbetet har också utförts på ett omsorgsfullt sätt, och vi har därvid haft kontakt med arbetsmarknadens parter för att göra det här förslaget så bra som möjligt. Jag har informerat Jan Bergqvist om detta vid sidan av kammardebatten, så han vet om att vi har gjort förbättringar under hand, vilket är en av förklaringarna till att vi inte blev klara med propositionen i våras.

Men jag vidhåller, fru talman, att ikraftträdandet av den här reformen kommer att ske den 1 januari och att detta är det centrala för de långtidssjukas del.

JAN BERGQVIST (s):

Fru talman! Denna proposition är förmodligen en av de tunnaste som regeringen över huvud taget lägger fram i år. Den innebär konkret att man slopar tre ord i en paragraf. Detta har en utredning föreslagit, och det föreligger reservationer från representanter för arbetsgivarna och för moderaterna. Av de 39 remissvaren var det bara 2 som direkt avstyrkte förslaget. Det fanns alltså förutsättningar för att en arbetsmarknadsminister och en regering som inte var högervinklad skulle ha kunnat lägga fram det här förslaget direkt och få igenom reformen. På det sättet hade man kunnat rädda anställningsskyddet för hundratals långtidssjuka, som nu går miste om detta.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 5 Om ökad anställningstrygghet i multinationella företag

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN erhöll ordet för att besvara *Nils Berndtsons* (vpk) den 25 oktober anmälda fråga, 1979/80:77, och anförde:

Fru talman! Nils Berndtson har frågat mig om regeringen är beredd att vidta åtgärder i syfte att öka tryggheten för anställda i multinationella företag. Bakgrunden till frågan är att det har talats om nedläggning av Goodyears fabrik i Norrköping med 700 anställda.

Till en början vill jag konstatera att utlandsägda bolag här i landet rättsligt sett betraktas på samma sätt som svenskägda bolag. Men vidare gäller att utlänningar och utländska företag, som bedriver näringsverksamhet här, är i sin verksamhet underkastade svenska lagar och svenska domstolars och andra myndigheters beslut. Det betyder att också den svenska arbetsmarknadslagstiftningen – däribland anställningsskyddslagen – gäller fullt ut på

Om ökad anställningstrygghet i multinationella företag

samma sätt som när svenska företag bedriver en verksamhet och har anställda i den verksamheten. Och vi väntar oss att utländska företag även utanför de uttryckliga lagbestämmelsernas ram skall uppträda på samma sätt och med samma ansvar som svenska företag.

När vi för den svenska arbetsmarknadens del överväger reformer av olika slag – det må gälla anställningsskyddet, medbestämmandet, arbetsmiljön eller något annat – får de reformerna betydelse även för de utländska företag som är verksamma här i landet.

Anställningsskyddslagen ses nu över i en statlig utredning. Vissa frågor på medbestämmandets område är också föremål för fortsatt utredningsarbete samtidigt som parterna på arbetsmarknaden förhandlar om ett medbestämmandeavtal för den privata sektorn. Till de frågor som är uppe i dessa sammanhang hör det fackliga arbetet och inflytandet i koncerner och andra liknande företagsgrupperingar.

NILS BERNDTSON (vpk):

Fru talman! Sysselsättningen vid Goodyear i Norrköping har länge varit osäker. En nedläggning av fabriken var aktuell för några år sedan, och nu har frågan aktualiserats igen.

Det finns ett särskilt drag i fråga om sysselsättningen i Norrköping som bör uppmärksammas, nämligen de multinationella företagens roll. Uppskattningsvis mellan 5 000 och 6 000 personer är anställda i multinationella företag, varav större delen företag med huvudkontor utanför Sverige, men även ett företag som L M Ericsson bär naturligtvis de multinationella företagens särdrag.

När nu en nedläggning av Goodyear aktualiserats, har detta skett under former som reser frågan om anställningstryggheten i multinationella företag. Företagsledningen har bl. a. antytt att hög frånvaro skulle kunna vara en orsak till bristande lönsamhet. Detta har från fackligt håll bestämt tillbakavisats. I stället för att förbättra arbetsmiljön söker företaget lägga skulden på de anställda, vilket visar en skrämmande brist på socialt ansvar.

Det står klart att de multinationella företagen utnyttjar möjligheterna att verka i olika länder på ett sätt som strider mot kravet på anställningstrygghet. Möjligheterna till insyn i dessa företag förefaller mycket begränsade. Mot bakgrunden av den aktuella situationen vid Goodyear i Norrköping har jag frågat arbetsmarknadsministern om vilka åtgärder regeringen är beredd att vidta i syfte att öka tryggheten för anställda i multinationella företag. Jag får tacka arbetsmarknadsministern för svaret men vill samtidigt påpeka att han tydligen tycker att det bra som det är. Enligt min mening räcker det inte med att hänvisa till gällande lagar på arbetsmarknaden och tro att anställningstryggheten därmed är säkrad. De lagarna är inte mycket värda den dag företaget packar ihop sina prylar och sticker till något annat land. Vad saken handlar om är vilka åtgärder regeringen ämnar vidta för att företagen inte skall kunna smita ifrån sitt ansvar.

Jag vill ställa en följdfråga till arbetsmarknadsministern: Kommer de speciella problem som ändå uppenbarligen råder i utlandsägda företag att

*Om ökad anställ-
ningstrygghet i
multinationella
företag*

behandlas i den statliga utredning som arbetsmarknadsministern hänvisar till?

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN:

Fru talman! Det här är ett område där vi fortsätter att arbeta. Sverige har i olika internationella organ som FN, OECD och ILO aktivt verkat för att på internationell basis komma till rätta med de problem som multinationella företag kan ge upphov till. Ett medel i detta arbete är OECD:s riktlinjer för multinationella företag. Det rör sig här om rekommendationer som OECD:s medlemsländer riktar till de multinationella företagen. Sådana riktlinjer tar sikte på de problem som kan uppkomma på grund av dessa företags internationella struktur. Man fastställer vissa normer för multinationella företags verksamhet i medlemsländerna.

Riktlinjerna innehåller ett avsnitt som speciellt berör sysselsättnings- och arbetsmarknadsfrågor. Där rekommenderas företagen att i samband med förhandlingar om anställningsvillkor m. m. ej hota med att utnyttja sina möjligheter, att helt eller delvis överföra en driftsenhet från landet i fråga, och därigenom otillbörligt påverka förhandlingarna.

Detta, Nils Berndtson, visar att vi arbetar vidare på olika internationella fält.

NILS BERNDTSON (vpk):

Fru talman! Det är ju ett framsteg att arbetsmarknadsministern nu ändå erkänner de särskilda problemen i multinationella företag. I svaret hänvisade arbetsmarknadsministern bara till gällande lagar. Men skall man bara avvakta vad som sker på det internationella området? Jag tror att man också på svensk sida bör skärpa kontrollen över de här företagen.

Vi har haft anledning att här i riksdagen ta upp frågan vid flera tillfällen och då från olika utgångspunkter, bl. a. med hänsyn till respekten för miljöintressen. Även den frågan var aktuell i Norrköping för några år sedan.

I vpk-motioner har det också krävts att bestämmelserna om etablering i Sverige skulle skärpas. Jag tror att problemen har ökat till följd av den kapitalistiska krisen. Anställningstryggheten har ju på grund av krisen blivit mindre för dem som arbetar i företagen i fråga. Kraven på åtgärder blir därför ännu mer aktuella.

Så vitt jag förstår måste man fråga sig: Vad gör regeringen om ett företag med säte i USA säger att verksamheten nu är så olönsam att företaget måste läggas ned? Vilka insynsmöjligheter har de svenska myndigheterna? Nedläggningen sker kanske samtidigt som det görs kraftiga investeringar i andra länder, där man väntar högre profit. Vilka åtgärder kan man vidta för att se till att mäktiga multinationella företag inte låter en fabrik här i landet förfalla? Det är när det gäller sådana här frågor som man väntar att regeringen skall visa litet större handlingskraft.

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN:

Fru talman! Jag kanske skall redovisa för Nils Berndtson att det har pågått

en hel del arbete inom ILO.

I november 1977 antog ILO:s styrelse en trepartsdeklaration om riktlinjer angående multinationella företag och arbetsmarknadspolitik, och i maj 1978 beslöt styrelsen inbjuda regeringarna att rapportera till ILO om deklarationens effekter. En rapport skall, efter hörande av arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna, lämnas av regeringen före utgången av år 1979. Under år 1980 kommer en särskild kommitté, bestående av representanter för regeringar, arbetsgivare och arbetstagare, att granska de olika regeringarnas rapporter.

Detta ärende är under beredning i arbetsmarknadsdepartementet. I ett remissvar konstaterar exempelvis statens industriverk att frågan om de multinationella företagens inverkan på sysselsättningen berörs i ett utredningsarbete som pågår inom industriverket. En särskild studie rörande multinationella företag och svensk teknisk utveckling kommer att publiceras i början av år 1980.

Här finns som synes, fru talman, åtskilligt på gång inom regeringens kansli.

NILS BERNDTSON (vpk):

Fru talman! Allt som är på gång inom detta område är bra, för som jag har sagt tror jag att problemen har ökat i betydelse. Jag tror att arbetsmarknadsministern måste förstå otåligheten hos dem som är berörda – detta att inte de anställdas organisationer, kommunala myndigheter och tydligen inte heller statliga myndigheter får en rimlig information om vad som möjligen om någon vecka skall beslutas i ett bolagskontor i USA. Det mesta som arbetsmarknadsministern redovisar från detta område händer tydligen utan några direkta aktiva insatser från den svenska regeringens sida. Men de multinationella företagens roll i det här landet är så stor att det finns anledning för regeringen att visa större aktivitet och inte minst att också för de företag som är verksamma här understryka respekten för gällande lagar.

En tidning skrev apropå fallet med Goodyear:

”De amerikanska multidirektörerna borde också lära sig vilka lagar som gäller på den svenska arbetsmarknaden. Ledighet för studier och för att sköta barn är de kanske inte vana vid.”

Det är detta som har upprört människorna i Norrköping, att man hänvisar till stor frånvaro som ett motiv för att också lägga ner företag. Det är sådana metoder som man måste bekämpa.

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN:

Fru talman! Jag sade redan i mitt svar att lagar om anställningsskydd och andra arbetsrättsliga lagar ju även gäller för Goodyear i Norrköping, och därför måste man där självfallet spela i enlighet med de reglerna.

Får jag sedan bara säga, att det jag redovisat här i debatten har väl ändå klargjort att regeringen är mycket aktiv, så jag tycker att Nils Berndtson inte skall efterlysa någon mer aktivitet på den här punkten. Det är flera saker som är på gång, och jag kan tillägga att den Eckerbergska utredningen har lämnat

Nr 26

Måndagen den
12 november 1979

Om ökad anställningstrygghet i multinationella företag

Måndagen den
12 november 1979

*Om anställnings-
garantin för an-
ställda vid Svenska
Varv AB*

sitt betänkande till justitieministern. Betänkandet är nu under remissbehandling. Det blir senare föremål för genomgång, och förslag kommer att lämnas till riksdagen även på basis av detta utredningsarbete.

Låt mig, fru talman, allra sist säga att när det gäller Goodyear i Norrköping är – så långt vi känner till på arbetsmarknadsdepartementet – läget i dag betydligt bättre än det varit tidigare. Och såvitt jag vet föreligger inte något varsel just nu i det företaget.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 6 Om anställningsgarantin för anställda vid Svenska Varv AB

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN erhöll ordet för att besvara *Margaretha af Ugglas* (m) den 18 oktober anmälda interpellation, 1979/80:23, och anförde:

Fru talman! Margaretha af Ugglas har frågat mig vilka konsekvenser anställningsgarantin vid Svenska Varv har haft för de anställda samt vilka effekterna har blivit för arbetsmarknadssituationen i övrigt. Slutligen har Margaretha af Ugglas frågat mig om jag anser att anställningsgarantin överensstämmer med de hittillsvarande principerna för arbetsmarknadspolitiken.

Med anledning av riksdagens beslut om anställningsgaranti för anställda vid Svenska Varv AB uppdrog regeringen i januari 1979 åt Svenska Varv AB att i nära kontakt med arbetsmarknadsmyndigheterna träffa avtal med berörda fackliga organisationer om en anställningsgaranti för personalen vid de aktuella varven.

Den 1 maj 1979 träffades ett sådant avtal mellan Svenska Varv AB och de fackliga organisationerna.

Överenskommelsen innebar bl. a. att Projekt 80 AB bildades. Projekt 80 AB ägs av Svenska Varv AB. Bolagets inriktning är att individuellt förbereda den personal som överförs till Projekt 80 AB från Svenska Varvs dotterbolag i Göteborg för annan verksamhet. Detta skall resultera i anställningar utanför bolaget, återanställning på andra befattningar i Svenska Varvs dotterbolag i Göteborg eller pensionering. Förberedelserna för andra anställningar sker genom intern och extern utbildning, såväl teoretisk som praktisk. I väntan på att den personal som har överförts till företaget skall erhålla nya anställningar sysselsätter bolaget personalen med utbildning och/eller arbete.

Hittills har drygt 400 personer vid varven överförts till Projekt 80 AB. Av dessa har ca 100 placerats på eller reserverats för färdiga platser på arbetsmarknaden utanför varven. Övriga personer genomgår utbildning eller är sysselsatta i produktionen och i utvecklingsarbete.

Vad gäller arbetsmarknaden i Göteborg i övrigt kan det konstateras att den ökade efterfrågan av arbetskraft som finns hos stora Göteborgsföretag hittills i stort sett har kunnat tillgodoses genom arbetsförmedlingens försorg.

Om anställningsgarantin för anställda vid Svenska Varv AB

När det så slutligen gäller Margaretha af Ugglas fråga om anställningsgarantin överensstämmer med de hittillsvarande principerna för arbetsmarknadspolitiken vill jag anföra följande.

Viktiga syften med flera av de arbetsmarknadspolitiska medlen är att fördröja avvecklingar och därmed ge arbetsförmedlingen erforderligt rådrum när avsevärda nedskärningar av sysselsättningstillfällena sker på en ort. Exempel på sådana medel är lönegarantin, industribeställningar, utbildningsbidraget och tillfälligt sysselsättningsbidrag.

Jag vill erinra om att det i samband med SSAB:s bildande i samma syfte träffades ett avtal mellan SSAB och de fackliga organisationerna om en s. k. anställningsgaranti. Det är dock såvitt jag känner till nu första gången som riksdagen har fattat beslut om en sådan anställningsgaranti. Frågan om anställningsgarantier bör i första hand vara en angelägenhet för berörda fackliga organisationer och företag på det sätt som skedde när det gällde SSAB. Självfallet bör staten kunna medverka vid sådana överenskommelser genom att använda de reguljära medel som finns inom arbetsmarknadspolitikens ram. När riksdagen fattade sitt beslut bedömdes dock arbetsmarknadssituationen på varvsorterna vara så allvarlig att några möjligheter att snabbt bereda arbete åt alla de människor som skulle bli övertaliga knappast fanns.

Det är ännu för tidigt att dra definitiva slutsatser om varvsgarantins effekter för näringslivet och arbetsmarknaden i stort. Drygt ett år återstår av garantin, och Projekt 80 har ännu inte ens hunnit informera samtliga övertaliga om sin verksamhet. Under hösten kommer en utvärdering av Projekt 80 som en del i ett större projekt att sättas i gång av sociologiska institutionen i Göteborg. Möjligen kan detta bidra till de slutsatser som statsmakterna och arbetsmarknadsparterna måste dra när anställningsgarantin går ut.

MARGARETHA AF UGGLAS (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka arbetsmarknadsministern för svaret på min interpellation. Litet förvånad är jag över det magra innehållet. Man får nästan intrycket av att den debatt som förts om anställningsgarantin vid varven passerat arbetsmarknadsministern förbi.

Den s. k. anställningsgarantin aktualiserar i själva verket en lång rad principiella frågeställningar. Är det rimligt att utfärda en anställningsgaranti för en grupp arbetstagare på arbetsmarknaden och inte för andra grupper? Arbetsmarknadsutskottet anförde för sin del i sin avstyrkan av förslaget om en anställningsgaranti att förslaget innebär att man skjuter svårigheterna framför sig. Ett genomförande av förslaget skulle kunna få olyckliga effekter på det sättet att det kan motverka att arbetskraften utnyttjar möjligheter som kan finnas att gå över till andra branscher. Man kan inte heller bortse från att det skulle skapa ett farligt prejudikat på svensk arbetsmarknad.

Redan vid anställningsgarantins utfärdande var det uppenbart att vi stod inför en konjunkturuppgång i ekonomin. Denna har sedan materialiserat sig,

Måndagen den
12 november 1979

*Om anställnings-
garantin för an-
ställda vid Svenska
Varv AB*

bl. a. i form av en markant ökad efterfrågan på arbetskraft i verkstadsindustrin, däribland hos Volvo. Samtidigt som varvsarbetare gått mer eller mindre sysslolösa på varven ropar syd- och mellansvenska verkstadsföretag efter svetsare och plåtslagare bl. a. Värvningsresorna till Norrland har tagit fart igen.

Denna situation borde oroa Rolf Wirtén som ansvarig arbetsmarknadsminister. Det är under konjunkturuppgångar som en anpassning på arbetsmarknaden kan ske från tillbakagående till framåtgående näringar med minsta möjliga påfrestningar för de berörda.

Faktum är ju också att Projekt 80 har bemötts med mycket blandade känslor av de varvsanställda. Som särskilt trygghetsskapande har inte Projekt 80 upplevts, utan i många fall snarare som något av en avstjälpningsstation. Projekt 80 har i praktiken också inneburit att lagen om anställningsskydd inte fått verka. Genom att något formellt varsel inte lagts fram har turordningsreglerna inte behövt tillämpas vid överföringen till Projekt 80-organisationen. Fack och företagsledning är ense om detta, men ur den enskilde varvsanställdes synpunkt är saken kanske inte lika självklar eller tilltalande.

När riksdagen behandlade frågan om anställningsgarantins införande i december 1978 ställde jag frågan, om anställningsgarantin i själva verket utgjorde ett tillmötesgående gentemot varvsledningen, som med hjälp av en s. k. övertalig styrka skulle få större möjligheter att disponera arbetskraften utan hinder av turordningsreglerna i Åmanlagarna. Något svar fick jag inte då, men så tycks det ha blivit i praktiken.

En regeringskollega till arbetsmarknadsministern, industriminister Åsling, har vid flera tillfällen sagt att införandet av den s. k. anställningsgarantin vid varven var ett mycket olyckligt beslut. Jag tycker att Rolf Wirtén bör ta ett samtal med Nils G. Åsling. Nog bör arbetsmarknadsministern kunna ha några synpunkter på denna principiellt viktiga arbetsmarknadspolitiska fråga utan att avvakta sociologiska institutionen i Göteborg.

JÖRN SVENSSON (vpk):

Fru talman! Margaretha af Ugglas interpellation om sysselsättningen vid varven har sin särskilda utgångspunkt. Den ser läget från aktieägarnas och den private arbetsköparens ståndpunkt.

Det är därför i hög grad på sin plats att någon söker se saken från de arbetandes ståndpunkt.

Margaretha af Ugglas har ett enda stort bekymmer i denna sak. Det är att man på något sätt skall inskränka de stora privata företagens frihet att sortera och plocka bland de människor som skall kastas ut från varven. Ju större denna frihet är, ju mer folk som kastas ut från varven, desto större blir trycket på den redan hårt tyngda arbetsmarknaden i Göteborg och desto hårdare tryck kan man skapa i löneförhandlingar och inför strukturförändringar i den privata delen av näringslivet. Detta om Margaretha af Ugglas och moderaternas utgångspunkt.

Men det finns en annan utgångspunkt i denna fråga än den som företräds av de rena börsintressena och deras personliga representanter här i kamma-

ren. Ty den verkliga kritiken mot sysselsättningspolitiken i varvsfrågan och mot Projekt 80 är en helt annan. Det verkligt farliga är vad som sker med de anställdas rättigheter, vad som sker med trygghetslagarna och hur detta påverkar den framtida situationen i andra branscher.

Stora delar av gällande trygghetslagar har visserligen en tvetydig innebörd. Men i vissa stycken ger de obestriddigen stärkta rättigheter för de anställda, åtminstone om dessa till sitt förfogande har starka och vakna fackliga ledningar som bevakar möjligheterna. Det är dessa rättigheter som vid varven hotar att bli satta ur spel.

Lagen innehåller bl. a. bestämda bestämmelser om turordning vid inskränkningar och avskedanden. Genom Projekt 80 sätts dessa ur spel. Svenska Varvs ledning har i stort fått fri hand att plocka bland folk. utan hänsyn till lagarna. Detta är ett allvarligt undergrävande av de arbetandes rättigheter.

Lagen innehåller också särskilda skyddsbestämmelser för människor med nedsatt arbetsförmåga. Också detta skydd sopas bort med den lösning som genomförs vid varven. Mot detta har bl. a. De handikappades riksförbund uttryckligen anfört kritik.

Lagen innehåller bestämmelser som avgränsar arbetsköparens rätt att avskeda folk som deltagit i vissa fackliga aktioner. Den innehåller också – låt vara något diffust – ett visst skydd mot diskriminering av politisk natur. Även om bestämmelserna är något oklara och inte tillfredsställande, kan de dock åberopas till förmån för den anställde i vissa stycken. Men med Projekt 80 sveps också detta skydd åt sidan. Man öppnar väg för företagets ledning att fritt plocka ut personer som är fackligt militanta eller politiskt verksamma.

En lag som genomförts av riksdagen kan alltså helt åsidosättas genom den här typen av lösningar. Särskilt allvarligt blir det när förhandlingschefen vid Svenska Varv offentligt antyder att dessa lösningar kan bli modellen vid framtida strukturkriser i andra delar av näringslivet.

Min fråga till Rolf Wirtén är: Kommer lagen om anställningstrygghet att på liknande vis försättas ur spel vid kommande strukturkriser? Är det så vi skall se framtiden? Skall den ekonomiska krisen i landet användas för att steg för steg tränga tillbaka de arbetandes rättigheter, deras löner och deras möjligheter att bedriva facklig verksamhet? Är detta linjen för den nya borgerliga regeringen?

Att interpellanten i den här debatten företräder aktieägarlinjen är inget märkligt. Det är bara logiskt. Men det finns andra vilkas ställning i sammanhanget det är viktigt att få klar för sig. Man hade t. ex. kunnat fråga riksdagens socialdemokrater, som hjälpte folkpartiregeringen att rösta igenom den här metoden, om de är överens om dessa följder för trygghetslagarna och om de vill rösta för liknande metoder i andra branscher. Och man kan, som jag nu gör, fråga arbetsmarknadsministern Rolf Wirtén. Jag gör det därför att jag vet att det finns nyanser också på den borgerliga sidan. Vi har – trots vår djupgående kritiska inställning mot regeringens näringspolitik – ändå aldrig från vårt partis sida uppfattat Rolf Wirtén som blott en

*Om anställnings-
garantin för an-
ställda vid Svenska
Varv AB*

Arbetsgivareföreningens förlängda arm utan i stället som en politiker med viss distans från storfinansintressena och moderaterna. Därför vill vi från vårt håll i dag ställa honom inför denna fråga.

PÄR GRANSTEDT (c):

Fru talman! Jag måste i viss mån instämma i kritiken från Margaretha af Ugglas, som menade att svaret var litet magert. Den aktuella anställningsgarantin är faktiskt någonting ganska nytt i svensk arbetsmarknadspolitik, och därför hade det varit värdefullt att få de principiella frågeställningarna litet utförligare belysta.

Det är framför allt ett par saker som det finns anledning att fundera över när det gäller anställningsgarantins verkningar. Det är självklart att strukturomvandlingen inom vår varvsnäring är ett mycket stort och dramatiskt skeende som har ganska långtgående konsekvenser för sysselsättningen. Men samtidigt genomförs denna strukturomvandling inom ett område med en relativt expansiv arbetsmarknad.

Vi vet hur man har hanterat strukturomvandlingar totalt sett i landet. Under årtiondenas lopp har det gått en jämn ström av människor till storstadsområdena från våra skogslän och glesbygdsområden, människor som har strukturrationaliserats bort från sina jobb i områden där det inte har funnits några alternativ – utan att det har varit tal om några anställningsgarantier eller sysselsättningsgarantier. Men när problemen uppstår i en expansiv storstadsregion som Göteborg, då kommer anställningsgarantin. Man frågar sig: Vari ligger egentligen logiken, och vilka konsekvenser skall detta få för den framtida arbetsmarknadspolitik?

I Göteborg finns det faktiskt en risk för att den här anställningsgarantin kan komma att bli en broms för de berörda människornas möjligheter att i den uppåtgående konjunktur, som vi just nu råkar ha, söka sig till mera varaktiga jobb inom företag som har en bättre framtid än varven. Det finns alltså en risk för att anställningsgarantin kan ha fått en negativ effekt på den långsiktiga sysselsättningen för en del av de berörda. Det borde kanske ha behandlats mer i interpellationssvaret.

Dessutom har vi alltså frågan: Är man från regeringens sida beredd att låta detta bli en övergripande princip, så att samma garantier som man har gett de varvsanställda i Göteborg skall gälla för människor i områden som inte har en sådan expansiv arbetsmarknad, människor som inte har samma möjligheter till alternativ sysselsättning – och för vilka naturligtvis en anställningsgaranti skulle ha avsevärt större praktisk betydelse än för de varvsanställda i Göteborg? Är man beredd att utfärda en anställningsgaranti för de människor i våra skogslän vilkas sysselsättning är hotad?

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN:

Fru talman! Det finns kanske anledning att något belysa hur arbetsmarknadsläget är i Göteborg. Jag vill också gärna tillägga den lilla fotnoten att när detta beslut fattades var läget naturligtvis betydligt allvarligare än vad det är i dag. Men vi har ju fortfarande ett betydande antal människor arbetslösa – i

länet 8 500 och i kommunen 6 000–7 000.

Många av dessa människor som vi nu talar om tillhör också gruppen rätt svårplacerad personal. Jag tror att man skall vara på det klara med att även om det i dag finns en hel del lediga jobb och även om en nyrekrytering är på gång, så har man fortfarande väldigt stora svårigheter att placera dessa som blir kvar på arbetsmarknaden. Det var faktiskt så vid varven i Göteborg när riksdagen fattade det här beslutet, att 2 600 personer skulle placeras och att det inte var någon större efterfrågan på arbetsmarknaden. Vi förstår då att man i närings- och arbetsmarknadsutskotten här i huset var ganska bekymrad och att man verkligen frågade sig om man kunde finna någon form för att underlätta för de berörda människorna. Detta tog sig uttryck i ett uppdrag till regeringen att försöka få fram något avtal om en anställningsgaranti.

Vi fick då Projekt 80. Det har i sin tur, fru talman, medfört att av de 2 300 personer som var övertaliga vid varven i Göteborg har man till i dag, ett halvår senare, kunnat placera 700 personer. Det är alltså 30 % av de tidigare övertaliga som man har lyckats få in i ny verksamhet. I och för sig är det inte ett dåligt resultat på ett halvår, när man beaktar hur många människor det ändå var fråga om.

Får jag säga till Jörn Svensson att den anställningsgaranti som man förhandlat sig fram till och som är materialiserad i Projekt 80 AB har, som Margaretha af Ugglas i och för sig riktigt påpekade, mottagits med en del blandade känslor. Det har väl sin grund i just de förhållanden som Jörn Svensson nämnde. Våra anställningstrygghetslagar är inte så dåliga som Jörn Svensson försökte påstå, utan de fungerar. Om en person känner tveksamhet på det sätt som Jörn Svensson här hävdar, är det ingenting som säger att denne person – det må vara han eller hon – skall gå över till Projekt 80, utan vederbörande kan bli kvar och få sin sak prövad på vanligt sätt vid domstol. Anställningsskyddslagen gäller alltså för en sådan person. Det tycker jag är angeläget att understryka. Däremot finns det naturligtvis enligt denna lagstiftning möjlighet för parterna att förhandla sig fram till en rimlig avgång vid sidan av de regler som gäller i själva lagen. Det utrymme finns alltså. Det går att komma överens om sådana separata avtal, och det har man gjort här för att få en bättre struktur längre fram. Det är också en väg att vandra som jag tror kan ha sin betydelse. Jag tror att Jörn Svenssons fråga är besvarad genom mitt besked att man alltid har den lagliga anställningstryggheten som grund. Man behöver alltså inte hysa den oro som Jörn Svensson försökte ge en bild av.

Får jag till sist, fru talman, säga att detta naturligtvis är en något principiellt avvikande modell till den som vi tog om SSAB. Det framgår också klart av svaret att riksdagen här har tagit ett initiativ för att ordna en anställningsgaranti. Huruvida denna lösning kommer att vara bra eller ej är det, som jag redan sagt, för tidigt att svara på. Jag tror att vi skall avvakta till dess att de olika utvärderingar som är på gång ger mer fakta på bordet om konsekvenserna. Såvitt jag vet finns det inte. Pär Granstedt, för dagen anledning att diskutera någon sådan här modell till lösning på någon annan ort. Det är inte

Nr 26

Måndagen den
12 november 1979

*Om anställnings-
garantin för an-
ställda vid Svenska
Varv AB*

Måndagen den
12 november 1979

*Om anställnings-
garantin för an-
ställda vid Svenska
Varv AB*

fråga om någon strukturförändring av denna storleksordning på något annat ställe, i varje fall inte f. n.

MARGARETHA AF UGGLAS (m):

Fru talman! Det kan inte hjälpas, men Jörn Svenssons vantolkning av min interpellation roar mig faktiskt. Jörn Svensson hörde uppenbarligen inte alls vad jag sade i mitt första inlägg här i dag, och låt mig därför upprepa några stycken.

Jag sade så här:

Faktum är ju också att Projekt 80 har bemötts med mycket blandade känslor av de varvsanställda. Som särskilt trygghetsskapande har inte Projekt 80 upplevts utan i många fall snarare som en avstjälpningsstation. Projekt 80 har i praktiken också inneburit att trygghetslagarna satts ur spel genom att turordningsreglerna inte blivit tillämpliga genom att varsel inte lagts. Fack och företagsledning har varit ense om detta, men ur den enskilda varvsanställdes synpunkt är saken kanske inte lika självklar eller tilltalande.

Låt mig påminna om att i december 1978, när varvspropositionen behandlades, ställde jag frågan här i kammaren om anställningsgarantin i själva verket från socialdemokraternas sida utgjorde ett tillmötesgående gentemot varvsledningen, som med hjälp av en s. k. övertalig styrka skulle få större möjligheter att disponera arbetskraften utan hinder av turordningsreglerna i Åmanlagarna. Något svar fick jag inte då, inte heller av Jörn Svensson, om jag minns rätt. Jag skulle vilja fråga Jörn Svensson: Stödde inte vpk införandet av anställningsgarantin? Röstade ni emot den? Röstade ni för den moderata reservationen, eller röstade ni för centerpartireservationen?

Så till arbetsmarknadsministern. Det går inte att komma ifrån att storvarven, möjligen med undantag av Uddevallavarvet, är lokaliserade till regioner med förhållandevis rikt differentierade arbetsmarknader, där konjunkturuppgången har medfört och kommer att medföra alternativa sysselsättningsmöjligheter. Vi får inte heller glömma bort de massiva regional- och arbetsmarknadspolitiska åtgärder som ingick i varvsbeslutet.

En anställningsgaranti som verkar så barmhärtig kan mot den här bakgrunden snarast få karaktären av en Döbelnsmedicin för de berörda. När garantin går ut i slutet av 1980 kan konjunkturedgången återigen vara ett faktum. Oroande i detta sammanhang är passusen i arbetsmarknadsministerns svar om att Projekt 80 ännu inte hunnit informera samtliga övertaliga om sin verksamhet. Förhåller det sig verkligen på det sättet? Borde inte denna information gå ut så fort som möjligt, så att de berörda kan söka de nya jobben?

I höstrapporten från länsarbetsnämnden i Göteborgs och Bohus län framhålls bl. a. att vissa svårigheter att tillgodose främst verkstadsindustrins växande behov av yrkesarbetare är att vänta. Det finns alltså lediga jobb.

Jag trodde dessutom att enigheten mellan partierna var betydande när det gällde att söka öka rörligheten på arbetsmarknaden genom att främja den yrkesmässiga rörligheten – jag upprepar, den yrkesmässiga rörligheten – för att minska behovet av s. k. flyttlasspolitik. Anställningsgarantin vid varven går

stick i stäv med denna strävan. Till detta har arbetsmarknadsministern inga kommentarer.

JÖRN SVENSSON (vpk):

Fru talman! Det är en förbluffande koalition som bildats här i dag av moderaternas högerflygel och centerns vänsterflygel med Pär Granstedt i spetsen. Det tråkiga med den koalitionen är att den har en enda inriktning, och det är att bedriva kritik av varvspolitiken bara med det syftet att ställa flera människor till arbetsköparnas och storfinansens föfogande, att välja och vraka emellan. Det förvånar mig inte när det gäller Margaretha af Ugglas, men det förvånar mig i högsta grad när det gäller Pär Granstedt, och det är någonting vi skall notera.

Först till Margaretha af Ugglas. Du vet mycket väl, om du har läst handlingarna i ärendet från december i fjol, att vpk företrädde en principiellt helt annan varvspolitik. Vi har inte röstat för vare sig några socialdemokratiska, folkpartistiska, centerpartistiska eller moderata propositioner eller reservationer. Vi anser att ni alla för en katastrofal varvspolitik. Moderaterna gör det i särskilt hög grad, därför att de dessutom vill vraka ut människor fullständigt skoningslöst, så att olika bolagsintressen kan få plocka fritt bland denna s. k. rörliga arbetskraft.

Margaretha af Ugglas – nu, väl att märka, säger jag något som hon själv har provocerat fram – skall inte här försöka framställa sig som en talesman för de anställda. Hon representerar, t. o. m. personligen, ett aktieägarintresse som har allt att vinna på en sådan ökad rörlighet just i den region det handlar om. Och jag tycker inte att Pär Granstedt skall göra sig till draghjälpl åt denna reaktionära politik genom att bortse från att det av Göteborgsregionens befolkning på 350 000 i arbetsför ålder bara är 200 000 som har stabilt arbete. Där finns 25 000 förtidspensionerade. Man har en anställningspolitik på det stora företaget Volvo som innebär att man nobbar var fjärde arbetssökande bara därför att man har så mycket att plocka ur att man kan bära sig åt på det sättet mot människor. Då tycker jag inte att vi skall medverka i propagandan för att vältta ut ännu flera människor på en arbetsmarknad där bolagsintressena skall få plocka ut de starka eller dem som de av andra skäl vill ha och låta de andra gå.

Det är inget fel på anställningsgarantier som sådana, men min oro gäller – och det är den frågan jag har ställt till Rolf Wirtén – de problem som kan uppstå när anställningsgarantiernas praktiska förverkligande får en sådan form att det hotar att gå vid sidan av gällande lagstiftning. Att så är fallet och att det finns oro för detta har ju sagts öppet i en mängd tidningsartiklar, där fackliga företrädare av olika slag från både tjänstemanna- och arbetarsidan har uttalat sig. Där har det sagts klart ifrån, att man begår lagbrott i jätteformat när anställda stampas ut från varven i Göteborg.

Rolf Wirtén säger inte heller hela sanningen när han menar att trygghetslagarna här alltjämt gäller. De hade gällt på detta oförändrade sätt, om man hade berett plats för den s. k. övertaliga arbetsstyrkan inom ramen för det existerande företagets verksamhet, men man har bildat ett nytt bolag och

Måndagen den
12 november 1979

*Om anställnings-
garantin för an-
ställda vid Svenska
Varv AB*

överför folk dit. I och med det förändras förutsättningarna för trygghetslagarnas tillämpning på ett sätt som rimligtvis måste vara till nackdel för vissa kategorier anställda.

Om man i framtiden skall välja den här typen av lösningar med anställningsgarantier – vilket vi inte har något emot; tvärtom har vi i flera sammanhang när det gäller bransch- och strukturkriser och liknande frågor företrätt linjer som har pekat klart mot det – skall man inte göra det i en form som innebär att man ökar arbetsköparsidans inflytande och i motsvarande mån minskar de arbetandes eller på olika sätt undergräver eller går vid sidan av de låt vara bristfälliga bestämmelser som gäller beträffande anställningstrygghet.

PÄR GRANSTEDT (c):

Fru talman! Jörn Svensson slår fritt åt alla håll, men eftersom jag inte lyckades urskilja några sakargument i det utfall han gjorde mot mig är jag tyvärr förhindrad att gå in i diskussion med honom; jag vill inte lägga mig riktigt på samma allmänna nivå som han. Jag tar i stället upp diskussionen med arbetsmarknadsministern.

Det är helt klart att en strukturomvandling av det slag som vi får uppleva i Göteborg är en väldigt stor sak och att det krävs rejäla insatser såväl från det berörda företaget som från samhället för att rädda sysselsättningen åt de människor som drabbas. Samhället har ett oerhört stort ansvar, och det måste man klara av.

En sysselsättningsgaranti verkar onekligen så, att den ger anställningstrygghet vid varven nu när vi har konjunkturuppgång och det finns gott om andra arbetstillfällen i Göteborg, men den löper kanske ut i ett läge där lågkonjunkturen är ett faktum. Man kan diskutera om det är rätta metoden. Dessutom är det väldigt viktigt att vi utvecklar en arbetsmarknadspolitik med krav på en sysselsättningstrygghet som är likvärdig över hela landet.

Rolf Wirtén sade att vi inte kunde förutse någon strukturförändring av den här storleksordningen någon annanstans, och det är naturligtvis riktigt om man ser det i absoluta tal. Över huvud taget lär vi bara kunna tänka oss strukturförändringar av den här storleksordningen i absoluta tal i storstadsregioner. Men om i den lilla orten med 5 000–10 000 invånare Petterssons Mekaniska Verkstad läggs ner, är det ändå för den orten en strukturförändring som relativt sett är precis lika stor. Det kan också vara så – eftersom den arbetsmarknaden förmodligen är mycket mindre – att konsekvenserna för de berörda är betydligt större.

Jag menar att vi måste utarbeta en arbetsmarknadspolitik som är lika tillämpbar i den lilla orten när Petterssons Mekaniska Verkstad läggs ned som i den stora orten när det stora företaget måste göra stora inskränkningar. Det finns avgjort en risk att vi får en arbetsmarknadspolitik där man drar på för fullt när det är storskaliga nedläggningar och nedtrappningar av anställda men låter den stora friställelseprocessen, den stora arbetslöshetsprocessen, den stora omflyttningsprocessen från de små orterna ske i all tysthet.

När vi kritiserat anställningsgarantin är det i mycket hög grad utifrån den

utgångspunkten att detta inte är ett rättvist system, ett system som kan ge alla här i landet samma typ av trygghet. Vi anser att det inte skall vara någon skillnad om man arbetar i ett stort eller litet företag, bor på en stor eller liten ort. Samhällets ansvar för de berörda människornas trygghet och sysselsättning måste vara detsamma.

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTËN:

Fru talman! Pär Granstedt försöker nu göra sig till riddare av de små orterna och menar att han är den ende som ser till att samhället arbetar någorlunda rättvist för de människor som friställs i de små orterna jämfört med de stora. Jag tycker att det är ett vackert spel för galleriet, Pär Granstedt, och inte har mycket med den politiska realiteten att göra. Vi har nog samma känsla för ett rättvist ansvarstagande i den här frågan, Pär Granstedt och jag.

Att jag kan påstå det, fru talman, beror naturligtvis på det förhållandet att samhället har skaffat en mängd instrument för att hjälpa människor som kommer i arbetslöshet i Petterssons Mekaniska Verkstad eller vad nu Pär Granstedt vill ta för exempel i den lilla orten. Vi har lönegarantin och det 75-procentiga bidraget för ett företag som dominerar sin ort om och när man kommer i struktursvårigheter och måste friställa. Vi har vidare utbildningsbidraget, som har använts ofta under senare tid – jag menar alltså 25-kronan eller numera 20-kronan. Och det finns även andra instrument.

Det är inte så, Pär Granstedt, att människor som blir friställda i den lilla orten lämnas i sticket på något sätt. Det är ett tal som jag tror Pär Granstedt bör hålla tillbaka.

Vad vi har att göra är att ställa oss frågan: Hur löser vi problemen vid varven i Göteborg? Det är den fråga som Margaretha af Ugglas tagit upp i sin interpellation. Låt oss hålla oss till det.

Där vill jag nog återigen vända mig till Pär Granstedt och påstå att han alldeles har missuppfattat Projekt 80 AB. Vad var nämligen syftet? Det verkar på Pär Granstedt som om han har läst i handlingarna att när garantin går ut i slutet av 1980, då skall alla dessa människor finnas kvar och då skall de plötsligt komma ut på arbetsmarknaden, alla dessa 2 300. Det är verkligen att vrida det hela åt galet håll, Pär Granstedt. Jag hoppas att han inte har missförstått projektet så gruvligt.

Avsikten är givetvis att man vid den här strukturomvandlingen, liksom vid så många andra, skall ge samhället rådrum att försöka hinna placera ut människorna under den tid som riksdagen har utmätt, alltså fram till utgången av 1980. Det är detta som är syftet med Projekt 80, att hjälpa människorna till nya jobb eller till utbildning, om de inte har en lämplig bakgrund för att ta de jobb som erbjuds på den öppna marknaden.

Detta är syftet med Projekt 80, och det är detta som pågår för fullt.

Arbetet har inte pågått länge, Margaretha af Ugglas. Vi har arbetat med detta sedan i april, och då hade man, som jag sade förut, lyckats placera 700, dvs. en tredjedel. Av de 2 300 återstår i dag ungefär 900, om jag är rätt informerad. Och till ungefär hälften av dessa har man hunnit med att ge information om de aktiviteter som ingår i Projekt 80. Det tyckte Margaretha

Måndagen den
12 november 1979

*Om anställnings-
garantin för an-
ställda vid Svenska
Varv AB*

af Ugglas var ett dåligt resultat, men det är ändå fråga om ett stort antal människor som man nått ut till på den här tiden. Och vi har rätt många månader på oss ytterligare för att klara resten. Jag kan gärna hålla med om att det är angeläget att göra det så fort som möjligt. Ett intensivt arbete pågår därför redan. Men poängen med riksdagsbeslutet är naturligtvis, fru talman, att ge rådruum, så att man vid utgången av 1980 har hunnit placera alla de berörda människorna. När vi har klarat det och utvärderingen ger vid handen att vi inte fått störningar på arbetsmarknaden i övrigt, ja, då har vi kanske här hittat en variant på anställningsgarantin som kan vara användbar i ett liknande läge.

Fru talman! Jag hoppas att vi skall slippa att hamna i ett så unikt läge med friställningar av en sådan omfattning som det var fråga om vid varven i Göteborg och f. ö. också i Skåne.

MARGARETHA AF UGGLAS (m):

Fru talman! Jag har framställt min interpellation om anställningsgaranti för de anställda vid varven just för att belysa principiellt viktiga frågor ur arbetsmarknadspolitisk synpunkt. Där är jag ense med Rolf Wirtén.

Det är självfallet inte lätt att ta definitivt ståndpunkt nu, men jag tycker nog att arbetsmarknadsministern kunde ha anlagt litet mera relevanta synpunkter på den här frågan. Det är en konstig ordning och det är principiellt stötande att utfärda anställningsgarantier för bara en grupp anställda i Sverige och inte för alla. Sedan har ju också anställningsgarantin, som den har praktiserats vid varven, inneburit att lagen om anställningsskydd inte kommit tillämpas. Det är också en underlig ordning, som de varvsanställda naturligtvis kan ifrågasätta. Här har flera gånger hänsyftats på vad man har genomfört inom SSAB, ett annat stort, nytt statligt företag. Jag kan då omtala för arbetsmarknadsministern att vi i sysselsättningsutredningen hade en diskussion om den typ av vad man kan kalla anställningsgaranti som förekom där och att väldigt många kritiska synpunkter kom fram vid den diskussionen. Jag är inte helt säker på att det varit särskilt lyckosamt eller fungerat särskilt bra vid SSAB.

Beträffande den långt vidare frågan vid sidan av rättvisefrågan, där vi skall sträva efter att skapa en väl fungerande arbetsmarknad till båtnad både för de enskilda människorna och för ett effektivt fungerande näringsliv, kan sägas att alla i dag satsar på ökad yrkesmässig rörlighet för att slippa flyttlasspolitiken.

I en situation där detta, som jag trodde, är den gemensamma utgångspunkten kan inte den typen av anställningsgaranti när det gäller varven vara särskilt riktig.

PÄR GRANSTEDT (c):

Fru talman! Jag vill först fästa arbetsmarknadsministerns uppmärksamhet på att jag i och för sig inte kritiserat den typ av aktiviteter som bedrivs inom Projekt 80. Vad jag har ifrågasatt är själva principen med en sysselsättningsgaranti och naturligtvis också den kanske litet tungrodda apparat som blir

*Om anställnings-
garantin för an-
ställda vid Svenska
Varv AB*

knuten till denna. Om nu allt visar sig sluta så bra som arbetsmarknadsministern antyder att det skall göra är naturligtvis allt väl, och i så fall kan vi dra en del nyttiga slutsatser härav. Men den slutsats som vi skall dra är kanske inte nödvändigtvis att anställningsgarantin är den rätta modellen.

Framför allt vill jag än en gång betona att jag ser det som angeläget att de arbetsmarknadspolitiska instrument som vi utvecklar blir något så när allmängiltiga, dvs. att de kan gälla för alla grupper. Visserligen är det riktigt som Rolf Wirtén säger, att vi har instrument som är av betydelse också för de små företagen på de små orterna, men de instrumenten har vi också i rätt stor utsträckning möjlighet att använda oss av när det gäller de stora företagen på de stora orterna. Dessa instrument ansågs emellertid vara otillräckliga i det här fallet. De är naturligtvis också i många fall otillräckliga även på de små orterna, eftersom de inte innebär någon fullständig sysselsättningsgaranti för människorna där. Det finns alltså inte någonting för människorna på de små orterna eller i de små företagen som motsvarar den här anställningsgarantin, även om en del åtgärder naturligtvis vidtagits. Därför vidhåller jag att detta belyser att det finns en risk om man går in med mycket tunga insatser i de stora och spektakulära fallen, där väldigt många människor berörs på ett och samma ställe, medan man i de många små fallen, som kan beröra många fler människor sammanlagt och drabba många orter mycket hårdare än vad detta fall någonsin skulle kunnat drabba Göteborg, i stor utsträckning låter en avtrappning ske i tysthet. Detta är en realitet som jag tror att man upplever runt om i detta land, och det är därför som detta är en tvivelaktig väg att slå in på.

JÖRN SVENSSON (vpk):

Fru talman! Det här är egentligen en mycket märklig situation. Den pågående diskussionen visar alltså en mycket skarp meningsbrytning mellan representanter för tre partier, som alla sitter i regeringen tillsammans men som alltså har helt olika synsätt när det gäller frågan hur man skall lösa den här typen av strukturkriser. Vi tycker naturligtvis på vår sida att inget av synsätten i grunden är bra, men det finns som bekant graderingar även i helvetet.

Skiljelinjen mellan regeringspartierna – om man sopar undan alla de granna orden, påståendena om att man företräder de anställdas och glesbygdernas intressen samt all annan sådan snömos – är i stort sett att Pär Granstedt och Margaretha af Ugglas vill ha mindre trygghet. De vill snabbare och hårdare kasta ut människor på en arbetsmarknad, där de kommer att ingå i den övertaliga arbetsstyrka i Göteborgsregionen som står till storbolagens disposition, så att dessa kan plocka ut dem de vill ha och sedan vältra över försörjningen av de övriga på samhället. De vill ha en hårdare tillämpning av den processen. De vill låta krisens verkningar drabba arbetarna och tjänstemännen vid varven hårdare, direktare och skoningslösare än vad folkpartiet och socialdemokraterna ville, åtminstone på den tiden när de gick ihop om den här i och för sig inte särskilt goda varvpolitiska kompromissen.

Måndagen den
12 november 1979

*Om anställnings-
garantin för an-
ställda vid Svenska
Varv AB*

Det är i det läget som vi säger att det är betänkligt om man från två av regeringspartierna nu här i kammaren öppet börjar göra påtryckningar mot det parti som besatt arbetsmarknadsministerposten om att ytterligare upplösa de redan dåliga och undergrävda garantier som finns för de anställda vid varven och som har gynnats av den speciella konstruktionen av Projekt 80.

Det ger – och det skall vara mitt slutord i den här debatten – ett större varvpolitiskt perspektiv på frågan. Det visar nämligen hur rätt vpk hade när vi gick emot denna kapitulationspolitik i varvsfrågan, som innebar att värdefulla mänskliga kunskaper samt värdefull industriell och teknologisk kapacitet rustas ned, trots att denna med en annan industripolitik skulle ha kunnat komma till nytta och medverka till att man undviker att människor hamnar i de tragedier som nu tusentals varvsarbetare och deras familjer tvingas in i. Hade man slagit vakt om varvens kapacitet i stället för att gå in på en sådan här nedskärnings- och kapitulationspolitik, hade man tagit fasta på varvens möjligheter att vara producenter av nya typer av system, nya typer av hela moderna industrianläggningar eller av utrustning och fartyg för den förbättrade och utbyggda inrikessjöfart som behövs för att effektivisera transportväsendet här i landet, då hade man inte stått där man nu står i varvsfrågan. Situationen kommer att bli ännu mer tragisk – fruktar jag – om ingenting radikalt görs hösten 1980 när man skall svara på en fråga som vi inte har att svara på i dag men som för de varvsanställda är utomordenligt vital, nämligen vilket av de fyra storvarven man skall lägga ned. Att det i alla tre regeringspartierna finns planer på ytterligare nedskärningar kan vi vara helt på det klara med.

Arbetsmarknadsministern ROLF WIRTÉN:

Fru talman! Får jag säga till Jörn Svensson att det inte ger en riktig beskrivning av läget när man säger att vi bara arbetat efter modellen Projekt 80. Vi har också arbetat efter de linjer som Jörn Svensson pläderar för, nämligen att försöka finna alternativ produktion vid varven. Jörn Svensson känner också till att man har satsat mycket på den linjen och att man i vissa avseenden haft rätt stor framgång. Jag håller gärna med om att det är bra i den mån man kan ställa om varven till annan produktion. Men det har inte varit möjligt att göra det i den takt som hade behövts för att ge sysselsättning åt alla de tusentals människor som tidigare var verksamma vid varven.

Får jag till slut, fru talman, notera att en viktig uppgift för Projekt 80 är att hjälpa de företag – i första hand i Göteborgsområdet men även på andra håll – som söker arbetskraft. Vi vet att man sett det som en resurs att kunna komma till Projekt 80 och diskutera vilka möjligheter det finns att rekrytera bland varvsarbetarna och ge dem den utbildning som krävs för att de skall kunna göra ett bra jobb i det aktuella företaget. På det sättet kan man alltså slussa över arbetskraften till nya verksamheter.

Margaretha af Ugglas försökte göra gällande att man genom Projekt 80 motverkar rörligheten mellan olika näringslivssektorer. Men ett syfte med Projekt 80 är ju i stället att på ett smidigt sätt föra över den här arbetskraften

till nya verksamheter. Jag kan därför inte riktigt förstå att denna invändning har kommit. Detta är ett instrument som samhället vill spela på just för att få denna rörlighet till stånd.

Nr 26

Måndagen den
12 november 1979

MARGARETHA AF UGGLAS (m):

Fru talman! I och för sig var det tacknämligt att Jörn Svensson sade att det här var hans slutord. Men eftersom jag tycker att han har ridit på så många hästar i den här debatten att det vid det här laget är svårt att veta vad Jörn Svensson egentligen velat säga kan jag ändå inte låta bli att fråga honom om han är *för* Projekt 80 eller *emot* Projekt 80. Tycker Jörn Svensson att projektet har gynnat varvsarbetarna eller inte gynnat varvsarbetarna? Vill Jörn Svensson att svenskt näringsliv skall vara fyllt av "Projekt 80" eller vill Jörn Svensson det inte?

*Om anställnings-
garantin för an-
ställda vid Svenska
Varv AB*

JÖRN SVENSSON (vpk):

Fru talman! Det är verkligen två helt skilda världar som möts – världar som arbetar med helt olika begrepp – när Margaretha af Ugglas och jag någon gång diskuterar tillsammans. Jag ställer inte alls frågorna på det ytliga sätt som hon gör. Jag ställer frågorna på det här sättet: Vad gynnar målsättningen allas rätt till arbete? Vad gynnar de arbetandes position gentemot kapitalet och arbetsköparna? Så står frågorna. Och där är det mycket lätt för mig att ta ställning.

Den linje som Margaretha af Ugglas pläderar för – både i relation till Projekt 80, som jag i och för sig kritiserar, och i relation till arbetsmarknadspolitiken i allmänhet – är ägnad att ställa fler människor till kapitalets godtyckliga disposition, att öka bekymren för människor genom att kasta ut dem i arbetslöshet. Därför bekämpar vi den linje som hon står för.

Vi har en annan linje. Vi anser visserligen att Projekt 80 har svåra brister, men det gör vi av en anledning som är helt motsatt den Margaretha af Ugglas talar om. Vi anser att Projekt 80 har svåra brister – inte därför att det ger för stor trygghet utan därför att det ger för liten trygghet. Margaretha af Ugglas och hennes parti vill ju minska tryggheten genom att kasta ut fler människor till arbetsmarknadens och kapitalets disposition. Det kritiserar vi henne för. Däremot kritiserar vi dem som drev igenom Projekt 80 därför att de för en passiv och kapitulatorisk varvspolitik, som på sikt är ett hot mot sysselsättningen. Det är två skilda ting.

MARGARETHA AF UGGLAS (m):

Fru talman! Att Jörn Svensson vill bekämpa mig har jag fullt klart för mig. Men frågan gällde nu om Jörn Svensson var för eller emot Projekt 80. Det tycker jag inte blev klarare efter hans senaste inlägg.

JÖRN SVENSSON (vpk):

Fru talman! Om det inte blev klarare får Margaretha af Ugglas skylla sig själv.

*Om enmansbe-
manningen på tåg*

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 7 Om enmansbemanningen på tåg

Kommunikationsministern ULF ADELSON erhöll ordet för att besvara *Sven Henricssons* (vpk) den 25 oktober anmälda fråga, 1979/80:71, och anförde:

Fru talman! Sven Henricsson har frågat mig om jag har för avsikt att ompröva enmansbemanningen av SJ:s lok i syfte att förbättra säkerheten.

S. k. enbemannig av lok har förekommit länge vid SJ, och under den tiden har man inte kunnat påvisa något statistiskt samband mellan olyckor och lokbemanning. Olycksfrekvensen har inte varit större vid enbemannig av lok än vid dubbelbemanning.

Järnvägen är ett mycket säkert transportmedel, och säkerheten kommer att öka ytterligare under de närmaste åren genom den pågående utbyggnaden av automatiskt tågstopp och hastighetsövervakning, s. k. ATC, samt genom utbyggnaden av trafikradio. Genom ATC får lokföraren hjälp med att följa signaler m. m. längs tågets väg och genom trafikradion skapas en förbindelse mellan lokföraren och trafikledningen.

SVEN HENRICSSON (vpk):

Fru talman! Ett flertal olyckor och tillbud har inträffat med tåg med ensamma förare. Automatiseringen av säkerhetssystemet kan inte ersätta ett biträde. Men lokbemanningen är inte bara en trafiksäkerhetsfråga utan i lika hög grad en arbetsmiljöfråga. Enligt arbetsmiljölagen skall arbetsgivaren beakta den särskilda risk för ohälsa och olycksfall som kan följa av att arbetstagaren utför arbete ensam.

Forskningsresultat, både här hemma och i utlandet, bekräftar att ensamarbete, särskilt nattetid, är verkligt pressande för individen. Japanska forskare har konstaterat en klar sänkning av vakenheten vissa perioder hos lokförare som arbetar ensamma. Man har också noterat att denna psykiska trötthet inte förekommer vid tvåbemannig. De ogynnsamma effekterna uppkom vid långa körningar eller när raster och pauser var otillräckliga.

Andra forskare, såsom Schwab 1957, har konstaterat att trötthet och stress ökar vid ensamhet i förarhytt på expresståg, då ingen annan människa stimulerar förarens vakenhet, vilket är fallet vid tvåbemannig. Den regelbundna repetitionen av signalbilder och hastighetsnedsättningar bevarar säkerhet och uppmärksamhet hos föraren. Vid studium av förare på diesellok fann man att föraren, utöver att hålla uppmärksamheten på banan, måste kontrollera hastighetstavlor på den högra sidan. Dessutom hade han invändigt olika indikeringar att hålla kontroll över. Dessa distraktioner gjorde

det svårt för föraren att hålla skärpt uppmärksamhet framåt.

Forskarna talar numera om s. k. mikrosömn, dvs. perioder av låg vakenhet, och rekommenderar att enbemanning undviks vid nattjänst. Mikrosömn torde stå i samband med monotonieffekter, dygnsrytm i prestationsförmågan, körningens art, osv.

Det är ett faktum att järnvägstrafiken förändras till allt tyngre tåg, kraftigare lok och ökade hastigheter. Även en ökad andel nattrafik kan noteras. Detta är förhållanden som bidrar till en ökad press på vad man brukar kalla den mänskliga faktorn, t. ex. lokförarna, varvid risken för olyckor ökar. Ett flertal tågolyckor på senare tid har förklarats av "den mänskliga faktorn" då det varit fråga om enbemannade lok. Tillbudet torde vara ännu flera.

Det är därför på tiden att SJ såväl av trafiksäkerhetsskäl som av arbetsmiljöskäl omprövar den år 1976 införda totala enbemanningen. Och jag hade hoppats på att få svar i den riktningen av kommunikationsministern och är därför något besviken.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Fru talman! De förändringar av bemanningsreglerna som företagits har skett i fullt samförstånd med både Järnvägsmannaförbundet och Statsanställdas förbund.

Därutöver vill jag säga att risken för olyckor skall elimineras genom det nya automatiska tågstoppet. När det införts kommer en lokförare helt enkelt inte att kunna köra förbi en signal utan att följa det besked den ger. Följer han inte signalen kommer tåget automatiskt att stanna. Den säkerheten finns alltså inbyggd i det nya systemet.

SVEN HENRICSSON (vpk):

Fru talman! Jag kan inte godta dessa invändningar från kommunikationsministern.

Jag vill nämna ytterligare en aspekt på denna fråga. Vad händer när den ensamme lokföraren blir hastigt sjuk eller vid inträffad olycka? Då löses inte problemen med tekniska landvinningar som kommunikationsradio e. d. Då behövs en kollega till hjälp. Jag har själv talat med en aktiv lokförare, som berättade hur han på tåget blev hastigt sjuk. Det var ett nattåg i Norrland med gods. Han hade ingen att vända sig till för att få hjälp. Det var tio mil till närmaste bevakade station. Bevakningen är som bekant numera indragen på ställen där sådan tidigare fanns. Han försökte köra i natten i hopp om att finna bebyggelse, människor eller telefon. Men det var förgäves. Trots sitt miserabla tillstånd kämpade sig föraren de tio milen fram till den bevakade stationen, där man rekvirerade läkare.

Detta är bara ett exempel på vad som kan inträffa då föraren är helt utlämnad åt sig själv på ett tåg. Varje dag inträffar tillbud eller komplicerade oväntade händelser.

Det är alltså inte bara forskningsresultat utan även förarnas egen praktik som pekar på de negativa följderna av den totala enbemanningen.

Jag anser att man inte kan rucka på kravet att SJ åtminstone på expresståg

*Om förbud mot
SJ:s växtgiftsbe-
sprutning*

som går nattetid med tusentals passagerare förstärker bemanningen till tvåbemannning.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Fru talman! Jag ville bara påpeka att den trafikradio som man skall få inom fem år kommer att finnas över hela affärsbanenätet och på stora delar av det ersättningsberättigade bannätet. Därmed finns alltså möjligheter för en person i ett lok att nå kontakt med omvärlden på ett helt annat sätt än tidigare. Det är snarare bättre att kunna nå omvärlden i det läget och att nå kontakt så att man snabbt kan få hjälp om denna behövs.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 8 Om förbud mot SJ:s växtgiftsbesprutning

Kommunikationsministern ULF ADELSON erhöll ordet för att besvara *Raul Blüchers* (vpk) den 25 oktober anmälda fråga. 1979/80:76, och anförde:

Fru talman! Raul Blücher har frågat mig om jag tänker vidta åtgärder för att SJ:s giftbesprutningar omedelbart avbryts.

SJ använder för ogräsbekämpning på banvallar ett bekämpningsmedel som godkänts av produktkontrollnämnden. Medlet används på det sätt som föreskrivits av nämnden. Därför har flera tidigare domstolsbeslut – bl. a. i regeringsrätten – upphävt hälsovårdsnämnders förbud mot SJ:s ogräsbekämpning.

Regeringens målsättning är att användningen av bekämpningsmedel måste begränsas. Den kommitté som nyligen tillsatts för att utreda frågor främst om användningen av kemiska medel i jord- och skogsbruket har även i uppdrag att studera övrig användning av bekämpningsmedel. Kommittén skall bl. a. redovisa tillgängliga alternativa metoder. Utredningsarbetet skall bedrivas skyndsamt.

Mot denna bakgrund anser jag inte att några åtgärder nu bör vidtas för att stoppa SJ:s ogräsbekämpning.

RAUL BLÜCHER (vpk):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Jag noterar med tillfredsställelse att den tillsatta kommittén skall studera även övrig användning av bekämpningsmedel.

Jag har med min fråga velat fästa kammarens uppmärksamhet på det märkliga förhållandet att SJ startar sina besprutningar av banvallar med växtgiften Karmex 80 nu på senhösten. Under sommaren i år växte opinionen mot användningen av fenoxisyror inom skogsbruket i sådan styrka att den på åtskilliga orter i Värmland omfattar hela befolkningen. När det gällde de besprutningar som stiftsnämnden hade beordrat i kyrkans skogar slöt hela församlingar upp bakom kyrkoherde och kyrkoråd i vädjanden om att

*Om förbud mot
SJ:s växtgiftsbe-
sprutning*

besprutningar skulle inställas. I några fall vann de gehör. Oron för de hälsorisker och genetiska risker som kan förknippas med besprutningarna, även indirekt genom bär, svamp och vattentäkter, risker som hittills gjorda undersökningar inte har kunnat vederlägga, ligger givetvis i första hand bakom vädjandena och protesterna.

Kravet på förbud mot besprutningar med fenoxisyror vann också under sommaren 1979 en bred politisk anslutning och förankring i folkrörelserna. Jordbruksministern har ju också enligt uppgifter i massmedia aviserat ett förbud i god tid före nästa besprutningssäsong. Det är mot den här bakgrunden häpnadsväckande omdömeslöst av SJ-ledningen att släppa iväg giftlågen genom Dalsland och Värmland, när nu allmänna opinionen lugnats med beskedet om att säsongen är över och att ett förbud är att vänta. De besprutningar av banvallar som SJ nu bär ansvaret för har genomförts några få dagar innan den första snön föll i Värmland. I Bengtsfors i Dalsland anmälde en familj att giftmolnet drev mot deras hus och lukt trängde in i huset trots att fönster och dörrar var stängda. I Grums i Värmland har påtalats att en vattentäkt låg mycket nära den besprutade banvallen. Det fanns goda skäl för de ansvariga inom SJ att avstå från dessa besprutningar i elfte timmen. Det hade på samma grunder funnits anledning för statsrådet att ingripa, framför allt med tanke på den målsättning den tillsatta kommittén har.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Fru talman! Låt mig påpeka att SJ bara sprutar i själva spåret, aldrig i brunnar eller vattentäkter. Man gör det heller inte när det blåser mer än 9 sekundmeter, varför man ställer sig litet tveksam till vad som här skulle ha skett.

Vi har en produktkontrollnämnd som har att se till dessa saker. Regeringsrätten har också upphävt beslut av olika hälsovårdsnämnder. Vi får ändå utgå ifrån att produktkontrollnämnden fattar beslut efter noggrann prövning och med kunskap om giftet.

Det här är inte någonting som SJ gör för att man vill irritera, bråka eller besvära människor. Man gör det så försiktigt som möjligt, och det sker bara därför att det är riskfyllt med tanke på den täta trafiken att göra det för hand. Maskiner skadar ledningar. Man kan inte använda ånga eftersom denna tyvärr inte dödar dessa växter. Det är därför som detta görs och här används endast medel som är godkända av den instans som enligt riksdagen har rätt att pröva dem.

Om det kommer nya beslut får man följa dem. Till dess har SJ följt alla de lagar, förordningar och regler som riksdagen har ålagt SJ att följa. Begär inte mer av de affärsdrivande verken än vi själva har beslutat om!

Överläggningen var härmed avslutad.

Måndagen den
12 november 1979

Kommunikationsministern ULF ADELSSOHN erhöill ordet för att i ett sammanhang besvara

*Om inlandsbanan
m. m.*

dels följande interpellationer, nämligen
1979/80:21, anmäld den 16 oktober, av *Bertil Zachrisson* (s),
1979/80:25, anmäld den 18 oktober, av *Sven Henricsson* (vpk) och
1979/80:31, anmäld den 19 oktober, av *Stina Eliasson* (c),

dels en den 19 oktober anmäld fråga
1979/80:58 av *Karin Israelsson* (c)

och anförde:

Fru talman! Bertil Zachrisson har frågat mig när och med vilka åtgärder regeringen avser att genomföra riksdagens trafikpolitiska beslut.

Sven Henricsson har frågat mig dels om vilka banor som avses då regeringen i den nyligen framlagda regeringsdeklarationen talar om inlandsbanans upprustning, dels om upprustningsarbetet även innefattar de för t. ex. timmer- och malmtransporter lämpade och använda banorna Arvidsjaur-Jörn, Storuman-Hällnäs och Forsmo-Hoting samt dels om det finns något konkret investeringsprogram som tidsmässigt fastställer när arbetet skall vara klart och – om inte – huruvida jag avser att ta initiativ till en sådan tidsplanering som tryggar arbetets genomförande inom rimlig tid.

Stina Eliasson har frågat mig om vilka åtgärder jag avser att föreslå för att förverkliga regeringsförklaringens mål och riksdagens trafikpolitiska beslut vad avser inlandsbanan och när man kan vänta ett sådant förslag.

Karin Israelsson har frågat mig vilka planer som finns beträffande inlandsbanan sträckan Storuman-Sorsele-Arvidsjaur samt tvärförbindelsen Storuman-Lycksele-Hällnäs.

Eftersom interpellationerna och frågan i princip berör samma område har jag funnit det lämpligt att besvara dem i ett sammanhang.

Till Bertil Zachrisson vill jag först säga att i regeringsförklaringen slås fast att den nya trafikpolitiken skall fullföljas.

En rad åtgärder har vidtagits för att genomföra riksdagens trafikpolitiska beslut, och arbetet med andra åtgärder pågår. SJ har bl. a. fått i uppdrag att komma in med förslag till vissa åtgärder och att utreda de framtida förutsättningarna för den gods- och persontrafik som berör Stockholmsregionen. Ytterligare uppdrag kommer att ges SJ och andra myndigheter. Arbetet med utredningsdirektiv pågår och en del särskilda utredningar kommer att tillsättas. Förslag på vissa områden kommer också att framläggas i budgetpropositionen.

Vi kan också med tillfredsställelse konstatera att SJ:s lågprissättning hittills synes ha fallit väl ut. Under perioden juli-augusti ökade antalet resande under de veckodagar som lågpriserna gäller med 40 % och under tiden därefter fram till vecka 41 med 30 %. Totalt steg antalet resor under dessa tre

månader med uppemot 25 %. Hittills har SJ sålt ca 250 000 lågpriskort, och vi får nu se hur resandet kommer att utvecklas under vintersäsongen.

Jag vill också till Bertil Zachrisson säga att tidpunkten när förslag förs fram till riksdagen resp. genomförs för att uppnå alla de mål som angetts i de trafikpolitiska besluten måste bli beroende av resursutvecklingen. Såsom angavs i regeringsförklaringen är möjligheterna att vidta nya åtgärder i hög grad beroende av hur snabbt den svenska samhällsekonomin förstärks.

När det gäller riksdagens beslut om det trafiksvaga bannätet i allmänhet och inlandsbanan i synnerhet är situationen följande.

SJ har fått i uppdrag att till regeringen redovisa ett förslag till investeringsprogram för upprustning av bandelarna i riksnätet. Enligt uppdraget skall SJ vidare upprätta förslag med anledning av vad riksdagen har beslutat i fråga om en fortsatt målmedveten upprustning av inlandsbanan. Det underlaget måste finnas innan ställning kan tas till hur omfattande upprustningar som bör genomföras, när de skall ske och i vilken ordning som bandelarna skall rustas upp.

Detta material kommer således att utgöra ett viktigt underlag för den långsiktiga investeringsplan för hela verksamheten som SJ inom kort i enlighet med riksdagens beslut skall få i uppdrag att utarbeta.

Jag vill också erinra om att de regionala trafikhuvudmän som finns eller håller på att bildas enligt riksdagens beslut bör få möjlighet att förutsättningslöst överväga vilka bandelar som skall ingå i det framtida regionala och lokala persontrafiksystemet. Vissa delar av inlandsbanan samt de s. k. tvärbanorna hör till den bandelskategori som skall utredas vidare.

Det jag nu har sagt betyder att den inledda upprustningen av inlandsbanan mellan Östersund och Storuman kommer att fullföljas i en takt som bl. a. får bestämmas av det statsfinansiella utrymmet och det behov av att rusta upp andra delar av riksnätet som SJ:s utredning skall ge besked om.

När det gäller övriga delar av inlandsbanan liksom dess tvärbanor måste man avvakta resultatet av den fortsatta regionala trafikplaneringen och de blivande länshuvudmännens överväganden innan något beslut om upprustning av persontrafikstandarden kan fattas.

Regeringen är sammanfattningsvis beredd att prioritera inlandsbanan högt i dessa sammanhang.

BERTIL ZACHRISSON (s):

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

Låt mig börja med att ge en liten bakgrund till min interpellation om genomförandet av den nya trafikpolitiken. Redan i början av 1970-talet så växte det fram ett medvetande om att det var nödvändigt att göra ändringar i 1963 års trafikpolitiska beslut. En rad utredningar av mer eller mindre övergripande karaktär tillsattes under 1970-talets första hälft, och vid mitten av 1970-talet förelåg en rad förslag till åtgärder. Vid regeringsskiftet 1976 fanns mycket långt framtagna planer för en trafikpolitisk reform, och den tillträdande kommunikationsministern i den borgerliga trepartiregeringen erkände också här i riksdagen att i varje fall han kommit till ett ovanligt väl dukat bord.

Av olika anledningar, som det här inte finns något skäl att gå in på, blev det trafikpolitiska reformarbetet fördröjt. Bo Turesson lovade i anförande efter anförande att någonting skulle ske, men trepartiregeringens två år gick utan att trafikreformen kom till stånd.

När så folkpartiregeringen tillträdde hafsade denna till ett reformförslag, som på de allra flesta punkter mötte ett starkt motstånd i riksdagen. Följden blev att på nästan samtliga punkter överarbetades eller omarbetades regeringspropositionen under utskottsarbetet. Dessutom tillkom en rad nya förslag.

Mot denna bakgrund är det naturligt om det både i riksdagen och ute hos myndigheter och allmänhet finns en oro för en ytterligare fördröjning av reformarbetet på trafikområdet. Oron blev naturligtvis inte mindre av att den nya trepartiregeringens regeringsförklaring visade nästan total brist på konkretion när det gällde trafikpolitiken. Därför väntar vi nu ganska otåligt på att få en bild av hur genomförandet av trafikreformen skall gå till. Jag kan inte precis säga att det svar vi har fått i dag är höjden av klarhet i det hänscendet. Det finns i och för sig massor av detaljer i trafikpolitiken, från cykelbanor till Öresundsförbindelser, som var för sig kan vara värda samtal i kammaren, men jag skall för dagen nöja mig med några huvudområden, i fråga om vilka jag menar att det är av mycket stor vikt att vi snabbt kommer i gång med en förnyelse av trafikpolitiken.

Det första gäller trafikpolitikens principiella inriktning, något som vi ibland ägnar för liten tid i våra diskussioner men som kan vara viktigt, inte minst från samhällsekonomisk synpunkt. Med ord, ja, t. o. m. ganska många ord, bekände sig den regeringsproposition vi fick i våras till vikten av att det skapas bättre möjligheter för ett samhällsekonomiskt riktigt utnyttjande och en riktig utveckling av trafiksektorn. Men för att orden skulle bli kött tvingades trafikutskottet och riksdagen på punkt efter punkt göra preciseringar och komplettera den i praktiken alltför marknadsmässiga syn på transportsektorn som folkpartiregeringen framförde med ett medvetet samhällsansvar för transportutvecklingen. Exempel härpå är kraven på samordning av trafikpolitiken med regionalpolitiken, arbetsmarknadspolitiken, bebyggelseplaneringen osv. Ett samhällsekonomiskt synsätt är också av mycket stor betydelse när det gäller att lägga fast investeringsplaner inom transportsektorn liksom för att utjämna skillnader i socialt och ekonomiskt hänseende mellan enskilda och grupper av människor såväl inom som mellan regioner.

Ett annat exempel är samordningen av trafikpolitiken med miljöpolitiken och energipolitiken och därtill gränsande områden. Också här reses krav på en övergripande samhällsekonomisk bedömning.

Trafikutskottet och riksdagen förde på dessa områden fram en rad förslag för att skapa större förutsättningar för hushållning med våra energiresurser på trafikområdet, bl. a. förslag att stimulera samordningen av godstransporterna. Min fråga till kommunikationsministern är i detta sammanhang: På vilket sätt avser regeringen nu att genomföra den av riksdagen beslutade inriktningen av trafikpolitiken?

Det har snart gått ett halvt år sedan riksdagsbeslutet fattades. Det kan

därför vara angeläget att få veta vilka åtgärder som har vidtagits, bl. a. för att förändra planeringsarbetet på länsstyrelserna och övriga myndigheter liksom arbetet med investeringsplanerna inom de olika statliga verken. Vi har ingen samordnande trafikpolitisk myndighet i detta land. Därför måste regeringskansliet fungera som ett sådant samordningsorgan. Med tanke på den tid som har gått förlorad under den senaste valperioden är det angeläget att vi nu snabbt kommer i gång med reformarbetet.

Det är klart att det är riktigt, som kommunikationsministern säger i sitt svar, att regeringen innan den går till riksdagen och talar om vilka åtgärder som konkret skall vidtas skall ha reda på vilka resurser och ekonomiska ramar som finns. Men förslag till myndigheter och verk som skapar underlag för den sortens besked till riksdagen behöver man inte vänta med. Det är för den skull angeläget att få veta om ni i kommunikationsdepartementet är i gång med detta arbete.

Ett annat utomordentligt betydelsefullt område är järnvägspolitiken. Det råder mycket stor enighet om att järnvägens resurser måste utnyttjas bättre. Förnyelsen på persontrafiksidan inom SJ har vi alla hälsat med stor tillfredsställelse. SJ har mycket goda möjligheter att utveckla både sin person- och godstrafik till gagn för medborgare och näringsliv. Men det räcker inte med allmänna talesätt – det måste ske en ny satsning på järnvägen, så att dess förutsättningar att dra till sig en större andel av trafikarbetet ökar.

I detta sammanhang är järnvägsnätets utformning av mycket stor betydelse. Riksdagen har lagt fast ett preliminärt riksnät, men det är lika viktigt att snabbt få klarhet i hur det regionala järnvägsnätet skall fungera. För att göra detta möjligt måste de regionala trafikhuvudmännen och kommunerna snarast få möjligheter att bedöma järnvägens roll i den regionala trafikorganisationen. Jag vill därför på denna punkt fråga kommunikationsministern: På vilket sätt har regeringen under det halvår som har gått skapat möjligheter för regionala och kommunala organ att delta i en bedömning av det framtida järnvägsnätets utformning? Ni sitter väl inte och väntar på dem? Er uppgift är ju att stimulera aktiviteter ute i kommuner och regioner.

Av särskild vikt i detta sammanhang är reglerna för hur SJ skall ersättas när kommuner och regionala trafikhuvudmän vill köpa trafik tjänster av SJ. Riksdagen har begärt att det skall utarbetas riktlinjer för hur denna ersättning skall regleras och krävt att regeringen, efter överläggningar med SJ och regionala trafikhuvudmän, före 1980 års utgång utarbetar sådana riktlinjer. Det är särskilt viktigt att detta arbete snarast kommer i gång med tanke på det regionala trafikarbete som väntas komma till stånd med anledning av riksdagsbeslutet för några år sedan om ett nytt huvudmannaskap för den regionala trafiken. Jag vill därför på denna punkt fråga kommunikationsministern: Har arbetet med att utforma riktlinjer för hur SJ skall ersättas när kommunerna köper tjänster kommit i gång?

Bland de viktigaste åtgärderna för att förbättra järnvägens möjligheter är att både den kortsiktiga och långsiktiga investeringsverksamheten förnyas. Jag väntar mig att kommunikationsministern på denna punkt kommer att ha besked att lämna i budgetpropositionen i början av nästa år.

Måndagen den
12 november 1979

*Om inlandsbanan
m. m.*

Jag har inte för avsikt att i denna debatt begära besked om vilka investeringar som planeras på järnvägsområdet. Men på en punkt vill jag ställa en fråga, och det gäller förhållandet i Stockholmsområdet. Riksdagen har på socialdemokratiskt förslag fattat beslut om att ge SJ sådana investeringsramar att förutsättningarna skulle skapas för att komma i gång med projekteringsarbetet för ett dubblerat spårssystem mellan Älvsjö och Järna. Har det arbetet kommit i gång? Det är bra att de mera långsiktiga förutsättningarna för gods- och persontrafiken i Stockholm nu prövas och utreds enligt riksdagsbeslutet, som det heter i svaret. Men det får inte stoppa projekteringsarbetet på ett nytt spårssystem mellan Älvsjö och Järna som riksdagen har begärt.

När det gäller inlandsbanan, som ju upptar mycket stort publikt intresse, ger kommunikationsministern i sitt svar i varje fall till hälften ett intryck av att inlandsbanans framtid skulle vara beroende av de regionala trafikhuvudmännens planering. Så är det ju inte. Det hade ursprungligen folkpartiregeringen tänkt sig, men detta var en av de många punkter där folkpartiregeringen fick bakläxa av riksdagen i våras. När riksdagen uttalade kravet på en målmedveten upprustning av inlandsbanan var det just för att markera att den har ett riksintresse. F. ö. skulle jag vilja se den myndighet i de län som är berörda som har en annan mening. Därför är det viktigt att inte krångla till det med inlandsbanan utan lägga fram en plan så snabbt som möjligt för dess upprustning.

Jag tror att kommunikationsministern och jag är överens om att det område där samhällsresurserna på ett alldeles särskilt sätt måste koncentreras under den närmaste framtiden, för att man skall få till stånd en verklig förändring av den nuvarande trafikutvecklingen, är kollektivtrafikområdet. Det är ett absolut krav på en ny trafikpolitik att det snabbt vidtas åtgärder för att främja utvecklingen av kollektivtrafiken. När det gäller detta område var det som bekant oerhört svagt i den regeringsproposition som vi fick i våras. Hade den genomförts skulle det ha betytt en nedrustning av den kollektiva trafiken. Riksdagen ändrade som väl var detta, och jag har sett pressuppgifter om att regeringen har beslutat – jag tror det var före Ulf Adelsons tid – att tillsätta en kollektivtrafikberedning. Det var emellertid främst för att klara de långsiktiga problemen som det beredningsarbetet var tänkt. För att lösa de direkta kortsiktiga bekymren på kollektivtrafikområdet begärde riksdagen att kollektivtrafikutredningens förslag skulle genomföras. Det skulle innebära stimulans till fortsatt satsning på spårbunden trafik, både över och under jord, och att kollektivtrafik med bussar på olika sätt skulle ges en mera gynnad ställning än i dag.

Jag vill nu bara ha bekräftat att det i vår i budgetpropositionen eller på annat sätt kommer ett förslag till bidragssystem för den kollektiva tätortstrafiken. Förslaget skall enligt riksdagen ta fasta på den principiella inriktning som finns i KOLT-utredningens förslag. Jag har full förståelse för om det krävs en viss bearbetning av det förslaget så att vi får ett system av mer generell karaktär. Men det får inte vara en ursäkt för att fördröja genomförandet. Ett förslag om bidrag till kollektivtrafik måste komma redan under nästa vår.

Min sista punkt för dagen gäller forsknings- och utvecklingsarbetet på trafikområdet. Också här var propositionen som vi fick mycket bristfällig. Men på grundval av motioner från ett flertal riksdagspartier beslöt riksdagen om väsentligt ökade insatser för forskning och utveckling på trafikområdet, särskilt med sikte på den kollektiva trafiken och trafiksäkerheten.

Det krävs ett utvecklingsarbete kring nya fordon och alternativa trafiksystem. Särskilt viktigt sades det i riksdagsbeslutet vara att inrikta forskningsarbetet på de oskyddade trafikanternas förhållanden. Det är naturligtvis också viktigt att en ökad forskningsinsats på trafikområdet sker i nära samverkan med dem som har praktisk erfarenhet i kommuner och trafikföretag.

F. n. är transportforskningen mycket splittrad. Det krävs att statens olika forskningsorgan knyts närmare varandra och att vi får ett mer okonventionellt kontaktutbyte mellan forskare inom olika discipliner och olika områden av trafikarbetet. Riksdagen begärde därför en översyn av transportforskningen, och jag förutsätter att arbetet med att få den översynen till stånd pågår för fullt, men det vore bra att få detta bekräftat.

I riksdagsbeslutet ingick också ett beslut om ett statligt engagemang i utvecklingsarbetet på kollektivtrafikområdet genom att det tillskapas ett särskilt utvecklingsbolag för kollektivtrafiken, vilket föreslogs verka i samarbete med representanter för primärkommuner och landsting för att lägga ut beställningar av rationella och ekonomiska transportsystem, bl. a. system för kollektiv storstadstrafik. Det är naturligtvis viktigt att översynen av forskningsarbetet sker i nära samarbete med det tänkta utvecklingsbolaget, som ju också har betydande uppgifter för att ta fram energisnåla fordon, och jag vill därför fråga: Hur långt har förberedelsearbetet med det nya utvecklingsbolaget kommit? När kommer det i gång?

SVEN HENRICSSON (vpk):

Fru talman! Jag fick det skriftliga svaret på min interpellation för ett par timmar sedan, och det har inte möjliggjort någon noggrannare analys av texten. Som ny här i församlingen är jag överraskad över att rutinerna är sådana att man, när man väckt en interpellation, får det skriftliga svaret på den först ett par timmar innan frågan skall debatteras här i kammaren – jag trodde inte att det skulle gå till på det viset.

”Inlandsbanan upprustas”, står det käckt i regeringsdeklarationen, men i det här svaret tycker jag mig märka betydande reservationer. I mycket stor utsträckning hänskjuts avgörandet till de regionala huvudmän som förhoppningsvis kommer att finnas överallt.

Låt mig ge en liten bakgrund till hur jag ser på frågan om inlandsbanan och dess upprustning som ett strategiskt element när det gäller utvecklingen av Norrland.

Inlandsbanan som begrepp omfattar sträckan Kristinehamn–Gällivare. Banan går genom det område av landet som tidigt blev klassat som det inre stödområdet. Tillåt mig nämna något om det område som trafikerats av banan och som ligger norr om Östersund, ett område som jag känner bäst och som jag tycker är typiskt för hela regionen.

Även i det här området har det skett en strukturomvandling. Bosättningen, som tidigare hade sin tyngdpunkt på rena landsbygden, i älvarnas dalgångar, blir alltmer koncentrerad till ett fåtal större eller medelstora tätorter, huvudsakligen belägna utmed väg- och järnvägsförbindelsen i nord-sydlig riktning. Dessa orter, som tidigare varit helt vanliga byar, visar nu en mer eller mindre tydlig tendens att bli relativt välutvecklade serviceorter med en viss industriell utveckling, även om denna är trevande. Orter som Lit, Hammerdal, Strömsund, Hoting, Dorotea, Vilhelmina, Storuman, Sorsele, Arvidsjaur och Jokkmokk representerar samhällen med en ny sysselsättningsstruktur med dominans av industri- och servicenäringar. Till den industriella utveckling som är på gång måste man också räkna den verksamhet med avverkning och upparbetning av skog som numera bedrivs med sådana metoder att verksamheten har industriell karaktär. Vidare måste man ta med i sammanhanget de begynnande försöken till exploatering av inlandets enorma torvtillgångar för att möta det aktuella behovet av nya energikällor. Visst kan man anmärka på tempot och omfattningen när det gäller denna industrialisering, men inriktningen är fullt synbar.

Vi måste också slå fast att hela denna inlandsregion har en chans att överleva – det är något som vi måste tro på – men den chansen sammanhänger med ett resolut uppföljande av de positiva tendenser som finns då det gäller en ny näringslivsstruktur. De negativa tendenserna med fortsatt avfolkning av stora samhällen kan motverkas genom medvetna regionalpolitiska åtgärder från samhällets sida. Som bekant är de åtgärderna hittills ytterst begränsade. De svaga indikationer på en ny utveckling som alltså finns måste förstärkas genom samhälleliga åtgärder: en utveckling av industrin med tonvikt på förädling och produktutveckling på basen skog, malm och mineral och med förstärkning genom nya framtidsbetonade lätta industrigrenar, kombinerat med förnyelse för möjligheterna till jordbruk och trädgårdsskötsel i dalgångarna – det är alternativet till en förslumning av området. I detta sammanhang måste man beakta tendenserna till ett ökat fritidsboende i de gamla jordbruksbyarna, ett boende som efter hand som semester och fritid förlängs inte är ekonomiskt betydelselöst även med tanke på underlaget för de allmänna kommunikationerna.

Jag har velat skissera denna bakgrund för att markera hur betydelsefull denna del av landet är för vår framtida ekonomi och hur angelägen upprustningen av inlandsbanan verkligen är. Man får faktiskt intrycket att inlandsbanans upprustning, som frågan framställs i olika officiella sammanhang, i all välvillighet är något slags gåva till en fattig landsända. Låt oss få bort detta i grunden felaktiga synsätt. I stället bör vi se satsningen på inlandsbanan som en offensiv statlig åtgärd för att möjliggöra utnyttjande av de ännu ej exploaterade rika resurserna i denna del av vårt land. Med andra ord: Vi behöver bryta med den rådande anpassningsplaneringen till en spontan utveckling och ersätta den med en offensiv utvecklingsplanering.

Ursprungligen hade ju SJ planerat att lägga ned persontrafiken på inlandsbanan. Som en följd härav hade också möjligheter öppnats för en nedläggning av godstrafiken. Men en kraftig folkopinion, bl. a. företrädd av

kommunerna utmed banan, stoppade dessa planer och ledde i stället fram till riksdagsbeslut om banans upprustning. Detta måste noteras som en framgång för folkopinionen. I enlighet med riksdagens beslut påbörjades upprustningsarbeten 1976–1977. Det gällde såväl fasta anläggningar som beställning av nya motorvagnar. F. n. uppskattas totalkostnaden för en upprustning av banan till 1 200 milj. kr., varvid förutsätts persontrafik med hastigheter upp till 120 km/tim. Sedermera har, i samband med trafikpolitiska utredningens arbete, målsättningen sänkts från 120 km/tim till 90 km/tim, vilket inte är bra. Tågets attraktivitet beror bl. a. på snabbheten och därför borde ambitionsnivån 120 km/tim ha bibehållits.

Det är med hänsyn till riksdagens beslut om upprustning mycket märkligt att de årliga anslagen bara uppgår till ca 13 milj. kr. Med denna takt skulle en upprustning ta mer än 100 år, vilket är orimligt. Man saknar, som sagt, också en riktig plan för arbetets genomförande. Vi delar dock SJ:s centralförvaltnings uppfattning som den kom till uttryck i anslagsframställningen för 1978/79. Där sägs bl. a. att ”för att åtgärderna skall få avsedd effekt inom rimlig tid krävs väsentligt högre belopp än hittills”.

I stället fortsätter statsmakterna att bevilja ca 13 milj. kr. per år. Detta är märkligt med tanke på inlandsbanans betydelse för en aktiv regionalpolitik, som jag nyss försökte påvisa.

Tillåt mig i detta sammanhang, herr talman, något kommentera de nya motorvagnarna. Dessa beställdes ju, som de flesta väl känner till, av Fiat-verken i Italien. Personalen vid SJ är av den meningen att SJ dröjde alltför länge med att beställa dessa vagnar. Man hade nämligen som målsättning att avveckla denna motorvagnstrafik och ersätta den med landsvägstrafik. Man dröjde alltså för länge och sade att det var bättre att anlita en utländsk industri. Svensk verkstadsindustri, svenska erfarenheter och svensk teknologi hade f. ö. klarat dessa leveranser på ett fullt tillfredsställande sätt. Den vagn som nu kommer har en rad brister – det kan jag bekräfta efter undersökningar som personalen gjort – främst då det gäller drift under arktiska vinterförhållanden. Den förefaller vara utformad för pendeltrafik. Stolsindelning och sittkomfort motsvarar inte kraven för långväga resor. Den borde i stället ha sittutrymme och ställbara fätöljer i ett utförande som liknar den nya personvagnen B 7:s inredning. SJ har motiverat skillnaden med att den nya motorvagnen, även kallad Y 1, skall jämföras med en landsvägsbuss ”såsom varande alternativet” – detta sista citerar jag ur SJ:s svar på en skrivelse.

Vi godtar icke detta resonemang. SJ skall söka konkurrera med bättre komfort än den landsvägsbussarna kan erbjuda. En långväga resenär på inlandsbanan bör ha rätt till samma standard i den nya motorvagnen som samma resenär erbjuds på SJ:s övriga långlinjer. Detta har f. ö. från olika håll påpekats för ansvariga inom såväl SJ som departementet, men det har icke lett till några positiva resultat. Det vore bra om SJ kunde ändra sig på den här punkten och se till att det blir ett ökat utrymme för långväga resenärer.

Jag skulle vilja fråga kommunikationsministern om han är beredd att medverka till att man tänker på den bättre sittkomforten i de nya vagnarna

och att det även skapas möjlighet för resenärerna att ta med sig resgods, liksom att man kan forsla expressgods och angeläget ilgods med denna vagn, eftersom det inte är så många förbindelser att välja på.

Jag vill även framhålla de stora nackdelarna med att man inte kan gå från vagn till vagn då tåget är i rörelse – en betydande olägenhet i Norrland med relativt långa stationshall. Vagnen saknar vidare tillräckligt utrymme, som jag nyss sade, för resgods. På inlandsbanan, för att ta den som exempel, reser många turister som medför ryggsäckar och annat gepäck som de behöver för sina aktiviteter. Men det är smått om plats. Personalen har ansett att ett antal vagnar avsedda just för de långväga resorna på inlandsbanan borde ha fått en särskild utformning dels därför att vagnen skall användas för dessa längre resor, dels för att det skall bli möjligt att transportera express- och ilgods under samma resa. Om man inte gör på detta sätt innebär det en minskning av trafikunderlaget och en försämrad service för företag och verksamheter i inlandsregionen.

Såväl järnvägspersonalen utmed banan som kommunerna har framfört följande angelägna punkter som kan vara ett program för inlandsbanans upprustning och som jag slutligen i korthet vill redogöra för:

1. En konkret tidsplan för genomförandet av inlandsbanans och sidolinjernas upprustning. Denna plan skall förutsätta betydligt höjda årliga anslag för att arbetet skall kunna genomföras inom rimlig tid. Planen bör avse banan i hela dess längd.

2. Erforderligt antal av den nya motorvagnen Y 1 anpassas vad gäller kaross och utrymme till de speciella funktionerna och trafikuppgifterna på inlandsbanan.

3. Tidtabellerna för persontågen "snabbas upp" allteftersom banan upprustas. Godstrafiken inkl. vagnslaster och tomvagnar bör få tidtabeller och tåglägen som minskar onödig omvägsdragnig. Härigenom åstadkommes bättre lok- och vagnekonomi samt hushållning med energi. Större uppmärksamhet bör också ägnas åt de problem som kan uppstå om flottningen i Ångermanälven läggs ner i samband med en total exploatering av vattenkraften i älven. Det är en viktig miljöfråga att flottgodset *inre* överförs till landsvägarna.

4. Information och reklam om inlandsbanan måste förbättras. Det får inte vara så att en person som stiger på nere i Malmö får reda på att det inte går några tåg norr om Östersund, såsom har skett. I samband med byte till den nya motorvagnen – vilket förhoppningsvis skall ske inom något halvår – är det angeläget att man genomför en speciell kampanj via press och massmedia och redovisar pågående förbättringsarbeten samt det här programmet för framtida trafik på inlandsbanan. Det hela måste presenteras som en "händelse" i svensk järnvägshistoria.

Jag noterar slutligen med tillfredsställelse att regeringen är beredd att prioritera inlandsbanan högt. Denna prioritering bör ske, inte för att med en liten skärv hjälpa inlandets människor, utan den bör ske i hela landets intresse, i syfte att utveckla stora slumrande tillgångarna, samtidigt som en hel landsända får nya möjligheter till en positiv utveckling.

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

STINA ELIASSON (c):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Det är ett svar som inte heller jag har hunnit studera ingående, eftersom jag liksom Sven Henriesson fick det i min hand för bara ett par timmar sedan. Jag antar att just detta bara är ett olycksfall i arbetet.

I regeringsförklaringen sägs bl. a.: "Lågprissatsningen och trafikökningen på järnvägen fullföljs med förbättringar i kapacitet och säkerhet. Inlandsbanan upprustas."

Det är glädjande att inlandsbanan särskilt markeras i regeringsförklaringen, och jag noterar som positivt i det svar som jag har fått att regeringen är beredd att prioritera inlandsbanan högt i den fortsatta trafikplaneringen. Men jag kan inte acceptera att ansvaret skjuts över på länshuvudmännen, eftersom inlandsbanan ju är en riksangelägenhet enligt min och många andras uppfattning.

Centern har varit initiativtagare och pådrivare när det gäller inlandsbanan. Den första interpellationen om inlandsbanans upprustning kom 1972 och den första motionen samma år. Det är glädjande att konstatera att många grupper nu hakat på och stöder centerns uppfattning.

När det nya trafikpolitiska beslutet togs våren 1979, hade vi i centern velat gå längre i strävandena att slå vakt om och upprusta inlandsbanan. Det kom också till uttryck i vår reservation till trafikutskottets betänkande 1977/78:18.

Inlandsbanan har framtiden för sig. Den har en strategisk betydelse inom regionalpolitiken i Norrlands inland, och det som sägs i regeringsförklaringen om lågprissatsning och trafikökning på järnvägen med förbättringar i kapacitet och säkerhet måste i högsta grad naturligtvis också gälla inlandsbanan, som *snarast* måste upprustas i sin helhet.

Det är nödvändigt med en målmedveten satsning på inlandsbanan. Den har strategisk betydelse inom Norrlands inland. Den är en livsnerv för hela Norrlands inland.

En upprustad inlandsbana – *i sin helhet upprustad* – blir en viktig transportled i ett stort och utvecklingsbart sysselsättningsområde. Inlandsbanan går genom de delar av landet som är rika på skog, och träindustrin behöver den transportservice som inlandsbanan borde kunna ge. Allt talar för att långa transporter skall gå på järnväg där detta är möjligt. Det är också något som alla är ganska ense om. Ur trafiksäkerhetssynpunkt, ur miljösynpunkt, ur energisynpunkt är järnvägen medlet för långa transporter.

Hemmamarknaden för träindustrin i Norrland är liten. Man exporterar i dag från Norrland trä bl. a. till Schweiz, Italien och Västtyskland. Det är långt till marknader, alltså blir det långa transporter.

I ett samhälle där alternativa energikällor kommer att få allt större betydelse för energiförsörjningen har inlandsbanan också framtiden för sig.

Nr 26

Måndagen den
12 november 1979

Om inlandsbanan
m. m.

En stor del av landets torvmossar ligger utefter inlandsbanan. Torv blir, liksom skogsavfall, nödvändiga energislag inom en snar framtid.

Det finns alltså många skäl som talar för en *snar* upprustning av inlandsbanan: regionalpolitiska, men också försvarspolitiska, och även den alltmer ökande turismen i inlandet.

Upprustningen gäller naturligtvis inte enbart själva banan utan självklart också den rullande materielen, liksom stationshus, tidtabeller och anpassning till bussar m. m. Upprustningen bör naturligtvis omfatta *hela* inlandsbanan och gälla både godstransporterna och persontrafiken.

I dag är det ganska besvärligt, för att inte säga många gånger omöjligt, att använda sig av inlandsbanan för persontrafik. Hastigheten är ett hinder, turtätheten ett annat. Sedan har vi också sådana saker, som hör ihop med personvagnarnas komfort. Kommer man med nattåg från exempelvis Stockholm och skall till Strömsund, skall man skifta över på en skranglig rälsbuss tillverkad i början på 1950-talet. Det säger något om komforten.

Trots att inlandsbanan är dålig använder folk den banan mer och mer därför att priset är lågt. Lågpriissatsningen har betytt mycket. Det är otillfredsställande att man i dag inte har tillräckligt med lok och vagnar för att klara tillströmningen, utan att man måste låna lok och vagnar från Grängesberg-Oxelösunds järnvägar. Det finns alltså ett underlag att bygga på också när det gäller persontrafiken.

De manifestationer som företagits i landet har också gett klara bevis för att inlandsbanan är en mycket viktig del i folks trafikförsörjning. Jag tänker på den folkrörelsebetonade "Rädda-järnvägen-aktionen" med flera politiska organisationer och miljöorganisationer i samarbete. Det skall man också ta vara på. För resten, varför köper man vagnar från Italien – smala och obekväma – när man har Hägglund & Söner i Örnsköldsvik?

För turistnäringen är det nödvändigt med en upprustad och frisk inlandsbana.

Förr i världen gick det särskilda turisttåg exempelvis till Härjedalen. Nu kommer turisterna till Härjedalen med privatbilar – i enstaka fall med turistbussar. Vad det betyder i fråga om t. ex. olycksfallsrisker behöver knappast särskilt påpekas.

För att belysa hur mycket folk det kan röra sig om under turisthögssäsong i Härjedalen kan jag redovisa att varje helg under högssäsong omkring 10 000 turister byter hotell och stugor i Härjedalen. Biltrafiken är då ett energislöseri utan like, och jag påpekar än en gång hur olämpligt förhållandet är ur trafiksäkerhetssynpunkt.

En upprustad inlandsbana kan göra det möjligt att återigen få turisttåg att rulla – inte minst sedan sträckan Borlänge–Mora elektrifierats – till gagn för enskilda människor och för turistnäringen i hela Norrlands inland.

Det är att beklaga att järnvägen Sveg–Hede–Funäsdalen–Röros en gång lades ner. Min partikamrat på Jämtlandsbänken, Eivor Nilson, och jag kommer att i motion till riksdagen kräva återupprättandet av järnvägen Sveg–Hede–Funäsdalen–Röros.

I svaret på min interpellation säger statsrådet: "Vissa delar av inlandsbanan

--- hör till den bandelskategori som skall utredas vidare." Vad är det för "vissa delar"?

Sedan vill jag också nämna att det för de anställda utmed inlandsbanan är en viktig angelägenhet att banan upprustas och att deras arbetsförhållanden blir beaktade.

Banan måste göras attraktiv och behandlas som en enhet – en funktionell enhet – som i hela sin sträckning måste ingå i ett rikstäckande trafiksystem.

Jag vill till sist ställa ytterligare en fråga till statsrådet. Innebär det förhållandet att "man skall avvakta resultatet av den fortsatta regionala trafikplaneringen och de blivande länshuvudmännens överväganden innan något beslut om upprustning av persontrafikstandarden kan fattas" att huvudmännen också skall överta kostnadsansvaret?

Jag vill än en gång poängtera att inlandsbanan skall ses som en enhet och att den är en riksangelägenhet.

I detta anförande instämde Eivor Nilson (c).

KARIN ISRAELSSON (c):

Herr talman! I den trafikpolitiska propositionen 1978/79:99 behandlas bl. a. frågan om inlandsbanans framtid. I propositionen hänförs bandelen Storuman–Arvidsjaur till den del av bannätet där persontrafik bör prövas. För upprustning av bandelen Storuman–Arvidsjaur finns f. n. inga medel avsatta. Inte heller finns det medel för underhållsåtgärder utöver normalt löpande underhåll. Detta är starkt oroande för kommunerna i norra Västerbottens inland. Inlandsbanans bevarande är inte en kommunal angelägenhet utan en riksangelägenhet.

Jag ber att få tacka kommunikationsminister Adelson för svaret på min fråga. Av svaret förstår jag att det f. n. ej föreligger några konkreta planer gällande inlandsbanan, delen Storuman–Sorsele–Arvidsjaur. Indragningen av Slagnäs station verkar vara en del i ett pussel av åtgärder, som innebär att man kan förvänta sig ytterligare serviceförsämring.

SJ:s lågprissatsning har gett effekter även på denna bandel. Antalet resande har påtagligt ökat. Detta har för personalen medfört extra arbete, och ytterligare arbetsuppgifter läggs nu på personalen i Sorsele sedan Slagnäs station dragits in.

Detta visar, herr talman, att en gynnsam prispolitik ger ett ökat resandeunderlag. Även effekterna på personalens arbetsförhållanden bör dock beaktas av SJ.

Utnyttjandet av inlandsbanan skulle ytterligare kunna utökas. Flera förbindelser inom regionen och snabbare förbindelser med stambanan skulle ytterligare kunna förstärka resandeunderlaget. Behovet av kommunikationer med järnväg föreligger. Detta gäller för både person- och godstransporter. Styckeodshanteringen var tidigare en betydande uppgift för SJ. De ökade fraktkostnaderna har emellertid medfört att dessa transporter i stor utsträckning har upphört. Som exempel kan nämnas att potatis tidigare ofta skickades

som stycke gods till utflyttade inlandsbor. Detta är i dag inte ekonomiskt möjligt. Det visar att fraktpriserna har stor betydelse för underlaget.

Tyngre transporter kan med fördel läggas på järnvägsnätet. Det skulle innebära mindre slitage på de allmänna vägarna och bättre möjligheter att frakta gods även under de tider när stora delar av vägnätet är avstängt på grund av tjällossning.

Skälen att behålla inlandsbanan är många. Inlandsbanans betydelse som skäl för lokalisering av företag är klar. Inlandsbanan ger möjligheter till goda kommunikationer med andra delar av landet, både för dem som bor i regionen och för dem som utnyttjar denna region för turism och rekreation.

Inlandsbanan kan vidareutvecklas, och med ändrade taxor kan dess betydelse som transportmedel för godstrafik utvecklas. I dag kan ytterligare timmertransporter över järnväg ej genomföras med Sorsele station som utgångspunkt, då SJ saknar godsvagnar för ändamålet. Detta bör det vara möjligt att ändra på. Alla åtgärder som möjliggör ett ökat utnyttjande av inlandsbanan måste tas till vara.

För Västerbottens inland är bibehållandet och utvecklingen av bandelen Storuman–Sorsele–Arvidsjaur, med bibanorna Hällnäs–Storuman, av avgörande betydelse för den fortsatta utvecklingen i dessa kommuner. Låt även andra skäl än rent företagsekonomiska vara vägledande vid behandlingen av dessa bandelar! De resonemang som Stina Eliasson anför som motiv för bibehållande och upprustning av inlandsbanan ställer jag mig helt bakom.

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Eftersom jag bara har sex minuter till mitt förfogande tänker jag endast ta upp två frågor, även om det finns många andra frågor som är av intresse. I viss mån tangerar i varje fall den ena frågan vad Bertil Zachrisson har varit inne på.

Jag vill ändå först säga några ord om inlandsbanan. Vad som står i följande meningar i svaret är ganska typiskt:

”SJ har fått i uppdrag att till regeringen redovisa ett förslag till investeringsprogram för upprustning av bandelarna i riksnätet. Enligt uppdraget skall SJ vidare upprätta förslag med anledning av vad riksdagen har beslutat i fråga om en fortsatt målmedveten upprustning av inlandsbanan.”

Därmed har man klart slagit fast vad som tyvärr också riksdagsmajoriteten uttalade i våras, dvs. att inlandsbanan icke ingår i riksnätet. Centern ansåg då – och anser fortfarande – att detta är orimligt. Vi föreslog också 25 milj. kr. ytterligare för upprustning av Norrlandsbanorna. För oss är det helt självklart att en så viktig bandel som inlandsbanan skall ingå i riksnätet. Vi kommer också att fortsätta vårt arbete för att den skall få den plats och funktion i riksnätet som dess regionalpolitiska betydelse motiverar.

Nu till en annan fråga. Litet längre fram i svaret står det:

”Jag vill också erinra om att de regionala trafikhuvudmän, som finns eller håller på att bildas, enligt riksdagens beslut bör få möjlighet att förutsättningslöst överväga vilka bandelar som skall ingå i det framtida regionala och

lokala persontrafiksystemet.”

Detta är riktigt. Det är synd att det inte också står vad utskottet uttalade, nämligen att dessa överväganden inte får leda till en övervältring av kostnaderna från staten till regionala huvudmän.

Det finns även ett par andra faktorer som man i det här sammanhanget inte får bortse ifrån. Länshuvudmännen behöver ha några ekonomiska realiteter som bas för sina bedömningar. Med anledning av bl. a. en motion från oss i centern i våras sade också utskottet på s. 51 i sitt betänkande 1978/79:18:

”Utskottet finner emellertid, i enlighet med vad som anförs i motionen 1978/79:2379 (punkten 15 c)” – en centermotion – ”och motionen 1978/79:2397 (punkten 11)” – en socialdemokratisk motion –, ”det nu vara nödvändigt att ange allmänna riktlinjer för hur ersättningen till SJ skall regleras när kommuner och landsting önskar köpa tjänster av SJ. Detta krävs för att underlätta huvudmännens planering och för att ge dem en realistisk möjlighet att diskutera alternativa trafiklösningar i områden med trafiksvaga bandelar. Regeringen bör före 1980 års utgång ha utarbetat sådana riktlinjer efter överläggningar med SJ och regionala trafikhuvudmän. Tillkomsten av allmänna riktlinjer av detta slag kan även ge en bättre grund för överenskommelser med SJ om utökning av trafikservicen på trafiksvaga bandelar och utnyttjande av det övriga järnvägsnätet, varvid dock skälig hänsyn måste tas till ev. behov av extra insatser och investeringar.

Vad utskottet i nu berörda delar anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.”

I debatten fann jag anledning att ytterligare utveckla detta, och jag vill citera vad jag då sade. Det står på s. 19 i snabbprotokollet från den 1 juni 1979.

”Centern menar att det bör vara möjligt att fastställa ett pris per vagnkilometer för SJ:s utnyttjande i lokal- och regionaltrafik. I detta bör inte kostnaderna för investerat kapital i banvall och spår eller underhållskostnader för bibehållande av desamma ingå. Dessa kostnader påverkas bara marginellt av eventuell lokal och regional trafik, i vart fall på banor där betydande fjärrtrafik förekommer. Priset bör beräknas med utgångspunkt i driftkostnad samt kapitalkostnad etc. för aktuell vagn typ. Eftersom det strikta kostnadsansvaret för de skilda trafikgrenarna i och med dagens trafikbeslut upphävs, finner centern det också rimligt att regeringen i de fall då detta bedöms samhällsekonomiskt fördelaktigt – något som torde vara regel – skall kunna sätta dessa taxor lägre än självkostnaden beräknad på nyss angivet sätt, speciellt på sådana bandelar där SJ inte har några kapacitetsproblem inom överskådlig tid. Riktlinjerna bör vara klara före 1980 års utgång.”

Med det anförda har jag velat understryka detsamma som Bertil Zachrisson underströk tidigare i dag, nämligen vikten av att vi så snabbt som möjligt får riktlinjer för vilka ersättningar huvudmännen skall betala till SJ för de tjänster som kan komma i fråga. Utan sådana riktlinjer är det enligt mitt förmenande omöjligt att ta ställning till frågan i vilken omfattning man skall kunna utnyttja SJ:s tjänster på lång sikt. Jag hoppas att departementet har kommit ganska långt med arbetet på dessa riktlinjer, även om man har hela 1980 till

sitt förfogande. Ju tidigare dessa riktlinjer kommer fram, desto bättre är det för trafikplaneringen från läns huvudmännens sida.

Kommunikationsministern ULF ADELSOHN:

Herr talman! Bertil Zachrisson uppehöll sig rätt länge och flera gånger vid att det var en bristfällig proposition. Jag tänker inte gå in på det. Det är en debatt som får föras mig förutan. Jag har inga barn ihop med vare sig propositionen eller utskottsbetänkandet. Det enda jag vill konstatera är att jag i ett avseende varit mycket nöjd med utskottets arbete, och det gäller boendeparkering. Där skrev utskottet någonting som jag tyckte var värdefullt och som jag sedan fått glädjen att fullfölja. Men, som sagt, de barn som ni i övrigt har gemensamt där överlåter jag till dem som har intresse av det att resonera om.

När jag läste tidningen i morse såg jag att Olof Palme uttalat att den borgerliga majoriteten hade fört landet in i en statsfinansiell kris. Jag kan konstatera att det statsfinansiella läget är om inte krisartat så i varje fall mycket ansträngt. Och det måste vara en utgångspunkt för alla som resonerar om de åtgärder man vill skall vidtas i olika delar av landet. Jag vill inte som Olof Palme påstå att vi befinner oss i en kris, men jag vill hålla med honom om att läget är ytterst ansträngt. Jag vill säga detta inledningsvis för att lägga ett golv för diskussionen här med Bertil Zachrisson.

Bertil Zachrissons resonemang om den principiella inriktningen håller jag med om till stor del. När det gäller exempelvis miljö- och energipolitiken tycker jag det är riktigt att man hela tiden måste ha en samordning. Man måste också, tycker jag, i hög grad ha en samordning med arbetsmarknadsstyrelsen. Där tycker jag, så långt jag hunnit sätta mig in i frågorna, att det kanske krävs ett helt annat samarbete än hittills. Jag skall återkomma till den frågan litet senare.

Även när det gäller investeringspolitiken finns det anledning att fundera över om det är särdeles klokt att ha det som vi nu har det. Jag tror det var Stina Eliasson som tog upp frågan om vagnparken, och det är väl riktigt att vagnparken vid SJ inte är vad SJ vill att den skall vara. Alla beslut om investeringar fattas emellertid tillsammans med besluten om driftkostnaderna. Det innebär att de räntabla investeringarna oftast får stryka på foten, därför att de inte får plats med hänsyn till alla tänkbara driftkostnader som skall få plats i budgetutrymmet. Även i fråga om de räntabla investeringarna tror jag att en bättre samhällsekonomisk och mera principiell planering vore värdefull. Jag hoppas att vid tillfälle kunna ta upp den diskussionen här på nytt.

Till Bertil Zachrisson vill jag vidare säga att frågan om samordning mellan de statliga verken i övrigt kommer att tas upp i budgetpropositionen. Efter att ha fått en genomgång på departementet har jag kunnat konstatera att man är i gång med arbetet på alla de områden där riksdagen fattat beslut. Jag har fått intrycket att kommunikationsdepartementet är ett effektivt och bra departement med många dugande tjänstemän som jobbar bra. En hel del har ju också gjorts. När det gäller SJ har ju persontaxan sänkts. Det har gett mycket gott

resultat, vilket framgår av interpellationssvaret. När det gäller godstaxan har vi ansett att det, inte minst energipolitiskt på lång sikt, kan finnas skäl att inte höja den så kraftigt nu för att ha ett bra utgångsläge vid diskussion med alla dem som överväger vad de skall ha för framtida godstransporter: landsväg eller järnväg. Vi är väl här eniga om värdet av att kunna få så mycket som möjligt av dessa transporter på järnväg.

När det gäller frågan om de regionala köpen av SJ:s tjänster skall riktlinjerna, som utlovats, bli klara 1980. Arbetet pågår, och jag tror – det vill jag säga till Rune Torwald – att man kan räkna med att det blir klart tidigare än så. Men i varje fall skall det bli klart vid den tid som man har utlovat.

Till Bertil Zachrisson vill jag säga att när det gäller Stockholmsområdet så har de 75 milj. kr. som riksdagen beslöt överlämnats till statens järnvägar. Man har också överlämnat vad riksdagen har uttalat i samband med detta. Bollen ligger f. n. hos järnvägen.

När det gäller systemet för bidrag till kollektivtrafiken, som ju också diskuterats här, vill jag säga att jag ännu inte hunnit göra så värst mycket på departementet, men det är en av de frågor som jag själv lyft fram. Det är viktigt att den blir avgjord så fort som möjligt.

Enligt min uppfattning kan vi inte alltid ge så mycket bidrag som vi vill. Men det är bra mycket bättre att ge ett bestämt besked, så att de som skall syssla med det här vet vad det är som gäller, än att man svävar i den okunnighet som alltid råder när någonting är under utredning. Därför hoppas jag till våren få fram ett förslag till hur bidragssystemet när det gäller kollektivtrafiken skall vara utformat.

Jag är kategorisk på en punkt, och det är att man inte skall ha ett system som tvingar till dyrbara nyinvesteringar därför att de är statsbidragsberättigade, och som hindrar upprustning av befintliga spårområden eller annat, därför att det inte är statsbidragsberättigat. Jag anser att det är helt klart att det skall ändras.

När det gäller forskningen vill jag säga till Bertil Zachrisson att arbetet med direktiven pågår i kommunikationsdepartementet. När det gäller utvecklingsbolaget handläggs frågan av industridepartementet. Vi följer arbetet fortlöpande.

Låt mig sedan, herr talman, gå över till frågan om inlandsbanan.

Jag förde häromdagen här i kammaren en diskussion med riksdagsman Häll från Norrbotten. Jag konstaterade då att jag hade för vana att åka och se det som jag skulle diskutera i Stockholms kommunfullmäktige. Nu är Sverige oerhört mycket större än Stockholm. Jag kan konstatera att i dag står jag ånyo inför en diskussion om någonting som ni som pratar med mig har sett och har egna intryck av, och det har inte jag. Jag vill därför säga att så fort tiden medger det skall jag försöka åka och se inlandsbanan, i varje fall vissa delar som är särskilt intressanta. Jag tror att det är nödvändigt, inte minst med hänsyn till att det är en i riksdagen så ofta återkommande fråga.

Jag har konstaterat att riksdagen beslöt att den del som inte ingick i riksnätet skulle göras till föremål för fortsatt utredning, och då talar jag om persontrafiken. I regeringsförklaringen står det att inlandsbanan skall

upprustas. Därmed menar regeringen inlandsbanan från Gällivare till Kristinehamn. Även den nedlagda delen Mora–Lesjöfors skall upprustas. Men när detta skall ske är inte klarlagt. Men under tiden skall ingenting göras som förhindrar en framtida upprustning.

Beslutet är alltså att upprustningen gäller hela banan.

När det gäller de regionala huvudmännen och deras utredning vill jag säga att grundtanken är den att statens järnvägar nu utreder kostnaderna. De skall ligga till grund för de regionala huvudmännens bedömning av vilken persontrafikstandard man vill ha på dessa områden. Någon kostnadsövervärtring är det icke fråga om. Det har riksdagen klart uttalat.

Även när det gäller underhåll av banan i de befintliga delarna tycker jag man bör diskutera möjligheten till ett samarbete med arbetsmarknadsstyrelsen. Det bör kunna finnas förutsättningar för det.

Flera har frågat: Hur fort skall banan rustas upp? Som jag sade inledningsvis har vi inte så mycket pengar att man kan göra allt det som man vill. Upprustningen av inlandsbanan får ske i takt med vad de ekonomiska resurserna medger, och i enlighet med den bedömning som de olika regionala huvudmännen gör när det gäller vilket intresse varje särskild banbit är av. Takten i upprustningen blir också beroende av bl. a. försvarspolitiska omständigheter. Den här banan är, som någon sade, också av försvarspolitiskt intresse. Takten blir även beroende av hur energipolitiken utvecklas, i hur hög grad man skall ta hand om torv och skogsavfall som finns utmed banan. Jag kan därför inte i dag ge något exakt besked – dels med hänsyn till att man håller på och utreder en del saker, dels därför att jag inte har någon överblick över hur mycket pengar som i dag kan anslås. Men att banan skall behållas är klart, att banan skall upprustas är klart. Takten beror på hur snabbt vi här gemensamt kan skapa ett ökat utrymme i svensk ekonomi.

BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Ulf Adelsohn säger att han inte har några barn ihop med utskottet eller den gamla regeringen. Det kanske är sant, men trots allt är det så, att de barn som är födda skall han fostra och utveckla, och det gör att han inte blir alldeles utan ansvar i det här sammanhanget. Det är förstås också därför vi diskuterar trafikpolitiken med honom i dag.

Det är bra att det finns en vilja att ompröva investeringsplaneringen, och jag tror att det är ganska nödvändigt. Den har varit alltför sektoriserad och alltför kortsiktig, och det finns nog anledning att på både vägområdet och järnvägsområdet och i fråga om andra avsnitt – som också utskottet uttalat – se över inriktningen. När det gäller järnvägen vill jag särskilt understryka att en av anledningarna till att riksdagen ansåg att det var så viktigt att man fick en ny och mera långsiktig inriktning – därtill så projektupplagd att den kunde etappindelas – av investeringsverksamheten vid SJ var att man skulle kunna använda investeringsobjekten, precis som man har gjort med en rad vägobjekt, för att skapa sysselsättning när det behövs. Helt oriktigt, enligt min mening, har SJ ofta kommit vid sidan av den verksamheten. Det är dock bara en av anledningarna till att vi behöver en sådan här genomgång av

investeringsverksamheten vid SJ.

Naturligtvis är det bra om myndigheter – länsstyrelser, verk – får nya besked. Nu säger Ulf Adelsohn litet svepande att det är på gång. Den sortens allmänna besked har vi haft rätt mycket av i riksdagen under senare år, men nu måste vi faktiskt komma fram till konkreta anvisningar som leder till åtgärder och inte bara allmänt välvilliga uttalanden.

Jag är helt på det klara med att allt inte kan genomföras med detsamma, men reformarbetet måste komma i gång. En del av de här åtgärderna har ju utrednings- och planeringskaraktär, och den verksamheten kan man dra i gång utan att börja tala om bristen på resurser och sådant.

Det som sägs om SJ och Stockholmsområdet i svaret är bra, men det är ju en mycket liten detalj, låt vara viktig för Stockholmsregionen. Det är den samlade investeringsverksamheten för SJ som är väsentlig.

Jag är också glad över att kommunikationsministern i sin replik litet tydligare sade ut, att det skall utarbetas riktlinjer för ersättning när de regionala huvudmännen vill köpa tjänster av SJ. De måste komma under det år som ligger framför oss, för annars stoppar den regionala trafiksamordningen upp – den som vi har tänkt oss skall vara genomförd om några år i praktiskt taget alla län.

Ulf Adelsohns stående sätt att ta sig ur kritiken är att han säger att vi har ont om pengar. Efter de borgerliga regeringarnas svindlande affärer av olika slag är vi illa ute, sägs det här igen. Olof Palme talar också om kris, säger Ulf Adelsohn, men jag skall inte ge mig in i den diskussionen, även om den är nog så intressant. Allt det här gör ju bara kravet på att välja rätt åtgärder ännu starkare. De usla statsfinanserna får inte leda till handlingsförlamning, för då "pajar" ju hela samhället. Kommunikationsministern bör alltså inte använda detta, som jag tycker, slappaste av alla argument från budgetdepartementet, nämligen bristen på resurser. Han måste gå till offensiv, visa att konkreta åtgärder, t. ex. väl genomtänkta investeringar hos SJ, är bra ekonomi, visa att ökade forskningsresurser är livsviktiga för att få fart på såväl industri som trafikpolitik. Det går att ta område efter område, där vi på det här viset genom en bättre tingens ordning antagligen också skulle kunna förbättra det samhällsekonomiska resultatet. Därför är det också viktigt att ställa frågorna om förslagen från KOLT. Där var svaret litet suddigt och jag vet inte riktigt vad det innebar, men ett besked av något slag skall tydligen komma under nästa år. Men jag vill påpeka att riksdagen faktiskt har fattat beslut och sagt att det skall läggas fram ett förslag som går i linje med vad KOLT föreslagit.

Detsamma gäller utvecklingsbolaget. Det går inte bara att säga att den frågan ligger i industridepartementet. Där ligger så mycket. Det väsentliga är i stället att se till att de riksdagsbeslut som fattats verkställs. Och därför är det väsentligt att få fram så konkreta uppgifter som möjligt på punkt efter punkt.

Jag vill inte höra skvaller om budgeten – vi får tids nog veta vad den innehåller, nu är inte tid för det. Men jag vill ha besked om att kommunikationsdepartementet inte förvisas av ekonomidepartement och annat till något slags klostertillvaro. Det har varit litet för mycket av politisk kyskhet

och fattigdom inom kommunikationsdepartementet ett tag. Nu är det dags att låta trafikpolitiken börja spela sin roll i förnyelsen av vårt samhälle.

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Jag kan inte vederlägga kommunikationsministerns konstaterande att det statsfinansiella läget är ansträngt. Men å andra sidan anser jag att investeringarna i Norrlands inland ger ringa inverkan på statsbudgeten. Ökade investeringar på trafikområdet leder nämligen automatiskt till minskat behov av sysselsättningsskapande åtgärder av annat slag. Sysselsättningssituationen i området är ju sådan att många människor för att inte gå helt sysslolösa måste beredas arbete via statsbudgeten.

Förbättrad inlandsbana innebär också ökade förutsättningar för att skapa ny sysselsättning i Norrlands inland, och det är absolut en av de viktigaste uppgifterna för regeringen att klara.

Jag tackar för löftet att riktlinjerna för de regionala huvudmännens ersättning till SJ skall föreligga före 1980 års utgång. Men med hänsyn till dessa riktlinjers strategiska betydelse för den fortsatta trafikplaneringen hoppas jag att departementet lägger på ett kol extra, för ju tidigare vi får fram dessa bestämmelser, desto bättre.

SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Resonemanget om vem som började arbeta för inlandsbanan, som det fanns litet grand av i Stina Eliassons anförande, tror jag inte att vi skall föra vidare och börja göra en undersökning om. I så fall får vi börja med 1953 års trafikpolitiska utredning, som kom med sitt förslag 1963, och se efter vilka partier som röstade för detta förslag, som sedan blev så ödesdigert. Ja, det vara bara vpk som inte röstade för förslaget. Det låter kanske litet skrytsamt att säga det, men så var fallet.

Det är väl ändå så att det var här dessa järnvägsnedläggningar började. Ledningen för SJ sade då – jag är själv verksam vid SJ, så jag vet det: Vi har fått direktiv, vi måste se över, lägga ned och sanera osv. Där började den kamp som pågår fortfarande för en socialt inriktad trafikpolitik som tar in resurs- och energifrågorna i en helhetsbild.

Jag noterar som positivt att Ulf Adelson, vår kommunikationsminister, vill komma och hälsa på oss där uppe vid inlandsbanan. Det skall bli roligt att visa honom hur vi har det. Jag vet att det finns föreställningar om att samhällena där uppe mer eller mindre är lappläger och att isbjörnar går på gatorna, men jag hoppas att vi i alla fall skall få vederlägga dem.

Jag tog upp en fråga som gällde motorvagnarna, men jag fick inget svar. Här handlar det om att se till att dessa vagnar får en komfort som motsvarar tidens krav, särskilt för långväga resenärer i Norrland. Chefen för trafikavdelningen säger i ett brev som jag har i min hand att man beslutat att det skall vara samma avstånd, 825 mm, som det är inne i landsvägsbussar och att detta får räcka med hänsyn till den flexibla användningen av dessa motorvagnar. Jag skulle här vilja trycka på angelägenheten av att vi får besked om huruvida man är benägen att anpassa soffdelning och även godsutrymme så att

vagnarna kan användas på ett flexibelt sätt.

När det gäller bristen på pengar vill jag starkt understryka planeringsfaktorns betydelse. Om man bara varje år har en liten skärv och skall göra någonting är det väldigt svårt för arbetsledningen att på sikt planera på ett rationellt sätt. Det kan gälla att anskaffa maskiner, följa med i teknologin osv. Så är fallet när det gäller SJ:s upprustningsarbeten hittills, som inte har kunnat bedrivas på ett rationellt eller riktigt sätt och inte heller långsiktigt. Det har bara varit improvisationer och det fortsätter att så vara med inlånade maskiner från andra länders förvaltningar osv.

Det skulle bli bra mycket bättre om utvecklingen gick dithän att det fanns ett rejält program och en rejäl investeringsplan så att man år efter år kunde fullfölja den arbetsuppgift som man fått sig förelagd.

STINA ELIASSON (c):

Herr talman! Till Sven Henricsson vill jag först säga att centern faktiskt väckte en motion i riksdagen 1972 om upprustning av inlandsbanan. Vpk väckte en liknande motion 1973. Men alla som kämpar för inlandsbanan är välkomna med i kampen – Sven Henricsson och vpk också.

Det har rått litet av förvirring ute i landet just när det gäller kostnadsansvaret och frågan om huvudmännen, herr statsrådet. Därför ställde jag en rak fråga, eftersom det inte fanns någonting om just den saken i svaret. Fortfarande tycker jag att svaret andas litet grand av en vilja att vältra över ansvaret på huvudmännen.

Med tillfredsställelse konstaterar jag att statsrådet säger ja till en upprustning av inlandsbanan. Men det är då mycket viktigt att få klarlagt om den skall upprustas i sin *helhet*, likaså om statsrådet anser att inlandsbanan är en *riksangelägenhet*. I en debatt den 1 juni 1979 – s. 59 i riksdagsprotokollet – framförde Georg Danell följande beträffande inlandsbanan: "Det finns många skäl – försvarspolitiska och regionalpolitiska men också den alltmer ökande turismen i inlandet – som talar för att inlandsbanan i sin helhet skall behållas och upprustas för trafik."

Jag tycker också att det är positivt för oss vid inlandsbanan att få en påhälsning av kommunikationsministern. Jag har förstått att kommunikationsministern aldrig varit i dessa trakter. Därför var jag angelägen att få ge en liten redovisning av hur förhållandena är för de människor som bor och som arbetar där. Men ta då inte bara en titt på, som statsrådet uttryckte det, vissa intressanta delar av banan, utan studera hela banan. Jag hoppas att också näringslivets representanter, kommunfolk och enskilda personer får tillfälle att framlägga sina synpunkter.

Det finns en positiv sak som jag skulle vilja påminna om, nämligen att den icke-socialistiska regeringen lyckades med det som ingen socialdemokratisk regering lyckades med: att bl. a. genom en vettig prispolitik styra trafikutvecklingen mot en "hela folkets järnväg". I. ö. kommer vi att hänga på låset hos kommunikationsministern så att inlandsbanan verkligen prioriteras.

Kommunikationsministern ULF ADELSSOHN:

Herr talman! Det är naturligtvis, som Bertil Zachrisson sade, jag som skall föstra barnen. Vissa är välartade medan en del är något bångstyriga och i varje fall kostsamma när det gäller uppfostran. Men vi skall väl försöka hjälpa åt.

Allan Nordenstam sade en gång till mig under sin tid som landshövding i Jönköpings län att om man bara har en plan, kommer det snart pengar till vägarna också. Har man lagt fram en plan som har blivit godkänd brukar det vad det lider komma pengar, om inte annat så av sysselsättningsskäl. Jag delar naturligtvis uppfattningen att man för statens järnvägar bör ha motsvarande planer fastlagda. Sedan kan det uppkomma situationer då man av sysselsättningsskäl eller av andra skäl får pengar till planerna.

Stina Eliasson gör samma sak som många andra har börjat göra – citera Georg Danells uttalanden. Ni kommer säkerligen att hänga på låset hos kommunikationsdepartementet. Det har inlandsbanans varma anhängare redan gjort. Det var inte många veckor som jag hade innehaft jobbet när ni hängde på just det låset.

Jag trodde att jag i mitt första inlägg klargjorde att jag med inlandsbanan menar vad som står i regeringsförklaringen, dvs. sträckningen från Gällivare i norr till Kristinehamn i söder. Avsikten är alltså att hela banan skall upprustas, men upprustningstakten är en ekonomisk fråga.

Jag har i mitt liv varit på ganska många ställen utmed inlandsbanan, men jag skall erkänna att jag i de sammanhangen kanske inte har specialstuderat banan. Min tanke är att göra det vid denna resa, eftersom beslutet om upprustning av inlandsbanan är ett så viktigt beslut. Men jag har faktiskt vid flera tillfällen varit i många delar av landet där inlandsbanan går.

Bertil Zachrisson hoppas att vi som sysslar med trafikpolitik inte skall behöva sitta i kloster. Jag skulle vilja råda riksdagen och hela regeringen att sätta sig i kloster ett tag, för det är nog det vi behöver statsfinansiellt.

Även jag tycker att det är dumt att betrakta en kostnad som enbart en kostnad, eftersom en kostnad kan vara av så olika karaktär. I vissa sammanhang kan det exempelvis innebära en högre kostnad att icke använda medel för att upprusta eller underhålla det man har. Det kan också vara en hög kostnad att inte göra en räntabel investering som knyter samman exempelvis två bandelar. Därför är jag beredd att i alla situationer arbeta för att få medel till räntabla investeringar, för det är det som vi behöver – inte minst på kommunikationsområdet. Jag är beredd att göra det utifrån en samhällsekonomisk syn, vilket innebär att man inte bara stirrar sig blind på endast en speciell investering. Däremot är jag på det klara med att vi, liksom alla andra departement, när det gäller mycket annat får hålla igen. Den lojaliteten måste vi visa varandra, om vi skall kunna klara av de alltmer växande statsutgifterna.

När det gäller denna typ av investeringar är det mycket viktigt att, som Bertil Zachrisson sade, vi inte har så vattentäta skott mellan olika investeringsanslag. Tvärtom måste vi spela med dem på ett helt annat sätt än vi har gjort tidigare. Jag är tacksam för allt stöd som jag kan få i min strävan att vi

inte skall se exempelvis ett AMS-anslag för ett visst objekt enbart som ett AMS-anslag just för detta objekt. Pengarna bör i stället kunna användas till någonting annat, som inte bara är lika värdefullt för sysselsättningen utan som samhällsekonomiskt kanske är mer värdefullt för en region, en trakt, ett landskap eller ett län. Jag hoppas att detta synsätt skall bli vägledande för arbetet. Och då tror jag, Bertil Zachrisson, att vi får dricka både det ena och det andra i klostrets trädgård.

BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Jag lärde mig när jag läste pedagogik att de bångstyriga barnen oftast blir de mest intressanta som vuxna. Från den synpunkten kanske man skall ägna dem ganska stort intresse.

Jag är glad för denna diskussion om en öppen syn på investeringarna inom trafikområdet. Ett sådant synsätt är mycket viktigt, eftersom vi har lidit av en alltför sektoriserad verksamhet. Men jag vill understryka – och jag tror att vi på denna punkt har ett gemensamt intresse – att om vi skall kunna förverkliga detta nya synsätt krävs det en mycket större beredskap och en mycket mer övergripande planering i det ordets konkreta mening och inte som något slags svepande slagord. Och eftersom vi på detta område inte har något statligt verk som kan se till att vi får en sådan övergripande planering är det utomordentligt viktigt att kommunikationsdepartementet spelar den rollen.

När det gäller inlandsbanan vill jag bara göra några kommentarer. Det har kommit fram diverse åsikter här under debatten. Den tolkning som Rune Torwald gav tycker jag är felaktig, därför att det var alldeles klart från trafikutskottet att inlandsbanan skulle ses som ett riksintresse. Det var också klart att vi inte ville gå in och peta i frågan om hur riksnätet skall se ut. Vi hade ett förslag som vi sade att vi skulle ta preliminärt. Sedan får naturligtvis utredningsarbetet, dels i de olika regionerna, dels också när det gäller planeringen av upprustningen av inlandsbanan, ge vid handen hur den framtida utformningen av riksnätet skall se ut. Men det är en klar skillnad mellan det sätt på vilket vi såg på inlandsbanan och det sätt på vilket vi såg på det regionala järnvägsnätet i övrigt. Jag vill understryka det för att det inte skall råda något missförstånd på detta område. Inlandsbanan är inte villkorad av den prövning av det regionala nätet som en del andra järnvägsavsnitt är.

Jag tycker att Sven Henricsson var litet vårdslös i sitt inlägg. Det verkar som om han inte gillar lappläger. Men de som bor där kan också behöva järnvägar. Och kan inlandsbanan förse oss med en bättre trafik i Norrlands inland är det utomordentligt.

Det väsentliga i trafikpolitiken just nu är att vi kommer bort ifrån allt det allmänna pratet – det har vi hållit på med nu år ut och år in – och att vi får till stånd konkreta åtgärder på punkt efter punkt. Jag skall inte upprepa dem nu, för det tar tid. Men de finns på järnvägsområdet, och de finns naturligtvis på vägvägsnätet, som vi inte har diskuterat i dag. De finns också på forskningsområdet, där vi har en otroligt splittrad bild och där det är nödvändigt att samhället går in och ser till att vi får en samordning av forskningsprojekt och

ett bättre samspel mellan forskarna på trafikområdet och dem som är praktiskt verksamma ute i trafikarbetet. Men de finns även på kollektivtrafikområdet. Jag vill gärna upprepa det, trots att debatten blivit lång. Har jag tolkat kommunikationsministern rätt om jag säger att departementet verkligen avser att lägga fram ett förslag till våren om ett anslag till kollektivtrafiken i tätort?

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 10 Om sysselsättningen i Karlsborgs kommun

Industriministern NILS ÅSLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels *Sten Svenssons* (m) den 15 oktober anmälda interpellation. 1979/80:10, till arbetsmarknadsministern, dels *Birgitta Johanssons* (s) den 15 oktober anmälda fråga. 1979/80:44. och anförde:

Herr talman! Sten Svensson har frågat arbetsmarknadsministern vilka åtgärder regeringen överväger för att bemästra den allvarliga sysselsättnings-situationen i Karlsborgs kommun.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på interpellationen.

Birgitta Johansson har frågat mig vad regeringen avser att göra för att de nittioalet anställda vid Luxors Karlsborgsfabrik skall garanteras jobb i fortsättningen.

Jag besvarar interpellationen och frågan i ett sammanhang.

Låt mig först, vad gäller Luxor, erinra om att företaget så sent som i februari månad i år befann sig i en så allvarlig kris, att sysselsättningen för mer än 2 000 anställda i Motala och Karlsborg var starkt hotad. Genom den rekonstruktionsinsats som då initierades av regeringen och Sveriges Investeringsbank och för vilken riksdagen har beviljat medel, har företagets utveckling kunnat vändas så att framtiden i dag ter sig mycket ljusare. Men ännu återstår ytterligare rekonstruktionsåtgärder för att företaget skall erhålla en långsiktig konkurrenskraft och konsolidering.

Ett av de problem som återstår att lösa är bolagets betydande överkapacitet på anläggningssidan, som medför avsevärda kostnader och i motsvarande mån försämrar resultatet. Det har sedan länge stått klart att en nedläggning av Karlsborgsfabriken skulle leda till en betydande minskning av Luxors förluster, eftersom outnyttjad kapacitet i Motala då skulle kunna tas i anspråk utan att åsamka företaget nya kostnader.

Under slutet av våren innevarande år inledde Luxor MBL-förhandlingar med de fackliga organisationerna om nedläggning av Karlsborgsenheten, som f. n. har ca 85 anställda. Den 23 augusti meddelade bolagets styrelse att man beslutat att avbryta dessa förhandlingar.

Enligt vad jag har erfarit från bolagets styrelse och ledning är man t. v. beredd att skjuta frågan om Karlsborgsfabriken något på framtiden för att ge

alla berörda möjlighet att agera för att skaffa ersättningssysselsättning till Karlsborg. Jag har också erfårit att kommunen redan har inlett diskussioner med några företag i denna fråga. Förhoppningar finns om att ganska snart kunna skapa sysselsättning för ca 20–25 personer i Luxors fabrik på uppdrag av andra företag.

Jag utgår från att kommunen och länsorganen även i fortsättningen aktivt skall verka för att ersättningssysselsättning skapas i Karlsborg. Även jag är beredd att medverka i denna fråga.

Jag övergår nu till att besvara den del av Sten Svenssons interpellation som behandlar situationen vid Vanäsverken.

FFV/Vanäsverken tillverkar finkalibrig ammunition för det svenska försvarets behov. Försvarets materielverk har under sommaren 1979 aviserat en drastisk nedgång i beställningarna fr. o. m. budgetåret 1980/81. Eftersom export av större mängder av denna ammunitionstyp inte är möjlig på grund av internationell överkapacitet och eftersom maskinparken helt är inriktad mot finkaliberammunition, innebär detta att en övertalighet på 150 personer kommer att uppstå vid Vanäsverken om inga åtgärder vidtas. Frågan om en eventuell tidigareläggning av beställningar från försvaret till Vanäsverken bereds f. n. inom regeringskansliet. En sådan beställning skulle kunna reducera det antal personer som behöver varslas om uppsägning.

STEN SVENSSON (m):

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

Sysselsättningsläget på arbetsmarknaden inom Karlsborgs kommun är mycket bekymmersamt. Den hotbild som länge vilat över kommunen skärptes betydligt, när det stod klart att verksamheten vid Vanäsverken måste skäras ned i betydande omfattning.

Till problemet med Vanäsverken kommer den kvarstående ovissheten om Luxor. Ännu föreligger inga konkreta besked om ersättningssysselsättning. Det bör särskilt påpekas i sammanhanget att ca 95 % av de anställda vid Luxor i Karlsborg är kvinnor.

Enligt min mening har staten ett extraordinärt ansvar för sysselsättnings-situationen i Karlsborg. För att söka belysa detta förhållande vill jag peka på en rad faktorer:

För det första: Staten är den i särklass dominerande arbetsgivaren i kommunen. Därav följer att staten direkt eller indirekt har ett eget arbetsgivaransvar med vad detta innebär i den nu rådande situationen.

För det andra: Det förvärrade läget för Vanäsverken är en direkt följd av de nedskärningar av försvarsanslagen som vidtagits.

För det tredje: Luxorfabrikens lokalisering till Karlsborg har ursprungligen åstadkommits tack vare regionalpolitiska åtgärder och är således en följd av statens tidigare agerande i frågan.

För det fjärde: Karlsborg är i övrigt mycket beroende av planeringen inom den statliga sektorn, vilket direkt eller indirekt påverkar sysselsättningen. Som exempel härpå kan nämnas bl. a. följande:

Måndagen den
12 november 1979

*Om sysselsätt-
ningen i Karlsborgs
kommun*

den framtida utformningen av försvarets fredsorganisation, produktionsvolymen och produktionsinriktningen när det gäller materielverkets verksamhet.

kommunikationerna, bl. a. ovissheten om framtiden för järnvägssträckan Skövde–Karlsborg och den framtida roll som man anser att Göta Kanal skall ges i fråga om transportförsörjningen i landet,

omfattningen av åtgärder för turismen i Tiveden, ställd i relation till önskvärda naturvårdsåtgärder, samt

förutsättningarna för domänverkets engagemang i Tivedenområdet.

Angivna exempel visar att utvecklingen på Karlsborgs arbetsmarknad i särskilt stor utsträckning är beroende av en rad rikspolitiska beslut. Vi kan därför slå fast att regering och riksdag har anledning att ta på sig ett speciellt ansvar för vad som sker på Karlsborgs arbetsmarknad.

Vad exempelvis gäller volymen på ammunitionsinköp till försvaret har det enligt de uppgifter jag inhämtat skett en minskning, motsvarande ett värde av ca 800 milj. kr. under den senaste femårsperioden. Man kan undra vad som skulle ha hänt, om en ytterligare nedskärning i enlighet med socialdemokratiska önskemål hade beslutats under den gångna treårsperioden.

Som jag påpekar i min interpellation har riksdagen också tidigare haft anledning att uppmärksamma situationen för Karlsborgs kommun. Ett enigt näringsutskott anförde i samband med beslutet om finansiellt stöd till Luxor bl. a. följande:

”Om det visar sig att en minskning av antalet sysselsatta är den enda utvägen att säkerställa lönsam produktion i framtiden vid Luxor förutsätter utskottet att regeringen aktivt verkar för att nya arbetstillfällen tillförs de orter som drabbas.”

Även arbetsmarknadsutskottet gjorde ett särskilt uttalande rörande problemen i Karlsborg i samband med riksdagens behandling av propositionen om regionalpolitiken. Ett likaledes enhälligt utskott ansåg att ”det kan finnas skäl för samhället att stödja projekt som ger varaktig sysselsättning inom bl. a. Karlsborgs kommun”.

Karlsborgs kommun har liksom länsstyrelsen i Skaraborgs län understrukit nödvändigheten av att följa upp de uttalanden som riksdagen och även arbetsmarknadsministern gjorde i samband med den regionalpolitiska debatten här i kammaren den 7–8 juni 1979.

Då uttalades nämligen att även kommuner utanför stödområden som temporärt eller mera långsiktigt har sysselsättningssvårigheter skall kunna erhålla regionalpolitiskt stöd.

Industriministern utgår nu i sitt svar från att kommunen och länsorganen aktivt verkar för att ersättningssysselsättning skapas i Karlsborg, och herr Åsling förklarar sig beredd att medverka i denna fråga.

Herr talman! Jag hälsar denna utfästelse med stor tillfredsställelse och får då anledning att ställa en följdfråga: Om nu länsorganen och kommunen kan medverka till att finna lämpliga projekt, kan man då också räkna med att industriministern i sin tur medverkar till att regionalpolitiskt stöd utgår till Karlsborg? Om de förhandlingar, som enligt uppgift nu pågår mellan

kommunen och några företag, skall bli framgångsrika, erfordras det klarhet om möjligheten till sådant stöd.

Sedan trepartiregeringen tillträdde har beredningarna av regionalpolitiska ärenden återflyttats från arbetsmarknadsdepartementet till industridepartementet, varför jag dessutom vill fråga om industriministern kan instämma i de uttalanden som arbetsmarknadsministern gjorde i den nämnda regionalpolitiska debatten.

Slutligen noterar jag med tillfredsställelse att regeringen, representerad av tre statsråd, den 9 november tog emot en delegation med representanter för länsstyrelsen, Karlsborgs kommun och företrädare för berörda parter på arbetsmarknaden i Karlsborg. Att regeringen på detta sätt visade sitt intresse för saken har uppskattats mycket.

Jag vill därför till sist fråga vilka åtgärder som industriministern anser bör vidtas med anledning av den information om förhållandena i Karlsborg som delgavs regeringen vid uppvaktningen i fråga.

BIRGITTA JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret på min fråga. Det svar statsrådet lämnat här i dag innehåller ingenting nytt. Den beskrivning som görs av företags situation är ju väl känd för oss alla.

Staten trädde in den 9 februari via Investeringsbanken och genom en proposition som i början av juni 1979 behandlades i kammaren efter att ha blivit behandlad i riksdagens näringsutskott. I utskottsbetänkandet gjordes det sådana uttalanden att regeringen kunde ingripa, om de anställdas trygghet äventyrades. När staten satsar 175 milj. kr. är det väl också rimligt att ställa krav på företaget.

Statsrådet säger också i sitt svar att företagsledningen har dragit tillbaka de varsel som under våren och sommaren har hotat de anställda. I detta sammanhang vill jag poängtera att verkstadsklubben vid Luxors Karlsborgsfabrik krävde att det nedläggningshot som fortfarande vilar över Karlsborgsfabriken skulle upphävas. Men verkstadsklubben har inte vunnit något gehör för sin hemställan. I denna situation kunde regeringen ha handlat med större fasthet gentemot Luxorledningen. Detta är också litet grand märkligt mot bakgrund dels av att staten satsat pengar, dels av en artikel i tidningen Affärsvärlden 35-1979 där man ställer frågan: Var staten för generös? Jag vill gärna citera ett avsnitt ur artikeln: "Tar vi också hänsyn till att den nya Luxorledningen har lyckats banta en del av de svällande lagren och kundfordringarna under våren och sommaren, bör soliditeten enligt Affärsvärldens beräkningar nu ligga på för ett f d krisföretag mycket goda 40 %.

Har kanske staten varit onödigt generös genom att skänka Luxor 175 mkr eller var ackordsuppögörelsen onödigt hård för fordringsägarna?"

Det är mot denna bakgrund som jag vill fråga, om statsrådet tycker att det är för mycket begärt, när de ca 90 anställda vid Karlsborgsfabriken kräver att få besked om sina jobb i framtiden.

Det kan också nämnas i sammanhanget, och som en upplysning till statsrådet, att klubbstyrelsen vid Luxors Karlsborgsfabrik har i denna

besvärliga situation medverkat och kommer även i framtiden att medverka aktivt till att det blir lösningar som tryggat jobben i Karlsborg.

Det vore av intresse för kammaren, om statsrådet närmare kunde redogöra för skrivningen i svaret att det finns förhoppningar om att ganska snart skapa sysselsättning för 20–25 personer i Luxors fabrik. Enligt vad jag erfarit har Investeringsbankens VD Arne Callans i förra veckan besökt Luxors fabrik i Karlsborg. Hade han något besked med sig i portföljen rörande vissa förhoppningar om några konkreta arbetstillfällen?

Jag vill också fråga statsrådet: På vilket sätt kommer regeringen att medverka till att de eventuella nya jobben kan säkras i Karlsborg? I svaret på interpellationen och frågan tas också Vanäsverken upp, och jag vill gärna – liksom Sten Svensson – påminna statsrådet om det speciella ansvar som staten har för Karlsborg genom de olika statliga engagemangen. Paul Jansson fick ju svar av försvarsministern den 23 oktober i år, och enligt vad som kan utläsas ur det svaret hade då inga åtgärder vidtagits för att trygga sysselsättningen vid Vanäsverken. Det är ju den 12 november i dag, och därför vill jag fråga statsrådet: Har det hänt någonting under denna tid?

BENGT KINDBOM (c):

Herr talman! När situationen på arbetsmarknaden i Karlsborg diskuteras här i dag finns det skäl att inledningsvis påpeka att vid behandlingen av det regionalpolitiska förslaget i våras hade centern en reservation som placerade Karlsborgs kommun inom stödområdet. Med en uppslutning kring denna reservation hade kommunen haft bättre förutsättningar för sitt arbete att ge nya jobb. Man hade haft ett positivt stöd och positiva åtgärder att peka på.

Karlsborgs kommun är en kommun som domineras av en verksamhet, nämligen sådan för vilken staten är huvudman, och verksamheten är i huvudsak anknuten till försvaret.

Varje förändring av den statliga verksamheten får förödande effekter för sysselsättningen. Skälet härtill är att övrig verksamhet, exempelvis inom tillverkningsindustrin, är ringa och inte erbjuder något alternativ till den statliga. Därför instämmer jag i vad de tidigare talarna har sagt om statens speciella ansvar och kan inte nog understryka angelägenheten av att sysselsättningen i statlig verksamhet uppehålls i Karlsborg.

Jag hoppas att industriministern håller med mig om att det för Vanäs framtid behövs mer än en tidigareläggning. En sådan innebär ju inte att vi behöver mer kulor i framtiden. Det erfordras – och jag hoppas att industriministern är beredd att verka för det – en långsiktig plan med alternativ produktion vid Vanäsverken.

En av de stora arbetsgivarna i övrigt är Luxor. En nylokalisering som varit positiv för sysselsättningen i kommunen är landstingets nyligen i bruk tagna vårdhem för långtidssjuka.

När det gäller Luxor, så är oron för den framtida tryggheten i jobbet inte stillad.

Jag vill avslutningsvis ta upp ett par frågor som har anknytning till

utvecklingsfonden och dess arbete. Utvecklingsfonden i Skaraborgs län har, inte minst genom centerns agerande, tagit initiativ till insatser i Karlsborgs kommun. Kommunen finns bl. a. med i den särskilda kampanj som inom kort inleds för att få företag och nyproduktion till länet. Jag vill också peka på att utvecklingsfonden förbereder insatser för att öka sysselsättningen inom elektronikområdet; det senare alltså samma verksamhet som Luxor sysslar med.

I svaret pekas på att det pågår diskussioner om att ge en del sysselsättning på uppdrag av andra företag. Jag vill med anledning av det fråga industriministern vilka förutsättningar han ser att genom det statliga delägarskapet påverka Luxor så att sysselsättning förläggas till Karlsborg, om utvecklingsfonden medverkar till framtagande av exempelvis legotillverkning.

Vidare vill jag fråga om industriministern är beredd att ge utvecklingsfonden uppdrag och resurser för att skapa ny sysselsättning, varvid personalens kunskaper samt utrustning och lokaler i Karlsborg tas till vara.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Får jag komplettera mitt tidigare svar med anledning av frågeställarnas inlägg.

Till Sten Svensson vill jag säga – och det kan också gälla de inlägg som Birgitta Johansson och Bengt Kindbom har gjort – att de uttalanden som närings- och arbetsmarknadsutskotten har gjort självfallet är vägledande. Jag kan naturligtvis som Bengt Kindbom säga att om förslaget att föra Karlsborg till stödområdet hade blivit riksdagens beslut, så hade jag inte här behövt uttala den bekräftelsen att vi från industridepartementets sida självfallet är beredda att med lokaliseringspolitiska resurser medverka till finansiering av lämpliga projekt. Jag har nyligen haft möjlighet att inför kommunen och länsmyndigheterna bekräfta vår vilja att medverka till nytillskapade sysselsättningstillfällen i Karlsborg.

Sten Svensson frågade vilka åtgärder som bör vidtas. Där berörde Bengt Kindbom vad som konstruktivt skulle kunna göras, nämligen att Luxor tillsammans med kommunen och utvecklingsfonden går igenom de projekt som finns och i samverkan försöker finna former för att realisera detta projekt. Jag anger ju i mitt svar att här finns några intressanta uppslag, och enligt min uppfattning är de värda att föras vidare. Det är för mig i dag, när förhandlingarna pågår om dessa idéer, omöjligt att närmare gå in i en detaljredovisning av projekten. Jag nöjer mig med att säga att jag tycker att de ser lovande ut och att det är lämpligt att kommunen nu också utnyttjar utvecklingsfondens möjligheter att här hjälpa till. Utvecklingsfonden har betydande resurser, den kommer att få mera resurser, och det bör finnas goda möjligheter att genom utvecklingsfonden realisera de intressanta projekten.

Det är riktigt, som Bengt Kindbom säger, att för Vanäsverken behövs det mer än en tidigareläggning av ammunitionsbeställningarna. Men som jag ser det, ger tidigareläggning av beställningarna – som jag hoppas skall bli resultatet av den fortgående beredningen i regeringskansliet – ändå ett

nödvändigt rådrum, och det är vad som framför allt behövs beträffande Vanäsverken för att säkra en framtida utveckling, kanske också inom en alternativ bransch.

Birgitta Johansson säger att det inte var mycket nytt i mitt svar. Det är klart att frågar man i ett skede, där vi befinner oss mitt uppe i överläggningar och diskussioner omkring tänkbara projekt, kan svaret inte bli mer uttömmande. Jag vill som en kommentar till Birgitta Johanssons krav på större fasthet mot Luxorledningen säga – och då utan att värdera den rekonstruktionsinsats som den förra regeringen gjorde – att statens relationer till Luxor självfallet måste präglas av den bedömning av marknadsutsikterna som man gör. Luxor arbetar ju inom en sektor i intensiv internationell konkurrens och med nära kontakt med världsmarknaden, och därför är naturligtvis Luxors möjligheter att leva vidare och utvecklas helt beroende av marknadsutsikterna. Mot den bakgrunden tror jag inte att staten har varit för generös mot Luxor – jag tror att Luxor behöver både den soliditet företaget f. n. uppvisar och den marknads-potential det har för att kunna klara en framtida utveckling och erbjuda trygghet för de anställda som är kvar i företaget.

STEN SVENSSON (m):

Herr talman! Industriministern erinrar nu om att man överväger att tidigarelägga beställningar från försvaret till Vanäsverken. En sådan beställning skulle – det har herr Åsling också påpekat i sitt svar – kunna reducera antalet personer som behöver varslas om uppsägning.

För min del vill jag då gärna säga att en tidigareläggning av arbeten som annars skulle utföras längre fram inte är någon långsiktig lösning på problemet. Vad man möjligen då åstadkommer är att uppskjuta tidpunkten för de aktuella varslen, enligt vad jag kan se troligen till efter semestern 1980.

Men vad händer då sedan? Det är detta som är det väsentliga både för de berörda anställda och för kommunen. Oavsett hur det blir med dessa beställningar måste vi med kraft arbeta för en långsiktig lösning. Då framstår någon ersättnings-sysselsättning som ger varaktig trygghet som det alternativ man i alla lägen bör prioritera, och då får inte frågan hänga på en ovisshet om huruvida regionalpolitiskt stöd kan utgå eller inte.

Nu svarar industriministern med att säga att de uttalanden som här åberopats i debatten är vägledande. Detta är glädjande. Får jag tolka industriministerns mening så att han står bakom den utfästelse som tidigare har givits av arbetsmarknadsministern, nämligen att till Karlsborg i en sådan situation kan utgå ett regionalpolitiskt stöd?

Vi har hört företrädare för regeringen i olika sammanhang ge uttryck för den synpunkten att man inte får låta det här stödområdet flyta ut över stora delar av Sverige, utan att det skall hållas samman och begränsas för att få ett ordentligt innehåll men att det då också kan finnas kommuner utanför detta stödområde som kan råka i en speciell situation och i sådana lägen skall kunna få ett särskilt regionalpolitiskt stöd. Jag hoppas att vi fortfarande är överens på den punkten – eller har industriministern någon annan mening än vad som

tidigare uttalats från regeringens sida?

Jag skall dessutom ta upp en annan fråga i sammanhanget.

Enligt de uppgifter som jag har inhämtat överväger man inom försvaret en omlokalisering av teleservicebyrån, som f. n. finns på Nya Varvet i Göteborg och artilleriflygskolan i Nyköping. Även om denna fråga i första hand är ett rent försvarspolitiskt ärende, kan man inte bortse från att den också har regionalpolitiska aspekter. Enligt det förslag som har upprättats av chefen för armén bör man nu kunna välja mellan Malmslätt, Ljungbyhed och Karlsborg, särskilt vad gäller den nämnda flygskolan. Jag vill då fråga: Är industriministern beredd att medverka till att man inom regeringen särskilt beaktar de regionalpolitiska skäl som nu talar för att Karlsborg bör väljas som ny lokaliseringsort för de här två försvarsenheterna?

BIRGITTA JOHANSSON (s):

Herr talman! Statsrådet ansåg att mitt krav på att man skulle behandla Luxorledningen litet fastare var obefogat. Det kan jag inte anse att det är i den nuvarande situationen och mot bakgrund av hur ledningen har kunnat rekonstruera företaget.

Men jag ställde ändå en direkt fråga, som gällde Investeringsbankens VD Arne Callans besök nere på Luxorfabriken. Vad hade han med sig? Var det någonting som kräver snabba regeringsåtgärder och som kan ge stöd åt Karlsborg? Jag vill ha svar på just den frågan i dag, eftersom jag vet att den har diskuterats och eftersom den tydligen har stor betydelse för de anställda i Karlsborg.

Jag vill också i denna debatt ge uttryck för det förhållandet att verkstadsklubben på Luxor liksom också personalen i dess helhet har trott på möjligheterna till fortsatt arbete och har ställt upp på ett sådant sätt att de verkligen skulle vara värda att vi hjälptes åt med att genomföra de idéer som Arne Callans hade med sig. De anställda har hela tiden trott på Luxor och kämpat för att få behålla sina arbetstillfällen i Karlsborg.

Jag skulle vilja att industriministern något utförligare redogjorde för den situation som jag här har beskrivit.

BENGT KINDBOM (c):

Herr talman! Jag noterar industriministerns uttalande om utvecklingsfonderna. Det är ju ett regionalt näringspolitiskt instrument, som har de bästa förutsättningar att komma till sin rätt i sådana här situationer. Men det är då också viktigt att utvecklingsfonderna får resurser, kanske också för sådana här speciella åtgärder.

Jag vill ytterligare en gång peka på frågan om Vanäsverken. En sådan tidigareläggning av beställningar som omnämns i industriministerns svar innebär ju bara att man reducerar det antal personer som behöver varslas om uppsägning. Hela personalen vid Vanäsverken har nu under några år fått leva under trycket av ständiga neddragningar av försvarsbeställningarna, och diskussioner om alternativ produktion har förts inom företagsgruppen.

Jag tycker att det är viktigt att även industriministern är positiv till att man

*Om sysselsätt-
ningen i Karlsborgs
kommun*

för Vanäsverken utarbetar en långsiktig plan, som gör att företagets framtid inte år efter år blir beroende av neddragningar på försvarsområdet.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag kan på nytt för Sten Svensson bekräfta att vi under förutsättning av att lämpliga projekt kommer fram är beredda att pröva frågan om lokaliseringsslån.

Jag vill också med anledning av Sten Svenssons fråga om de militära institutionerna framhålla – utan att gå in på någon egen värdering av de militära projekt som Sten Svensson här tar upp – att naturligtvis också regionalpolitiska skäl skall beaktas när militära myndigheter avgör frågor om lokalisering av olika institutioner och organ inom det militära försvaret.

Birgitta Johansson vill veta vilka åtgärder Investeringsbanken har i sikte när det gäller Karlsborg. Jag kan inte redovisa detta nu. Man bedriver överläggningar med företag om projekt, och vilka resultat de överläggningarna leder till är det för tidigt att yttra sig om. Men Investeringsbanken har fått industridepartementets sanktion för att på allt sätt försöka medverka till att skapa en alternativ produktion vid Luxors anläggningar och vid Karlsborgsverken.

Jag vill till Bengt Kindbom säga beträffande Luxors enhet i Karlsborg liksom också beträffande Vanäsverken att den mest angelägna åtgärden är att man i Karlsborg nu försöker skapa alternativ produktion eller alternativ sysselsättning, och det betyder att man dit måste förlägga nya företag eller filialer till befintliga företag. Det arbetet måste ha högsta prioritet. Det är därför jag menar att man vid en samverkan mellan kommun, länsmyndigheter och utvecklingsfond och med löftet från industridepartementet om möjligheter till lokaliseringsslån för sådana projekt som grund skall kunna bedöma utsikterna vara rätt goda. Självfallet skall huvudmännen för Vanäsverken i den rådande situationen se till att ha en långsiktig plan för hur frågorna om sysselsättningen i företaget skall lösas.

STEN SVENSSON (m):

Herr talman! Efter det senaste anförandet av industriministern finns det särskild anledning att tacka för de utfästelser som statsrådet har gjort. Låt mig därför avslutningsvis slå fast vad hans uttalanden innebär. För det första kommer han att medverka till att stärka de förutsättningar som skall gälla för utvecklingsfondens verksamhet. För det andra kommer de företag som kan lokalisera sig till Karlsborg – det pågår ju just nu förhandlingar mellan några aktuella företag som överväger detta – att kunna erhålla regionalpolitiskt stöd. För det tredje har industriministern sagt att han ämnar hävda de regionalpolitiska intressena i samband med att regeringen får anledning att överväga omlokalisering av försvarsenheter till Karlsborg.

Jag ber, herr talman, att få tacka för dessa positiva besked, som rimligen kan glädja alla berörda parter.

BIRGITTA JOHANSSON (s):

Nr 26

Måndagen den
12 november 1979

*Om sysselsätt-
ningen i Värmlands
län*

Herr talman! Statsrådet talar om lämpliga projekt. Det finns bl. a. ett projekt som jag känner till och som innebär en arbetsorder, uppskattad till 70 milj. kr. Det är ganska bråttom. Redan före jul behöver man besked om huruvida företaget skall kunna ta denna order. Det är just mot den bakgrunden som jag har försökt få ett svar på frågan: Tar regeringen här sitt ansvar och medverkar, om det kommer att behövas några lokaliseringar?

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 11 Om sysselsättningen i Värmlands län

Industriministern NILS ÅSLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara

dels de den 18 resp. 19 oktober anmälda interpellationerna
1979/80:24 av *Gunnar Olsson* (s) och
1979/80:33 av *Bertil Jonasson* (c),
båda interpellationerna framställda till arbetsmarknadsministern,

dels en den 24 oktober anmäld fråga
1979/80:68 av *Sune Johansson* (s)

och anförde:

Herr talman! Gunnar Olsson har frågat arbetsmarknadsministern dels om arbetsmarknadsministern vill ge en redogörelse för regeringens syn på den minskning av antalet sysselsättningstillfällen inom massa- och pappersindustrin som förestår i Värmland, dels om arbetsmarknadsministern vill ta några initiativ till ersättningsjobb i stället för dem som enligt Gunnar Olssons mening av allt att döma kommer att försvinna på de orter vars existens nu är hotad.

Bertil Jonasson har frågat arbetsmarknadsministern vilka åtgärder regeringen ämnar vidtaga för att bemästra den svåra sysselsättningssituationen i Värmlands län.

Sune Johansson har frågat mig vilka åtgärder den nuvarande regeringen avser att vidtaga i anledning av Värmlandsdelegationens redovisade förslag till förstärkning av sysselsättningen i Värmland.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på interpellationerna och frågan.

Bakgrunden till frågorna är det allmänt besvärliga sysselsättningsläget i Värmland. Gunnar Olsson berör särskilt massa- och pappersindustrin.

Jag har ingen annan uppfattning än frågeställarna när det gäller allvaret i det värmländska sysselsättningsläget. Länet har under senare år drabbats av omfattande sysselsättningsproblem. Inte minst läget inom skogsindustrin gör att vi måste följa utvecklingen med fortsatt stor uppmärksamhet.

Beträffande den aktuella situationen vill jag först säga något om skogsindustrin, som ju utgör en betydande del av näringslivet i länet.

Den successiva omstrukturering och förnyelse av industrin som måste ske om vi skall kunna upprätthålla och stärka vår internationella konkurrenskraft gäller i mycket hög grad skogsindustrin. Denna industrisektor är starkt exportinriktad och har på flera produktområden att möta en mycket hård konkurrens från andra producentländer. Den omvandling som skogsindustrin ständigt måste genomgå betyder tillväxt inom vissa delar av branschen och för vissa företag och tillbakagång för andra. Det är härvid ofrånkomligt att det uppstår sysselsättningsproblem som måste lösas på något sätt.

Vad gäller den värmländska skogsindustrin är jag medveten om att vissa förändringar kan komma att aktualiseras. Såväl Billerud-Uddeholm som Vänerskog har redovisat omfattande förluster under de senaste åren. Även för år 1979, som för skogsindustrin är ett högkonjunkturår, kommer resultaten att bli kraftigt negativa. Inom båda företagen pågår analysarbete för att finna vägar till ökad lönsamhet. Resultatet av det arbete som nu pågår inom företagen föreligger inte ännu, och de produktions- och sysselsättningsmässiga konsekvenserna kan därför varken överblickas eller kommenteras f. n.

När det gäller insatser för att lösa sysselsättningsproblemen vill jag först peka på det decentraliserade arbetssätt som Värmlandsdelegationen är ett exempel på. Ett väl fungerande arbete på det regionala planet med sysselsättnings- och industrifrågor är nödvändigt för att sysselsättningsproblemen skall kunna lösas. Det är också av avgörande betydelse för effekten av centrala stödåtgärder. Det arbete som Värmlandsdelegationen utfört i samarbete med olika regionala myndigheter har varit av stort värde. I enlighet med riksdagens beslut har vi fr. o. m. den 1 juli i år en ordning som innebär att länsstyrelserna tilldelas projektmedel, som de får disponera efter sina egna prioriteringar. Det innebär att den typ av verksamhet som Värmlandsdelegationen bedrivit kan fortsätta i former som länsstyrelsen själv avgör. Jag är beredd att verka för att sådan verksamhet skall kunna bedrivas i Värmland på ett effektivt sätt även i fortsättningen.

För att idéer och projekt skall kunna tas till vara, så att nya arbetstillfällen skapas, ställer statsmakterna olika medel till förfogande. Länsstyrelserna har, som jag tidigare nämnt, erhållit medel för att vidareutveckla olika förslag till åtgärder. De regionala utvecklingsfondernas serviceverksamhet och kreditgivning har förstärkts. Det regionalpolitiska stödet är fr. o. m. den 1 juli i år något av ett helfinansieringsstöd. Jag vill särskilt påpeka att det inom offertstödet ram finns möjligheter att t. ex. lämna villkorliga lån, med vilka inledande förluster kan täckas när industrier etableras och byggs ut. Det innebär i sak en komplettering till det egna kapitalet, när detta är alltför litet eller när intressenterna har begränsade möjligheter till kapitaltillskott. Denna möjlighet tillgodoser åtminstone till en del Värmlandsdelegationens önskemål om att samhället bör öka tillskotten av eget kapital för att industrins expansion skall underlättas.

Som frågeställarna framhåller har Värmlandsdelegationen lagt fram en rad

förslag för att förbättra läget i länet, av vilka flera kräver beslut av regeringen. Flera beslut om åtgärder har redan meddelats, och jag vill erinra om de betydande insatser av statliga medel som gjorts bl. a. under den tid som Värmlandsdelegationen verkat. I april i år lämnade arbetsmarknadsministern i ett svar till delegationen en redogörelse för de insatser som då hade genomförts med början under den förra trepartiregeringens mandatperiod. Dessa åtgärder beräknades kosta drygt 1,3 miljarder kronor.

Slutligen vill jag åter framhålla att regeringen noga följer utvecklingen i länet och är beredd att med de medel som nu står till dess förfogande stödja projekt som ger nya arbetstillfällen i Värmland.

GUNNAR OLSSON (s):

Herr talman! Först ett tack till industriminister Åsling för interpellationssvaret. Av frågeställningarna i min och Bertil Jonassons interpellationer samt av Sune Johansson's fråga framgår med all tydlighet att det är arbetssituationen i Värmland som vi nu kommer att diskutera.

5 100 värmlänningar gick vid månadskiftet oktober-november utan arbete. Det är visserligen en minskning med ca 700 jämfört med september-räkningen, men antalet beredskapsarbetare har under samma tid ökat med 800.

Detta är den enda väsentliga skillnaden mellan september och oktober i arbetslöshetsstatistiken i Värmlands län.

Klart är att den arbetslöshetsminskning som skett under oktober månad inte gäller för skogslänen. Arbetslösheten i skogslänen, dit Värmland hör, var i oktober 3,0 % mot 1,5 % i storstadslänen och 1,6 % i övriga län i södra och mellersta Sverige.

Till bilden hör också att arbetslösa ungdomar fortfarande utgör en stor andel av det totala antalet arbetslösa. Deras speciella problem kommer Margot Wallström här senare att beröra.

Vi har haft en kampanj i Värmland som heter "Värmland på fötter". Det är något av detta som vi nu här kommer att få uppleva en stund framåt.

Vi är inte mindre än fem ledamöter på vår länsbänk som i dag önskar komma till tals med det statsråd som enligt den arbetsfördelning som nu råder mellan departementen har att syssla med industrifrågor och det som hör till lokaliserings- och regionalpolitiken. Jag skall för min del starta med att i någon mån ge bakgrunden till att min interpellation är utformad på det sätt den är.

När vi inledde den här höstsessionen hade vi i vårt län ett mycket allvarligt krisläge inom massa- och pappersindustrin. Situationen inom denna industri var den som jag skisserat i min interpellation. Jag lämnade in interpellationen till dåvarande expeditionsregeringen den 2 oktober.

Min interpellation rönte givetvis samma öde som alla andra. Den lades, för att citera Povel Ramel, i en hög för sig. Alla vi som hade ställt frågor eller interpellationer fick göra om proceduren. Jag inlämnade den här interpellationen på nytt den 17 oktober, och under tiden hade bl. a. direktör Bernt Frisk i Vänerskog blivit intervjuad i Dagens Nyheter. Han underströk där allvaret i situationen.

Jag skall här bara kort återge något av det som sades i intervjun i DN.

”Det s. k. 4-bruksprojektet” – dvs. Åmotfors–Deje–Bäckhammar och Billingsfors – ”håller inte längre. Trots de goda tiderna går både Deje och Åmotfors med förlust.”

Direktör Frisk fortsätter:

”Vi måste göra någonting nu ---. Görs inget nu har vi ingen motståndskraft när det börjar gå nedåt igen.”

”För att hela koncernen skall kunna överleva är det nödvändigt att alla förluskällor skyndsamt plockas bort ---”. ”--- det är känt att Åmotfors är koncernens sorgebarn.” – Detta sagt och återgivet i DN den 13 oktober.

Den 17 oktober – fyra dagar senare – inlämnade jag min interpellation på nytt, och någon dag därefter slog man larm från Eda kommun, där Åmotforsfabriken är belägen. Man tillskrev både industri- och arbetsmarknadsdepartementet. I skrivelserna till regeringen crinrades om de uppvaktningar som skedde under våren i de bägge departementen, då det gavs uttryck för den oro de anställda vid bruket kände.

Sedan har Vänerskog – närmare bestämt den 7 november – fattat ett principbeslut om att jobba vidare med 4-bruksprojektet efter vissa riktlinjer. Huvuddragen i dessa är:

Fortsatt drift vid bruken.

Fortsatta investeringar, dock utan att finansieringsfrågorna på något sätt är lösta. Hur stora investeringsbelopp det kan röra sig om är inte preciserat, men summan torde ligga närmare 200 milj. kr. än 100 milj. kr.

Jag har inte för avsikt att gnöla och gnälla, men jag vill att herr Åsling skall förstå att oron hos de flesta består. Det preliminära beslutet av Vänerskogs styrelse utgör ingen som helst garanti. Styrelsen uppger nämligen själv att finansieringsfrågan inte på något sätt är löst.

Nu säger Nils Åsling i sitt svar att det är ofrånkomligt att det uppstår sysselsättningsproblem, som måste lösas på något sätt. Ja, det var precis vad arbetarna vid bruken i Åmotfors och Deje också trodde förra året när de efter starka påtryckningar via facket gick med på att släppa ifrån sig sulfatfabrikerna och börja köra massa från bruket i Bäckhammar. När sulfatfabrikerna i Åmotfors och Deje lades ned och 145 arbetsplatser försvann, betecknades detta som en helt nödvändig operation, och inför hotet att förlora hela fabriken ställde sig de anställda i Åmotfors och Deje lojala till Vänerskogs propåer. 145 jobb av de totalt 450 försvann i såväl Åmotfors som Deje.

Vad jag menar är att om man från fackets och de anställdas sida går med på en så pass smärtsam operation, så måste man också ha rätt att kräva att den kvarvarande enheten ges reella möjligheter att överleva. Varken jobbarna eller de fackliga ombuden gör sig några illusioner. Den dag de sysselsättningsmässiga konsekvenserna fullt ut kan överblickas måste samhället också, om så krävs, ta sin del av ansvaret – det hoppas jag statsrådet är enig med mig om.

Än seglar inte Vänerskogsskutan flott eller, som Pappers ordförande i Deje Reidar Nordlander uttryckte det: Jag vill inte ropa hej förrän bolaget kommit över bäcken.

*Om sysselsätt-
ningen i Värmlands
län*

Herr talman! Även om man för dagen har dragit en lättnadens suck i Åmotfors och Deje, så är Vänerskogs fyrbruksprojekt långt ifrån i hamn. Finansieringen är, som jag har sagt, inte klar.

Den situation som råder i Värmland är ganska typisk för det svenska näringslivet. Det fattas inte pengar i bankerna. Ändå är det ont om pengar för att klara sysselsättningen åt tusentals arbetare i bl. a. Värmland. Jag tror att vi gott kan se Vänerskog som något av ett testfall.

När jag för en tid sedan satt hemma i Värmland och lyssnade till industriminister Åsling i TV, fick jag ett intryck av att herr Åslings akutmottagning, enligt läkarens egen uppgift, t. v. var stängd. Kanske kan vi här i dag få en närmare definition på vad industriministern menade i TV. Kommer vi från Värmland att mötas av en stängd mottagning, eller kan vi i likhet med NCB och Södra Skogsägarna också påräkna hjälp? Vi vill nämligen inte se regeringens företrädare som något av en begravningsentreprenör, utan vi vill bli hjälpta medan patienten ännu lever.

Herr talman! Vi har från socialdemokratiskt håll i tre år i följd – 1977, 1978 och nu senast i år – via vår sysselsättningsmotion krävt omedelbara och kraftfulla åtgärder för att trygga sysselsättningen i vårt län. Vi har därvid pekat på de problem som nu är en realitet.

Beträffande den del av industrisysselsättningen som vi nu diskuterar sade vi i januari månad i år – och nu citerar jag några rader direkt ur vår motion: "Genom fusionen mellan Billerud och Uddeholm och genom Vänerskogs s. k. fyrbruksprojekt ansågs att en tryggare framtid skapades för bolagens industrier. Så har inte blivit fallet. ---"

Samhället måste därför skaffa sig instrument som gör det möjligt att mera planmässigt styra inriktningen av skogsindustrin. Samhället måste också verka för en ökad forskning och utveckling av nya produkter. Det finns i Värmlands län ett stort behov av att öka vidareförädlingen av det högkvalitativa värmländska virket, att ta fram nya produkter till de värmländska företagen och att förlägga forskningsprojekt inom skogsindustrisektorn till Värmland."

Vi kunde alltså redan i januari månad befara neddragningar, och var så säker att de också kommer. Värmland är inte tillfreds med att bli betecknat som ett län bland ett dussin andra med problem. Vi tror inte längre på att Vänerskog kommer att klara av att hålla sysselsättningen uppe i Åmotfors och Deje, och vi tror heller inte att Billerud-Uddeholm förmår upprätthålla sysselsättningen i länets övriga bruksorter där de är etablerade, bl. a. i Skoghäll. Därför känner jag ett starkt behov av att avkräva statsrådet en försäkran om att regeringen presenterar förslag till hur näringslivsproblemen i Värmland skall lösas, både på kort och på lång sikt.

BERTIL JONASSON (c):

Herr talman! Jag ber först att få tacka industriministern för svaret på interpellationen. Svaret är allmänt hållet, men det är ändå positivt. Jag kan förstå detta, eftersom Nils Åsling nyss har återkommit som industriminister och ärendefördelningen mellan departementen dessutom har ändrats.

Måndagen den
12 november 1979

*Om sysselsätt-
ningen i Värmlands
län*

Jag vill konstatera att sysselsättningsläget i Värmland är svårt. Näst Norrbotten är Värmland det län som sitter svårast till. Speciellt måste man beklaga att ungdomsarbetslösheten är så hög.

Grundorsaken är naturligtvis den lågkonjunktur som gått över hela världen med stora strukturförändringar i vissa branscher som följd. För vår del har det gällt många basnäringar.

Lågkonjunkturen har slagit hårt, men den har slagit alldeles speciellt hårt för Värmlands del, där vi har stål- och träindustri som viktiga basnäringar. Till detta kommer en minskad sysselsättning inom jord- och skogsbruket på grund av mekanisering och rationalisering.

Under det senaste året har förhållandet i landet i dess helhet förbättrats. Men i Värmland har inte den väntade uppgången kommit lika fort, trots det stora arbete som Värmlandsdelegationen och andra lagt ned. Det skall dock sägas att vi har fler i sysselsättning nu än vi hade 1976.

Nils Åsling har givit Värmlandsdelegationen ett erkännande. Han säger att delegationens arbete bör fortsätta på sätt som länsstyrelsen själv avgör. Det uttalandet är jag tacksam för, och jag hoppas att vi skall få de resurser som är nödvändiga för att åstadkomma resultat.

Industriministern pekar bl. a. på utvecklingsfondernas möjligheter. Jag hoppas att deras resurser skall kunna förbättras i förhållande till vad som gäller nu. Norrbottens och Jämtlands län har, om jag inte är fel underrättad, fått investmentbolag. Jag tycker att detta skulle vara en mycket bra komplettering för de åtgärder vi behöver i Värmland. Jag vill då ställa frågan: Hur ser industriministern på möjligheterna till ett sådant bolag för vår del?

Vi måste naturligtvis själva jobba för att komma i gång, men vi behöver också statens stöd. Förra trepartiregeringen gjorde mycket, men det var en svår tid med hänsyn till ekonomin. Det var så många som ville ha stöd. Under det senaste året har förhållandena förbättrats, och då borde vi egentligen ha fått mer.

Om man ser på Värmlands möjligheter och hur problemen skall kunna lösas måste man säga att det finns många möjligheter inom jord- och skogsbruket, om dessa bara utnyttjas rätt. Det gäller möjligheter till mer sysselsättning, speciellt inom skogsbruket. Det har klagats på råvarubrist och på dålig benägenhet att avverka. Orsaken till detta är naturligtvis främst att söka i dåliga priser och den dåliga lönsamhet som ändå råder inom skogsbruket. Här behövs absolut stimulansåtgärder.

Riksdagen har också beslutat om ett gallringsstöd. Jag har för någon dag sedan sagt att även om detta är en halvmesyr och inte den bästa vägen att åstadkomma förbättringar så behövs det ändå en förlängning av det här stödet för att få ut någon effekt. De som är kombinerade jord- och skogsbrukare har faktiskt inte haft tid att göra någonting åt detta på grund av skördetid m. m., och den möjligheten måste ändå ges.

För Värmland och dess sysselsättning skulle det naturligtvis vara bättre med ett klenvirkesstöd. Jag beklagar att de övriga partierna gick emot skogsstyrelsens förslag, som centern följde upp i en motion i våras. Det skulle

ha gett mycket mer sysselsättning. Jag hoppas att jordbruksminister Dahlgren nu skall komma med ett stimulansstöd i form av klenvirkesstöd. Det behövs också i samband med den nya skogsvårdslagen.

För sysselsättningen är också vägarna mycket väsentliga, dels för själva arbetet när de byggs, dels också för att skapa högre produktion, och det behöver vi komma i gång med.

Det är givet att skogsvård och vägar inte tillhör Nils Åslings bord. Men jag har nämnt detta ändå därför att det betyder så väldigt mycket om man ser på det totala sysselsättningsläget i Värmland. Vi måste också få till stånd en utbyggnad på industrisidan så att vi får nya sysselsättningstillfällen. Men vi måste också arbeta för att bevara de sysselsättningar som vi redan har. Det är den enklaste och den minst kostsamma vägen. För den skull är decentraliserade stimulansåtgärder avseende hjälp till självhjälp nödvändiga. Sådana förslag har lagts fram av trepartiregeringen, och Värmlandsdelegationen – speciellt dess glesbygdsgrupp – har arbetat med de här frågorna.

Vi måste vidare få i gång både den större och den mindre industrin. Vi måste alltså också främja småföretagen. Det krävs både lån och bidrag för detta. Jag är fullt medveten om den ekonomiska situation som staten befinner sig i och om att prioriteringar måste göras. För att man skall kunna komma i gång är dock insatser behövliga. Men på sikt är detta lönande.

Stora, kanske alltför stora, satsningar har gjorts när det gäller varven i och med tillskapandet av sysselsättningsgarantin, som man har diskuterat tidigare här i dag. Jag missunnar ingalunda varven eller varvsarbetarna de beslutade åtgärderna. Men pengarna räcker i så fall inte till för t. ex. vår värmländska skogsindustri som ligger illa till, som man har vittnat om här. I Göteborg och i området kring Göteborg, där en hel del varv finns, har man andra möjligheter till sysselsättning än vad man har i Värmland. Vi vet att Volvo har varit ute i landet och värvat arbetskraft, och det har man gjort också i Värmland. Men vi vill behålla våra ungdomar i Värmland, och vi vill ge dem sysselsättning i länet. Det var ju folkpartiet och socialdemokraterna som drev igenom sysselsättningsgarantin, så jag kan ingalunda säga att det är Nils Åslings fel. Han, liksom övriga centerpartister, har en helt annan uppfattning i frågan. Den uppfattning som vi har gett uttryck för delas också av vår landshövding i Värmland.

Den värmländska skogsindustrin har haft och har fortfarande stora svårigheter, men genom villkorslånet på 600 milj. kr. fick Billerud-Uddeholm vissa möjligheter. En del andra skogsindustrier som har gått överstyr kunde ha räddats om fp-regeringen hade velat satsa på stöd till dessa. Nu är Vänerskogs anläggningar i blickpunkten. Här måste jag erinra om att Vänerskog fick överta krisdrabbade industrier. Dessa industrier skulle ha varit nedlagda om inte Vänerskog hade tagit över dem. Det gäller speciellt Åmotfors och Deje. Vänerskog har betytt mycket för sysselsättningen i Värmland. Företaget har ett stort antal anställda. Nu arbetar man för fullt för att hålla produktionen i gång och för att behålla sysselsättningen. Man arbetar framför allt med alternativ produktion. Naturligtvis är Vänerskog beroende av kapital för investeringar. Gunnar Olsson har varit inne på det.

Måndagen den
12 november 1979

*Om sysselsätt-
ningen i Värmlands
län*

Här vill jag ställa en direkt fråga till industriministern: Är industriministern beredd att ta krafttag för att stödja Vänerskog genom investeringar, exempelvis i Åmotfors och Deje? Jag utgår ifrån att det är effektiva företag som byggs upp.

Värmlandsdelegationen har arbetat för att få fram fler turistanläggningar. Sådana kan bli ett viktigt sysselsättningskomplement i många bygder. Jag vädjar till regeringen om att man behandlar våra framställningar om lån och bidrag till dessa anläggningar positivt.

Herr talman! Jag finner industriminister Åslings svar allmänt positivt. Det gäller bara att vi har möjligheter att driva de här frågorna vidare. Jag har tidigare i mitt anförande pekat på många åtgärder av generell natur. Det gäller sysselsättningen i skogen genom klenvirkesstöd, det gäller anslag till vägbyggen, turistanläggningar m. m. Jag har dessutom ställt två konkreta frågor. Det gäller för det första om Vänerskog skall få möjligheter till ett investeringsstöd för sitt arbete. Det gäller för det andra om industriministern är intresserad av att medverka till skapandet av ett investmentbolag i Värmland.

Jag vill till sist bara ha sagt att vi från Värmlandsdelegationens sida naturligtvis kommer att följa upp frågorna. Jag hoppas också att vi skall kunna komma med konkreta förslag, ungefär av den typ som industriministern här var inne på. Vi hoppas då också att få ett positivt besked.

SUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag vill tacka industriministern för svaret också på min fråga, som jag har ställt från det utgångsläget att vi i Värmland haft en särskild delegation, den s. k. Värmlandsdelegationen, vars uppgift varit att genom samarbete mellan länsmyndigheter och näringslivets organisationer försöka skapa alternativ för ny sysselsättning i länet.

Värmlandsdelegationen tillkom ju under den förra trepartiregeringens tid och, efter vad jag vet, med sanktion från den dåvarande industriministern, som ju är industriminister även i den nu sittande regeringen.

I tidigare frågestunder angående sysselsättningen i Värmland som jag haft med industriminister Åsling här i riksdagen har jag fått den uppfattningen att industriministern hyst stor tilltro till Värmlandsdelegationens arbete. Delegationens tillkomst skapade också stora förhoppningar i länet, både bland arbetslösa och hos företag, länsmyndigheter och organisationer. Man trodde att de åtgärder som delegationen efter ett seriöst utredningsarbete föreslog också skulle komma att vidtas av vederbörande regering.

I början av innevarande år överlämnade Värmlandsdelegationen en åtgärdslista för sysselsättningsförstärkning i Värmland, och man hemställde hos den dåvarande folkpartiregeringen om statliga anslag på ca 800 milj. kr. Efter folkpartiregeringens beredning erhöll länet ca 80 milj. kr. av det begärda beloppet. Det rörde sig om anslag till vägbyggen och några skolprojekt. Vad beträffar något av de sistnämnda har det sagts mig att det fortfarande saknas full finansiering.

Värmlandsdelegationens här nämnda hemställan beräknades kunna ge

6 000 à 7 000 arbeten inom en treårsperiod. I en ny framställning den 4 september 1979 till regeringen framhöll både delegationen och länsstyrelsen att man fortfarande väntade på besked om större delen av de åtgärder man föreslagit samt att de åtgärder som regeringen dittills meddelat för Värmland var otillräckliga.

Jag vill då fråga industriministern om han tagit del av de skriftliga framställningar som delegationen gjort och vilken ambition han har att tillgodose de ekonomiska äskanden som delegationen framfört.

Därutöver vill jag nämna att det för flera av delegationens projekt råder brist på riskvilligt kapital.

Några av de aktuella projekten utvecklas inom redan existerande företag. Eftersom vi hört sägas – något som Gunnar Olsson tidigare uttalade oro för – att industriministern uttalat att han kommer att vara mer restriktiv än tidigare med stödet till företag, vill jag veta om industriministern inte kommer att stödja projekt som utvecklas inom befintliga företag i Värmland. Det är viktigt att veta detta, eftersom vi känner till att det inom Uddeholms-ägda Munkfors bruk och Hagfors järn samt inom Lesjöfors AB föreligger behov av statligt stöd på sammanlagt 87,5 milj. kr. för att delvis skapa kompensation för de jobb som försvinner på grund av den pågående självsaneringen inom stålindustrin.

Men därutöver tornar nya problem upp sig. Det var inte så länge sedan som vi gladdes åt att Björneborgs Jernverk fick pengar för att sätta i gång byggandet av en ny smedja. Men nu hyser man återigen oro i Björneborg, och den här gången gäller det gjuteriet. Man vet inte hur framtiden kommer att bli för den fabriksenhets del. Skulle gjuteriet försvinna, blev det lika alarmerande och förödande som om smedjan inte hade kommit till.

Utöver detta återstår flera gamla problem, som inte har fått sin lösning. I östra Värmland råder fortfarande oro för hur det kommer att gå med gruvhanteringen. Ett kalkprojekt har tagits fram och är under bearbetning. Jag vet att industridepartementet är inkopplat på denna fråga, varför det vore bra att kanske redan i dag få höra vad industriministern vet om det berörda kalkprojektet och vilken hans inställning är.

Norra Värmlands sysselsättningsproblem kvarstår fortfarande, och det råder en mycket stor oro, för det är ett mycket lågt utbud när det gäller arbetstillfällen. Södra Värmland har en fallande sysselsättning. I Säffleområdet är oron stor, och man kräver åtgärder, bl. a. en annan stödområdesklassificering.

I västra Värmland råder stagnation inom en större del av industrin med undantag för något enstaka företag. Inte ens Karlstads kommun är helt utan problem. Man vet inte hur det kommer att bli när det gäller exempelvis sysselsättningen vid AB Karlstads Mekaniska Verkstad.

Utöver vad jag har sagt skulle man naturligtvis kunna göra en resumé över sysselsättningsituationen i hela länet. Av de fakta som vi har skulle det framgå att det i Värmland inte finns en region som inte har stora sysselsättningsbekymmer. Värmlandsdelegationen skulle, om den hade haft ekonomiska resurser, ha behövt arbeta fram projekt för varje kommun i länet.

Om sysselsättningen i Värmlands län

Emellertid har delegationen koncentrerat sig på de kommuner som har varit värst utsatta. Med anledning av industriministerns svar att länsstyrelsen fått medel att vidareutveckla olika förslag vill den peka på att länsstyrelsen äskat 6,5 milj. kr. för att följa upp och vidta en del av de åtgärder som Värmlandsdelegationen arbetar fram. Man har enligt en uppgift som jag har fått erhållit 2,5 milj. kr. Vi vet att det för detta område finns statliga pengar som ännu inte fördelats. Jag skulle vilja veta om industriministern är beredd att verka för att Värmland får en betydande del av det belopp som finns reserverat.

Industriministern har i svaret nämnt arbetsmarknadsministerns tidigare svar att Värmland skulle ha fått 1,3 miljarder i stöd under den förra trepartiregeringens tid.

Detta låter naturligtvis mycket, men om man benär isär begreppen och visar vilka pengar det är fråga om, finner man att det är inräknat 200 milj. kr. i beredskapsmedel av den typ som utgår till alla län. Dessutom finns skatteutjämningsbidragen, som också utgår i generella former till berättigade kommuner. Vidare inräknas skogskreditgarantier till Vänerskog om 120 milj. kr. och sist men inte minst lånegarantin till Uddeholm på 600 milj. kr., som vi tidigare här i kammaren fått dokumenterat inte är något penningtillskott i reell mening, eftersom det ju endast är en lånegaranti.

Vi säger givetvis inte nej till pengarna i vilken form dessa än ges, men vi vill inte bli krediterade på kontot "extra tilldelade resurser" för sådant som är generella medel till alla län. I så fall bör man även räkna in pensioner till människor som på grund av arbetsmarknadssituationen har blivit pensionärer – eller kanske studiebidrag och annat som ges inom den sociala sektorn.

Ja, det skulle naturligtvis vara intressant att veta vad industriministern är beredd att konkret ställa till förfogande för Värmland, dvs. samma slags medel som vi vet att vissa andra län har fått. Vi har tidigare vid flera tillfällen både i frågestunder och i framställningar från vårt län äskat speciella insatser för Värmlands län, men vi har ännu inte fått något besked i denna fråga. Därför skulle jag i dag vara tacksam för ett besked på den punkten.

Herr talman! Politik är naturligtvis en sak för sig, och man skall i politiken aldrig blanda ihop sak och person. Jag vill inte göra det nu heller, även om jag kanske ändå litet försynt tar mig friheten att påpeka min förvåning över Bertil Jonassons outgrundliga hoppfullhet om att vi skall klara problemen i Värmland. Han är nöjd med de insatser som hittills har gjorts, särskilt från trepartiregeringens sida. Vid alla tillfällen framhåller han att våra problem till stor del är en följd av rådande konjunkturen. Detta är väl i och för sig inte någonting att tvista om. Vi vet att vi har konjunkturproblem inom såväl skogsindustrin som stålindustrin, vilka är våra basnäringar. Vad vi också vet är emellertid att vi har idéer för en ny produktion i länet och för nyinnovation. Våra idéer är färdiga att "sätta i sjön". Med hjälp av dessa skulle vi kanske ta oss ur den här lågkonjunkturen på ett mycket bättre sätt än om man bara passivt sitter och väntar på att vi skall få följa med upp på en vågtopp i högkonjunkturen för de resp. branscherna.

Jag vill inte spy någon galla över folkpartiregeringen, ty jag tycker inte att denna på något sätt var sämre än trepartiregeringen. Jag tycker att den var minst lika dålig, därför att den tillgodosåg Värmlands behov lika dåligt som trepartiregeringen.

Herr talman! Det finns kanske anledning att också med några ord nämna de argument som från centerhåll alltid tas upp när det gäller varvsstödet och att Värmland skulle ha fått ett speciellt utsatt läge genom just detta varvsstöd. Jag vill då erinra om att vi i Värmland år 1976 hade 1 945 personer sysselsatta inom varvsberoende industri. Självklart har vi i vårt län haft ett visst intresse av att varvsindustrin skulle kunna leva vidare, därför att denna skulle kanske också kunna ge sysselsättning till de varvsberoende anställda i vårt län. Därför ställer vi oss inte heller lika skeptiska till just detta varvsstöd. De konsekvenser som varvsstödet eventuellt kan ha fått genom att locka arbetskraft från Värmland skulle man kanske från arbetsmarknadsmyndigheternas sida kunna göra någonting åt på det ena eller andra sättet. Jag tillhör inte dem som vill införa generellt förbud för företag i Göteborgsregionen att eventuellt försöka få arbetskraft från andra delar av landet. Man får inte glömma bort att även de människor som verkar och bor i Värmland och är arbetslösa kanske också vill pröva på sysselsättning utanför det egna länet. Därför tycker jag inte att man skall vara alltför generell när det gäller kritiken om varvspengarna.

Herr talman! Jag hoppas att jag kan få något svar av industriministern på de frågor som jag här har ställt.

RAUL BLÜCHER (vpk):

Herr talman! Frånvaron av en borgerlig industripolitik värd namnet industripolitik framgår tydligt av det svar som industriministern har lämnat här i dag. En rad åtgärder nämns visserligen i svaret, åtgärder av den tidigare trepartiregeringen väsentligen, men de berörda löntagarna i Värmland och deras familjer vet att jobben fortsätter att försvinna. De vet att arbetslösheten fortsätter att öka i skogslänen, att industrisysselsättningen fortsätter att minska totalt i Värmland, de vet att Värmlands län har landets näst högsta ungdomsarbetslöshet, näst efter Norrbotten, vilket inte vill säga litet. Industriministerns allmänna tal om det besvärliga sysselsättningsläget i Värmland som skall ägnas fortsatt uppmärksamhet och att problemen skall "lösas på något sätt" inger inte pappersindustrins arbetare och tjänstemän någon ökad framtidstro. Det enda de hugsvalas med är industriministerns tro på "de självläkande krafterna". Dessa krafter har verkat länge i Värmland utan att detta har medfört någon positiv utveckling på de berörda bruksorterna.

Pappersindustrins anställda har under årtionden väntat förgävs på initiativ från storbolagen till att bygga upp en förädling av skogsråvaran inom länet. Från fackligt håll och från de anställda har det pekats på möjligheterna att utveckla ny industri på grundval av träkemisk forskning. Det har gång på gång efterlysts en trävaruindustri i norra och västra Värmland. En hel rad andra konkreta förslag om var man skulle kunna söka ny industri och

Måndagen den
12 november 1979

*Om sysselsätt-
ningen i Värmlands
län*

förädling i Värmland har också lagts fram.

Men till detta hade det krävts investeringar, och de investeringarna har inte tyckts lönsamma av kapitalägarna. Och varifrån skulle annars pengarna till dessa investeringar komma om inte från de bolag som tjänade miljarder på den värmländska pappersmassan. Under de tre åren 1973, 1974 och 1975 hade de två stora bolagen i Värmland sammanlagt redovisade årsvinster på 2 miljarder.

Problemet är välkänt inom hela den svenska skogsindustrin. Bara hälften av massan förädlas inom landet, resten har med kortsiktiga vinstmotiv exporterats.

Industriministern har alltså för dagen ingenting annat att säga än att de svåra omställningsproblemen och sysselsättningsproblemen i Värmland – alstrade av gångna års försummelser – får "lösas på något sätt".

Att det skulle kunna vara en samhällelig uppgift att grundligt se över vad skogsindustrins kapacitet i dag skulle kunna användas till för att i ett gemensamt samhälleligt intresse lösa omställningsproblemen föresvävar honom inte. Det är inte i den nya trepartiregeringens intresse, lika litet som det var i den gamlas, att vi får en samlad lösning, en undersökning av vilka produkter det finns behov av och en planering av var produktionen skulle förläggas för att vi för framtiden skall slippa regional obalans och flyttlasspolitik.

Industriministerns redovisning av vad som har gjorts för tanken till ordspråket Medan gräset gror dör kon.

En planerad utveckling av den svenska skogsindustrin – med sikte på bl. a. ökad vidareförädling i skogslänen – skulle inte bara ge tryggad sysselsättning på bl. a. de värmländska bruksorterna. Det skulle också kunna ge den hushållning med skogsråvara och energi som i dag är nödvändig.

Men den nya trepartiregeringen vill lika litet som den föregående ta ett samlat ansvar för sysselsättningen i Värmland, och detsamma gäller ansvaret för en omställning inom den svenska skogsnäringen i dess helhet. Det vore rejälare av industriministern att klart säga ut detta. I stället lämnas fältet i stort sett fritt för de krafter som under hela efterkrigstiden till dags dato använt Värmlands råvaror och värmlänningarnas arbetskraft för privata, kortsiktiga intressen. Det har i ett kortsiktigt perspektiv varit mer lönsamt för de stora bolagens ägare att låta producera och exportera massa i den omfattning som skett än att ge skogslänen förädlingsindustri. Bolagens strävanden gick under slutet av 1960-talet ut över bruken i Koppom, Jössefors, Forshaga och Edsvalla. I dag gäller det Åmotfors, Deje och Skoghall.

Det är i det här sammanhanget inte ens någon lättnad för Värmland att vi är inne i en konjunkturuppgång. Skogsindustrins omställning är ett problem som kvarstår oavsett om konjunkturerna går upp eller ner.

Att den industripolitiska syn som industriministern står för innebär en låt-gå-politik framgår också av det okritiska konstaterandet att skogsindustrin är starkt exportinriktad. Varför den svenska skogsindustrin blivit extremt exportinriktad och vad som skulle kunna göras för att vända denna

utveckling i riktning mot en ökad svensk vidareförädling berörs inte alls i svaret. Det ses i svaret som ett axiom att skogsindustrin ständigt måste genomgå en omvandling med ofrånkomliga sysselsättningsproblem. Och därav dras också den menlösa slutsatsen att sysselsättningsproblemen måste lösas "på något sätt". Av vilka skall problemen lösas? Är det kapitalägarnas ensak att bestämma framtiden för den arbetande befolkningen i bl. a. stora delar av Värmland? Behövs i så fall över huvud taget en industripolitik från en borgerlig regering och ett industridepartement?

MARGOT WALLSTRÖM (s):

Herr talman! Det "sagens" Värmland som många turister ser är måhända "befolkat med troll och kavaljerer", som någon skrev.

Men verklighetens Värmland visar helt andra företeelser. "Kavaljererna" har blivit gamla – andelen pensionärer av befolkningen är högre i Värmland än i de flesta andra län. Detta beror på att det är ont om troll men gott om arbetslösa värmlänningar. Av dem är en stor del ungdomar. Och vad vi upplever nu är att de arbetslösa unga tvingas flytta – först kanske från norra Värmland, där ju begreppet "valfrihet" sedan länge varit en myt, till exempelvis Karlstad. Men inte heller där kan arbetsförmedlingarna, som måste få förstärkta resurser, anvisa jobb.

Nu lämnar många länet. Och ur den föräldrageneration som sagt att "mina barn skall minsann inte behöva ta ett så smutsigt, tungt eller bullrigt jobb som jag har haft", höjs nu röster som säger: "Dagens ungdom är bortskämd och vill inte jobba, vill inte ta det som erbjuds!" Jag vill påstå att *inte en enda* av de ungdomar som till sist flyttat från länet har varit hjälpt av den debatten.

Vi behöver ju inte precis söka efter orsaker till den höga ungdomsarbetslösheten. Den kapitalistiska kris som hela västvärlden lidit av de senaste åren har för Värmlands del inneburit tusentals förlorade industrijobb. Det har drabbat de värmländska ungdomarna hårt.

Men alla arbetslösa ungdomar flyttar ju inte. Alltför många kan vi se i kön till systembolaget, och det är tydligt att det har skett en föryring av de utslagna de senaste åren.

Det finns en djup oro och en rädsla för vad de sociala konsekvenserna av ungdomsarbetslösheten, alltså missbruk och utslagning, och utflyttningen av de unga skall innebära för vårt län framöver.

Följande tre maningar skickade SSU-kamraterna i Värmland med mig.

För det första till de arbetslösa unga: Stanna i Värmland och kämpa för din rätt till jobb! Engagera dig och ställ krav! Att vara arbetslös är inte att vara värdelös!

För det andra till arbetsgivare och näringsliv: Ge ungdomarna en verklig chans att få ett jobb! I stället för att gnälla över trygghetslagarna kan man minska på sina egna krav på arbetslivserfarenhet, utbildning etc. för att anställa unga människor, ställa upp med praktikplatser eller använda bl. a. den ekonomiska hjälp som inrättats för att anställa handikappade ungdomar. Då skall vi tro på det s. k. sociala ansvaret!

För det tredje till alla politiker i beslutande ställning: Tyvärr, det som gjorts

*Om sysselsätt-
ningen i Värmlands
län*

räcker inte! En del ungdomar råkar ut för en "dubbel utslagning", dvs. de har inte ens chansen att få ett beredskapsarbete. Vi måste se över åtgärderna en gång till. Värmland behöver pengar till beredskapsjobb om inte den s. k. ungdomsgarantin skall bli bara folktopartistiskt valfläsk.

Den långsiktiga lösningen av ungdomsarbetslösheten handlar bl. a. om en samhällelig planering av industrins utveckling, om vidareförädling, om forskning och teknisk utveckling, om strukturfond och ekonomisk demokrati.

Med centern på stats- resp. industriministerposterna tvingas nu vår länsarbetsnämnd att räkna med en avsevärd avflyttning och därmed minskning av befolkningstalen i enlighet med AMS beräkningar och tilldelning. Och inte är det pensionärerna som flyttar.

Nu vill jag passa på att be industriministern om ett råd, som jag kan ta med till de arbetslösa ungdomarna i Värmland. Tycker industriministern att de skall flytta, eller ---? Är industriministern beredd att i sina kontakter med svenskt näringsliv motarbeta vanföreställningen om att ungdomar generellt är arbetsovilliga och att de inte vill ta de jobb som erbjuds?

Den verklighet vi upplever i Värmland handlar om att vilja slåss för jobben – i alla delar av länet. Det handlar om att säga nej till besprutningar och förgiftning av skog och mark. Det handlar om att vilja ha kvar NKLJ-banan. Det handlar om att bygga ut barnomsorgen i kommunerna. Det handlar om att även ungdomar skall ha rätt till en egen bostad. Kort sagt: det handlar om att de unga vill bo kvar i Värmland!

GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Att Värmland är ett krislän har kammaren fått höra åtskilliga gånger, och att det förhåller sig så är dess värre en dyster sanning. Det är inte första gången som Värmland har drabbats av kris, och Värmland är heller inte det enda landskapet i Sverige som gjort det. Det här är den andra krisomgången för Värmlands del om vi talar om modern tid, och den tredje om vi konstaterar att vi hade en kris också under 1800-talet. Alla som deltagit i och lyssnat till den här debatten har liksom jag säkert hört berättas hur det var när stångjärnshamrarna en gång tystnade därför att deras tid då var förbi. Det kom en ny, industriell epok.

Detta är som vi vet en grundorsak till att vi nu under slutet av 1970-talet har fått uppleva den tredje krisomgången i den värmländska historien. Det har skett strukturomvandlingar, och det har också varit fråga om djupgående internationella krissituationer i form av en internationell lågkonjunktur i förening med svåra påfrestningar på den valuta i vilken man gör bl. a. sådana affärer som Värmland i hög grad är beroende av, nämligen affärer med skogsprodukter – papper och massa – och stål. Det låga kursvärdet på dollarn är i dag det kanske absolut största problemet för den värmländska basindustrin, åtminstone när det gäller skogsprodukterna. Vi måste ta detta med i beräkningen. Det går inte att diskutera den här problematiken utan att man också har fakta med i bakgrunden.

Sune Johansson redovisade en rekordtabell: den ena regeringen var inte

sämlre än den andra, men tydiligen var det någon regering som var sämlst. Jag skall gärna bidra med andra exempel till den rekordtabellen. Om man mäter resultatet av den socialdemokratiska regeringsepoken, så torde man otvivelaktigt kunna konstatera att regeringen Palme placeras i toppen då det gäller att ha skött sig dåligt visavi Värmland. De problem som vi nu diskuterar och som vi i dag mäter i siffror för det minskade antalet sysselsättningstillfällen uppstod ju just i slutet av den socialdemokratiska eran. Nettoeffekten är 7 000 färre industrijobb i Värmland i dag än vad det var för tre fyra år sedan.

Men samtidigt har åtskilligt hänt. Medan socialdemokraterna har motionerat om något slags strukturfond, om statliga pengar, så har en borgerlig riksdagsmajoritet sett till att förutsättningarna för värmländska företag liksom för företagsamheten i stort i Sverige har förbättrats högst väsentligt. Låt mig bara nämna slopandet av den allmänna arbetsgivaravgiften på fyra procentenheter. Detta betydde oerhört mycket för företagsamheten, och det underlättade dess möjligheter. Nu skall vi akta oss för att utmåla Värmland som ett län som präglas av hopplöshet. Vi har fortfarande den kanske värdefullaste av alla råvaror, nämligen skogen. Vi har ett yrkeskunnande på detta område, liksom också inom stålhanteringen, som är oerhört värdefullt. Den gruvsdrift som en gång fanns är inte lika värdefull i dag. Den har egentligen inte något värde alls. Det kostar betydligt mera att ta upp malmen och ställa den till förfogande på platsen än vad det kostar för konkurrentländer att sälja malmen fritt hos köparen.

Margot Wallström talade mycket om ungdomsarbetslöshet. Det finns ändå positiva siffror att visa upp. Den öppna arbetslösheten i Värmland har minskat med 700 efter den senaste räkningen. O.K., tyvärr är det i huvudsak inte riktiga jobb utan framför allt beredskapsarbeten och annat som står för merparten av de nya ungdomsarbetena. Men det är ett av många exempel på de insatser som den borgerliga riksdagsmajoriteten, och nu den borgerliga trepartiregeringen, har åstadkommit.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Vi har ju bevittnat en imponerande värmländsk uppmarsch här. Jag har lyssnat med stort intresse. Det är klart att många av de problem som tas upp förtjänar en mera ingående analys och överläggning än vad som är möjlig i en riksdagsdebatt. Dessutom har det här också framförts många synpunkter som gäller den allmänna samhällsutvecklingen och näringspolitiken. Därför begränsar jag mina kommentarer till de konkreta frågeställningar rörande situationen i Värmland som har tagits upp. Mycket av detta är annars karaktäristiskt för det moderna västerländska industrisamhällets problem.

Först till Gunnar Olsson. Han deklarerar att samhället måste ta sin del av ansvaret. Där är vi överens. Den här trepartiregeringen har samma ambitioner i det avseendet som den förra trepartiregeringen som etablerade en ny strategi när det gällde att ta itu med problem som Värmlands och Norrbottens, som införde modellen med regionala insatser, värderade och initierade av de regionala organen, genom att ge länsstyrelserna egna resurser

Måndagen den
12 november 1979

*Om sysselsätt-
ningen i Värmlands
län*

och genom att acceptera och i något fall initiera organ, som Värmlandsdelegationen.

När man då går in på sådana problem som Värmlands är det några nyckelord som man möter gång på gång – jag har mött dem upprepade gånger här i debatten. Det är "planering" och "finansiering". Det är brister i fråga om planering i näringslivet och i fråga om finansieringen, sägs det.

I själva verket är varken planering eller finansiering några strategiska områden inom näringspolitiken i dag, utan det är helt enkelt lönsamheten. Detta gäller i hög grad de värmländska företagen. Trots att vi upplever ett gott år, 1979 blir ett av 1970-talets bästa år ekonomiskt sett, kommer en stor del av våra svenska skogsindustrieföretag – det gäller också de värmländska – att gå med förlust. De klarar inte den internationella konkurrensen till följd av valutaproblem och den internationella konkurrenssituationen. Och det kommer man inte till rätta med genom att lösa finansieringsfrågorna eller ordna planhushållning. Det är bara att försöka rationalisera och effektivisera produktionen och skapa förutsättningar för en vidare utveckling mot en produktion som kan försvara sin plats på den internationella marknaden.

Här skulle jag då vilja säga till dem som har ambitionerna att samma villkor skall gälla statliga företag. De kan heller inte nonchalera de villkor som världsmarknaden ställer upp och tro att man skulle kunna komma undan beroendet av exportmarknaderna genom en fortsatt integration. Det är ju att vara väl naiv med tanke på att vår stora marknad ligger i Gemenskapen, och där regleras våra möjligheter till export av de avtal, de plafonder som reglerar importen av papper.

Gunnar Olsson frågar om vi i industridepartementet har stängt den s. k. mottagningen. Nej, men vi arbetar nu i ett annat konjunkturläge. Vi inriktar oss på att förebygga den lågkonjunktur som kommer och öka beredskapen. Vi har naturligtvis samma höga beredskap att hjälpa till som tidigare – det måste man ha i en aktiv och offensiv näringspolitik. Jag hänvisar till att i det sammanhanget har Värmland bildat skola, för det var till Uddeholm som vi gav inte ett kreditgarantilån, som Gunnar Olsson tycks tro, utan, som Bertil Jonasson mycket riktigt påpekade, ett villkorlån som var nytt i sitt slag och som löste problemen för Uddeholm och gjorde Uddeholm kapabelt att ta itu med sina strukturproblem. Detta ger ju lovande resultat, även om naturligtvis i spåren följer sysselsättningsproblem som måste tacklas på annat sätt.

Jag hoppas att Gunnar Olsson inte i likhet med andra socialdemokrater anklagar mig för att jag medverkat till detta villkorlån till Uddeholm, som haft så avgörande betydelse för utvecklingen i Värmland. Socialdemokratin är ju litet tudelad, litet kluven i det här avseendet. I den mera populära debatten talar man om att ösa ut pengar, men när man går in på konkreta projekt brukar man kräva ökade insatser. Jag tror att de socialdemokratiska debattörerna någon gång måste bestämma sig.

I det avseendet tycker jag att Gunnar Olsson har mycket att lära av Bertil Jonasson, som gjorde en analys av problemet. Och problemet är det stora beroendet i Värmland av basindustrierna. Vi har haft ett alltför starkt beroende av skogsindustrin. Man har under en lång tid försummat att

*Om sysselsätt-
ningen i Värmlands
län*

differentiera näringslivet. Man har försummat att satsa på småföretag under hela "det glada 60-talet". Koncentrationspolitiken firade sina triumfer också inom näringspolitiken.

Det är detta vi måste reparera nu, och det är därför vi har förbättrat instrumentarsenalen. Det har ju under de senaste tre åren skett ganska radikala insatser i det avseendet, och där är vi beredda att gå vidare – inte bara genom att förstärka den regionala utvecklingsfonden utan också genom att utvärdera erfarenheterna av de regionala investmentbolag vi har och i tillämpliga delar gå vidare. I den mån utvärderingen ger positiva resultat är vi beredda att göra detta också i Värmland – jag säger det som ett svar på Bertil Jonassons fråga.

Dessutom finns det då en rik instrumentarsenal för att ta till vara de produktidéer, det företagsengagemang som kan finnas. Vi har institutioner som Företagskapital och den nyinrättade investeringsfonden, som är ganska viktiga instrument i sammanhanget.

Bertil Jonasson frågar mig också om jag är villig att stödja Vänerskog i det omstruktureringsarbete som förestår. Ja, vi har inte hunnit analysera Vänerskogs situation, men det är självklart att vi, liksom vi varit beredda att ta itu med Uddeholms och Billeruds problem på ett tidigt stadium, får vara beredda att noga analysera Vänerskogs situation och se i vilken mån samhället där bör medverka till en ändamålsenlig struktur. Jag har f. ö. för avsikt att inleda en rad konsultationer med skogsindustrins och fackför- eningsrörelsens företrädare. Vad som kommer ut av detta när vi till våren går att förelägga riksdagen en skogsindustriproposition är det i dag för tidigt att gå in på, men jag vill säga att vi är beredda att i positiv anda analysera och överväga Vänerskogs situation.

Till Sune Johansson vill jag säga att min stora tilltro till Värmlandsdelegationen består och att de uppslag och framställningar som delegationen har avlämnat och som inte redan har blivit föremål för behandling självfallet också skall behandlas.

Helt allmänt vill jag säga att vi är beredda att stödja de projekt som kommer fram lokalt och regionalt samt att jag tycker att det har hänt mycket positivt i Värmland som man på Värmlandsbänken nog bör ta fram därför att det kan verka stimulerande. Ta t. ex. – för att ta ett enda exempel – vad som händer i Hagfors, där man på ett unikt sätt utvecklat verktygsstålet genom vidare bearbetning och på den vägen stärker sin redan starka marknadsposition! Det finns också många andra exempel på att det strukturarbete som har ägt rum inom specialstålsindustrin har gett mycket intressanta bieffekter när det gäller sökandet efter nya produkter och lett till en allmän förnyelse inom branschen.

Får jag till sist – och då frångår jag vad jag sade inledningsvis om att jag bara skulle ta tag i de mera konkreta frågor som ställdes till mig – som en allmän kommentar till Margot Wallström säga att det självfallet inte räcker med vad som redan gjorts: man får ju aldrig stanna upp och låta sig nöja med de insatser som har gjorts. Det gäller nu att frigöra även de egna krafterna och inte bara förlita sig på utifrån kommande impulser och resurser. Det viktiga är

att Värmland verkligen tar till vara all den arbetsvilja, all den entusiasm och allt det engagemang som kan finnas ute i företagen. Resurserna för detta finns. Vad vi har upplevt här under de senaste åren är ju effekten av det centraliserade samhällets sårbarhet, och det är den som vi nu under 1980-talet måste kompensera och bryta.

GUNNAR OLSSON (s):

Herr talman! Jag förmodar att industriministern får stå ut med oss värmlänningar några minuter till – det kan inte bli på annat sätt efter hans senaste inlägg.

Han bad i sitt senaste inlägg bl. a. att vi socialdemokrater skulle lära av centern, men han preciserade inte närmare vad. Det kanske finns anledning att påpeka att det gjordes en utvärdering, tio år senare, av den regional- och lokaliseringspolitik som kom till 1965 under socialdemokratisk ledning och att den utföll mycket positivt för vårt läns vidkommande. Vi sade emellertid då, liksom i dag, att åtgärderna inte räcker till.

I likhet med Sune Johansson vill jag ge Bertil Jonasson ett par ord på vägen, eftersom det främst var av honom som Nils Åsling ansåg att vi borde ta lärdom.

Bertil Jonasson har här i dag – som jag har uppfattat det – i sitt första inlägg haft en större ambition att hålla försvarstal för den gamla trepartiregeringen än att intressera sig för hur vi skall få fler värmlänningar i arbete. Jag tror inte att Bertil Jonasson har särskilt bra på fötterna när han söker föra den typen av debatt, eftersom vi i det senaste valet kunde konstatera att centern i Värmland förlorade mer än 11 000 väljare, miste 4 landstingsmandat och ett stort antal mandat i våra 16 kommuner. Utan skryt vill jag ändå påstå att vi från arbetarrörelsen gjorde ett hyggligt val i Värmland: vi gjorde landets tredje bästa val. Vi var tillsammans med Jämtland – Åslingss eget hemlän – och Norrbotten de enda län som ökade röstandelen med 2 %. Jag inbillar mig att vårt partis hårda kamp för att alla som vill ha ett arbete också skall kunna få det har uppmärksammats hos värmlänningarna, och att detta gav utslag i valet.

Jag tycker inte att jag fått det här uttalandet i TV om den stängda mottagningen riktigt preciserat. Jag satt här inne i kammaren i fredags och lyssnade till en liknande debatt om problemen i Västerbottens län, och jag upplever nu att mycket av det som sägs i dag överensstämmer med den interpellationsdebatten.

Jag lade då märke till två saker som industriministern framhöll. För det första utgick statsrådet ifrån att regeringens centrala uppgift skulle vara att åstadkomma en expansion av industrisysselsättningen. Jag hoppas att denna inställning även kommer att gälla för vårt län. För det andra sade statsrådet att vi i dag inte har ekonomiska resurser att gå in på bred front, utan att varje krona som investeras måste ha en klar regionalpolitisk syftning eller ge en relativt omedelbar effekt i positiv utveckling. Jag kan instämma i detta, men jag vill ändå ställa en följdfråga: Finns det inte också en ambition hos vår nuvarande industriminister att söka klara överlevnaden hos ett eller flera

företag och ge dem hjälp till investeringar?

Det måste, som jag har sagt tidigare, bli billigare att rädda jobb än att till skapa nya.

BERTIL JONASSON (c):

Herr talman! Jag vill först tacka industriministern för svaret på min interpellation, där han sade att det bör skapas ytterligare kreditmöjligheter för företagen. Jag tror att detta är helt nödvändigt. Jag vill också tacka för den beredvillighet som jag tycker att han lägger i dagen när han säger att han skall behandla dessa frågor positivt om de kommer att föras fram från Vänerskog. Jag förstår mycket väl att det är omöjligt att på den punkten lägga fram ett fullständigt förslag förrän man vet vilka uppslag som föreligger.

Herr talman! Sune Johansson sade att Bertil Jonasson visar en outgrundlig förnöjsamhet. Om Sune Johansson hade lyssnat på mig skulle han ha funnit att jag framställde Värmlands svårigheter som de verkligen är. Men jag har också försökt finna lösningar. Det är väl ändå inte riktigt att bara kritisera regeringen och andra och kräva åtgärder från dem. Ett sådant lågtstående sätt att diskutera använde jag inte ens under den socialdemokratiska regeringens tid. Under min tid i politiken har jag lärt mig att man, om man vill åstadkomma någonting, också får försöka göra någonting själv.

Men som stimulans för åtgärder på detta område behövs ett stöd, som jag redan tidigare framhållit. Vi måste ändå, Sune Johansson, vara realistiska och se också till det positiva som har gjorts liksom till vad som är möjligt att göra. Jag, och jag tror flera med mig, har i Värmlandsdelegationen försökt arbeta efter den principen. Jag ser helt enkelt ingen annan framkomlig väg.

Om nu Sune Johansson finner det vara uttryck för outgrundlig förnöjsamhet att arbeta på det sättet, vill jag bara säga att det kan vara en bättre väg än att gnöla och vara missnöjd med allt. Jag tror inte att det leder till några resultat.

Sune Johansson gick vidare in på frågan om varvsstödet, som enligt hans uppfattning indirekt skulle ha betytt mycket också för Värmland. Men har de värmlänningar det gäller fått någon sysselsättningsgaranti? Den frågan tycker jag att Sune Johansson skall svara på. Man kan ändå inte komma ifrån att Värmlandsföretagen inte har fått samma starka stöd som varven erhållit, och det har framhållits också av landshövding Norling. Jag vill här också konstatera att landshövding Norling inte har samma uppfattning som de socialdemokratiska politikerna på den punkten.

Gunnar Olsson sade att Bertil Jonassons ambition är att försvara regeringen. Han redogjorde också litet för vad som sagts om valutgången. Men jag vill fråga: Vad har valutgången med detta att göra? Jag finner inte att den frågan passar in här. Den får vi ta upp i andra sammanhang.

Jag försvarar inte regeringen, Gunnar Olsson, men jag har försökt tala för vad som är möjligt att åstadkomma. Man skall inte bara ösa på med krav på besked. Jag vill inte säga att Gunnar Olsson gjort det i samma utsträckning som Sune Johansson gjorde, men jag vill ändå ha sagt att man väl inte kan kräva att en industriminister som bara för några dagar sedan har tillträtt sin

befattning skall ha möjlighet att ge klara svar på allt. Vi kommer från Värmlandsdelegationen att framföra ytterligare synpunkter och krav som vi anser vara nödvändiga att ta upp. Får vi då ett negativt mottagande från regeringen på sådana synpunkter som vi tycker är positiva, kanske också jag kommer att kritisera regeringen – men inte dessförinnan.

SUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! På grund av en inneboende respekt för arbetstiden här i kammaren vill jag förklara att detta skall bli mitt sista inlägg, oavsett vad man än kommer att säga efter det.

Får jag då i första hand säga till industriministern att jag inte uppfattade något svar på de konkreta frågor som jag ställt här, bl. a. på hur det går med de äskanden om 6 1/2 milj. kr. som länsstyrelsen i Värmlands län har framfört till regeringen. Detsamma gäller frågan om regeringen är beredd att stödja de sysselsättningsalternativ som finns inom redan existerande företag. Jag nämnde Uddeholmsbolaget och även Hagfors Järnverk, eftersom man där vill sätta i gång kompletterande sysselsättningsobjekt. Jag vore tacksam för besked på den punkten.

Herr talman! I övrigt är det kanske inte så mycket att diskutera ytterligare. Självfallet har Bertil Jonasson en uppfattning likartad den som industriministern har, eftersom de bägge tillhör samma parti. Jag förstår mycket väl den lojalitet som Bertil Jonasson visar i det sammanhanget. Men för den skull skall man inte försöka förbigå att vi har fått en avsevärt sämre situation i vårt län de senaste åren.

Göthe Knutson talade i detta sammanhang om rekordtabeller. Jag vill när det ändå här talas om rekord säga att socialdemokraterna under sin regeringstid industrialiserade hela västra Värmland och tillförde ett nyskapande till en hel rad industrinäringar. Man lyckades, ofta i samarbete med många företag, åstadkomma kompenserande arbetstillfällen för bl. a. en vikande sysselsättning inom jord- och skogsbruk. Det behöver vi inte kivas om, eftersom det finns möjligheter att ta fram fakta om detta.

När det sedan gäller frågan om sysselsättningsgarantin har vi socialdemokrater från Värmland varit konsekventa. Vi tyckte av ren solidaritet att det var riktigt att ställa upp bakom en sysselsättningsgaranti för varvsarbetarna i Göteborg. Vi gick vidare på den vägen och krävde också en sysselsättningsgaranti för de anställda vid Munkfors Bruk i samband med att vi senast behandlade Uddeholmslånet. Men jag såg aldrig att Bertil Jonasson ställde upp för detta krav på sysselsättningsgaranti, och jag såg heller aldrig att han ställde upp för ett krav på sysselsättningsgaranti för anställda vid Kockums i Filipstad i samband med att staten övertog den koncernen. Han måste ha någon speciell läggning när det gäller sysselsättningsgarantin, om han inte ens är beredd att ställa upp för den i fråga om de värmländska företagen – för det tycker jag det hade funnits anledning att göra i det här sammanhanget.

Industriministern sade att vi skall vara på det klara med att det inte bara är planering och finansiering som skall till för att man skall avhjälpa den

nuvarande krisen inom en del av våra företag. Jag är också väl medveten om att det inte är ett axiom i dessa sammanhang utan att det också kan behövas ett annat synsätt. Men självklart är ändå att vi i Värmland tycker, när vi har jobbat relativt hårt och försökt få fram egna alternativ som nu ligger mer eller mindre färdiga och till vilka det i första hand fattas pengar, att det är en finansieringsfråga och ingenting annat. Vi är övertygade om att en del av dessa projekt kommer att sättas i gång, ge sysselsättning och trygga dessa orters bestånd, när människorna får sin sysselsättning raserad. I detta avseende hoppas jag att vi inte har delade uppfattningar. Vid innovation är det oftast brist på finansieringskapital som det är fråga om.

Herr talman! Det finns ingen anledning att ytterligare dra ut på denna debatt. Jag har i dag försökt vara ganska hygglig mot industriministern i den här diskussionen, och jag tänker vara det också i fortsättningen i den mån han är beredd att ge mitt län någonting. Men när man ändå strävar ganska tråget för att ett län skall nå en framtid och det inte blir så utan det bara går bakåt, finns det kanske anledning att ibland bli litet mer vass i tonen. Det är självklart att det i första hand är till regeringen som man vänder sig eftersom vi är på det klara med att det i första hand behövs statliga resurser för att vi skall kunna lösa Värmlands problem.

RAUL BLÜCHER (vpk):

Herr talman! Det är en märklig argumentation vi har fått lyssna till här i dag som försvar för underlåtenheten att se till att samhället kan gå in och ge Värmland det utvecklingsprogram, den räddning, som Värmland nu kräver. Bertil Jonasson talar här om gnöl och gnäll. Jag tror inte att vi skall säga att de som är drabbade av den nya flyttningsspolitiken, som i dag har åkt t. ex. till Volvo-Torslandaverken i Göteborg men ingenting högre önskar än att få stanna kvar och arbeta i Värmland, de som i dag är arbetslösa eller går i beredskapsarbeten och annan dold arbetslöshet – att de gnölar och gnäller. Det är deras talan vi för i dessa sammanhang.

Om alla skall kunna vara med och göra någonting åt den här situationen, så krävs också att storbolagens dominans och enastående maktställning bryts, att samhället ger oss möjligheterna att verkligen påverka utvecklingen.

Göthe Knutson går ända tillbaka till 1800-talet för att finna förklaringar och jämförelser med dagens kris, och han talar om de gamla stångjärnshamrarna. Men det är inte en sådan kris vi har i dag – en kris på grund av att maskinerna och tekniken har utvecklats, som fallet var under konkurrenskapitalismen på 1800-talet, när stångjärnshamrarna slogs ut. De pappersmaskiner som värmländsk skogsindustri har investerat i är inte omoderna, de står inte steget efter i en ofrånkomlig och önskvärd teknisk utveckling. Det är inte heller för liten utveckling av industrin som är problemet för Värmlands industri i dag. Det är spekulativen i snabba vinster, underordningen av hela industrin under kortsiktiga privata mål och den totala frånvaron av en samlad planering i det gemensamma intresse som lägger grunden för de problem som finns i Värmland liksom i många andra län i dag. Tror verkligen Göthe Knutson att vi nu bara har att vänta på nya tekniska framsteg och att problemen sedan är lösta?

Här har också talats om beroendet av basindustrierna och om att vi försummat att satsa på småindustri. Vad är det annat än uttryck för den sanningen att storbolagen dominerar och hela tiden har rest ett motstånd mot att få konkurrens? På vissa orter i Värmland har t. ex. Uddeholmsbolaget svarat för hela industrisysselsättningen och hälften av den totala sysselsättningen.

Till industriministern vill jag säga att det faktiskt går att påverka även landets handelspolitik, om nu den skulle vara ett hinder för en i samhällets intresse planerad industripolitik. Det finns inget ekonomiskt ekorrhjul utanför kapitalismen.

MARGOT WALLSTRÖM (s):

Herr talman! Naturligtvis känner industriministern till hur hög ungdomsarbetslösheten är, men man reagerar när centern nästan slår knut på sig själv i försöken att förklara och försvara den strukturförvandling, de rationaliseringar, effektiviseringar och t. o. m. utflyttningar som äger rum i dag. Det var ju det man fritt kunde kritisera de socialdemokratiska regeringarna för tidigare.

Jag vill bara berätta litet om hur det kan fungera i t. ex. Värmlandsdelegationens ungdomsgrupp, i vilken jag ingår. Industriministern verkar nämligen ha väldigt stor tilltro till dess initiativförmåga, och det skall vi självfallet ha. Men jag vill berätta vilka hinder vi möter, vilka problemen egentligen är och att vi ibland känner oss som ett alibi för en bristande industripolitik. Det kan vara ekonomiska hinder som vi möter. Om vi vill bedriva ytterligare försöksverksamhet finns det inga pengar till det. Därför går jag upp här och talar för Värmland och för att vi måste lösa problemet med ungdomsarbetslösheten. Det kan vara juridiska hinder som vi möter, typ arrendelagstiftning, som vi upptäckte var ett hinder när vi diskuterade jordbrukskollektiv och annat. Ett problem är naturligtvis avsaknaden av politiska beslutsbefogenheter. Vi måste ju alltid gå vidare med våra krav och förslag. Men trots att vi inte har fått de pengar som vi så väl skulle behöva saknas inte initiativförmåga. Idéerna finns. Men för att man skall kunna lösa de här problemen i grunden behövs det också en aktiv industripolitik. Varken samhällsekonomin, de enskilda människorna eller förtroendet för demokratin tål en ökad arbetslöshet bland unga människor.

GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Jag lyssnade uppmärksamt till Gunnar Olssons första inlägg och även till hans andra, och det är alldeles uppenbart för mig att Gunnar Olsson och några av hans partivänner menade allvar, när de vid behandlingen av den regionalpolitiska propositionen här i kammaren i våras röstade för en kommunistisk motion. Jag vågade inte tro på att det var sant, Gunnar Olsson har ju chansen att här svara på frågan om det verkligen var avsiktligt som han stödde vänsterpartiet kommunisternas krav på att samhället helt övertar Värmlands basnäringar och satsar kapital för utveckling, samtidigt som forsknings- och utvecklingsinsatser får högsta prioritet. Märk väl inled-

ningen: "Samhället övertar helt Värmlands basnäringar"! Jag nöjer mig med att fråga Gunnar Olsson: Var det verkligen avsiktligt som ni stödde detta krav? Var det inte ett misstag?

Det är alldeles tydligt att den planhushållning som Gunnar Olsson så ofta talat för har just den inriktningen – en total socialisering. Det är så han vill förvandla Värmland. Och det vore faktiskt helt oförenligt med vad det socialdemokratiska partiet, åtminstone muntligen, har redovisat som sin målsättning. Där håller man fortfarande på blandekonomin och marknads-hushållningen.

Raul Blücher tycktes förvånad över att man kunde erinra om 1800-talets industrikras. Kanske är förklaringen den att Raul Blüchers historia politiskt inte går längre tillbaka än till 1917.

Men vad jag vill erinra om var att man i Värmland reste sig ur en djup kris, och Värmland kom att blomstra industriellt. Det var inga stalliga insatser, det var ingen planhushållning, det var ingen styrning å la Gunnar Olsson, utan det var enskild, privat företagsamhet som skapade det. Glöm inte att Värmland i dag trots de stora företagens dominans har flera industrisys-selsatta i små och medelstora företag. Låt oss inte glömma, herr talman, att det finns mycket att göra för att förbättra situationen för företagsamheten i stort. Just när det gäller Värmland har vi från moderat håll föreslagit att man skall sänka företagens sociala avgifter i allmänna stödområdet med 3 % och i inre stödområdet, som omfattar hela Torsby kommun, med 5 %.

Vi vill också skapa regionala fonder i de län som är intresserade av det. Men det skall inte ske med skattebetalarnas medel, som Gunnar Olsson och hans vänner tydligen vill ta i anspråk även för det här ändamålet, utan det skall ske med företagens egna vinstmedel. Företagen skall enligt vårt moderata förslag kunna göra avsättningar till fonder som ägs och disponeras av företagen men som får användas endast för att göra satsningar i områden som exempelvis allmänna och inre stödområdet i Värmland.

Jag kan ju också konstatera varför Sune Johansson inte tänkte stiga upp mera i den här debatten. Han utslungade nämligen påståendet att det var socialdemokraterna som industrialiserade västra Värmland. Hörde vi inte alldeles fel så var det så Sune Johansson yttrade sig.

Vilka företag då? Är det Volvos satsningar som socialdemokraterna vill ta åt sig äran av, därför att det handlade om investeringsfonderna? Ja, snälla nån, det var ju företagens egna medel som användes. Var det fabrikationen på det kyltekniska området som socialdemokraterna startade? Var är bevisen, Sune Johansson?

Eftersom Sune Johansson har sagt att han inte tänker stiga upp i talarstolen mer får väl frågan hänga kvar i luften. Men kanske kan han göra avsteg från det uttalandet, eftersom det vore angeläget att gå upp till bevis. Såvitt jag vet och såvitt befolkningen i Värmland känner till är det enskilda företag som har skapat sysselsättningen. Glöm aldrig bort att de stora företagen verkligen har betytt oerhört mycket under decennier för Värmlands blomstring. Detta län skulle i dag självfallet inte ha haft 283 000 invånare om det inte hade funnits just den företagarganda och den verkliga dådkraft som skapade de stora

företagen och de basnäringar som fortfarande finns. Där finns det oerhört mycket kvar att ge, och det skall vi förlita oss på i ett samhälle byggt på marknadsekonomins grundvalar.

GUNNAR OLSSON (s):

Herr talman! Tre mycket korta kommentarer – det skall också bli mina sista.

Jag lovar att jag inte skall irritera centerns distriktsordförande i Värmland mera med de valsiffror som hans parti uppnådde, men det var ändå så, Bertil Jonasson, att löftena i valrörelsen från borgerligt håll gick ut på att praktiskt taget alla skulle få det bättre. Borgerliga regeringar har nu avlöst varandra i snabb följd sedan i oktober 1976. Jag har icke i min verksamhet träffat en enda värmlänning som anser att han har fått det bättre.

Göthe Knutson återoppar vpk:s motion. När vi studerade den motionen fann vi att många av förslagen i den helt sammanföll med de skrivningar som fanns i vår sysselsättningsmotion, avlämnad i januari månad. Jag menar att ett bra förslag, eller flera, inte blir sämre av att upprepas av ytterligare ett parti. Om jag minns rätt var det elva punkter i vpk:s motion, och här återoppar Göthe Knutson bara en. Där fanns många bra förslag, och vi kunde nästan våga påstå att de till viss del var plankade från vår sysselsättningsmotion.

Sedan skall jag bara skicka med industriministern några ord. Vi kommer förmodligen till ett krisskede i Åmotfors och Deje. Det kan kanske tyckas vara mycket pengar, om vi skulle tvingas in i en situation där vi måste investera mellan 15 och 20 miljoner på vartdera av de här brukena. Men, som jag har sagt, det måste bli billigare att se till att jobben finns kvar än att få ytterligare 250 personer arbetslösa i resp. Deje och Åmotfors. Jag vill bara tala om för statsrådet, att i Forshaga kommun, där Dejefabriken är belägen och där det i dag bor 12 000 människor, finns redan över 2 000 som i brist på arbete i sin egen hemkommun är tvingade att pendla till jobb på annat håll.

I Åmotfors finns, förutom pappersbruket, Norma Projektilfabrik, och vid den enheten uppträder då och då orosmoln som en gång för alla måste skingras. Vi är från Värmlandssidan icke beredda att släppa något av den verksamhet som är knuten till Norma Projektilfabrik, för vi vet att hela Åmotfors samhälle är uppbyggt på de här två enheterna: dels pappersbruket, dels projektilfabriken.

BERTIL JONASSON (c):

Herr talman! Sune Johansson framhåller som en positiv åtgärd den socialdemokratiska jordbrukspolitiken. Jag vill säga att om det är någonting som har skapat ett besvärligt sysselsättningsläge för Värmland, så är det väl följderna av en socialdemokratisk jordbrukspolitik. Det kan ingen i detta land som något har försökt att följa de frågorna bestrida.

Sedan säger Sune Johansson att Bertil Jonasson inte har krävt någon sysselsättningsgaranti för Kockums i Filipstad m. fl. Men, Sune Johansson, det är ju den sysselsättningsgaranti som varvsindustrin fick som är unik, och det är det som vi har sagt. Då är det väl inte lönt att kräva att än det ena, än det

andra företaget skall få en dylik garanti. Det är inte det vi är ute efter, utan vi säger att vi borde ha kunnat få litet mera pengar av vad staten har att satsa, om man inte hade gått så långt när det gäller varvsindustrin.

Jag skall inte så mycket gå in på vad Gunnar Olsson har sagt här om val och annat. Det skulle bli bättre med en trepartiregering, skulle jag ha sagt. Det har jag också sagt. Jag visste mycket väl att vi hade en besvärlig situation 1976 och att det skulle bli svårt framöver. Jag trodde då – liksom jag nu mer och mer förstår att det var nödvändigt – att det var bättre med en icke-socialistisk regering. Det har vi sett.

Till sist, herr talman, beklagar jag att den här diskussionen gått ut på många sidospår och tagit riksdagens tid i anspråk. Jag har för egen del interPELLERAT och krävt bättre möjligheter för sysselsättningen i Värmland. Den är jag bekymrad över och vill göra någonting för. Men jag har framhållit att vi bör vara realistiska och se på vad som är möjligt.

Värmland saknar inte möjligheter, och gemensamt skall vi arbeta för att klara av de svårigheter som vi f. n. befinner oss i. Jag tror också att vi gör det om vi arbetar positivt på olika sätt. Men ni socialdemokrater och vpk-are får ursäkta mig om jag inte tror på en totalstyrd planering av avverkningarna i skogen och om jag inte tror på att en socialisering av de värmländska basnäringarna skulle vara lösningen. Det kan jag icke finna.

RAUL BLÜCHER (vpk):

Herr talman! Nej, Göthe Knutson, även om vi båda står mycket långt ifrån varandra i fråga om samhällssyn har vi ändå samma historia att se tillbaka på, analysera och lära av. Och min historia började lika litet år 1917 som Göthe Knutsons kan ha börjat, förslagsvis, 1789.

På 1800-talet fanns det fortfarande ett utrymme för tillväxt genom nya effektivare maskiner, genom konkurrens och investeringar. Den möjligheten finns inte i dagens samhälle. Göthe Knutson kan inte ha undgått att se hur monopolkapitalismen utbreder sig, hur storbolagen i Värmland under senare år snarast har varit hämmande för den industriutveckling som skulle ha kunnat ske.

Storbolagen spelar inte samma positiva roll i dag som de en gång har spelat, för de har spelat en mycket positiv roll i utvecklingen under 1800-talet, när det var nödvändigt med nya investeringar. Dessa möjligheter finns emellertid inte i dag. Vad vill Göthe Knutson peka ut för framtidsperspektiv för den nuvarande industrin i Värmland?

GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Jag nöjer mig med att stå kvar här i bänken:

Jag kan direkt svara Raul Blücher, även om det kanske är ganska meningslöst, eftersom vi vet att kommunistiska talare i allmänhet brukar hålla sig envist till sin vokabulär om monopolkapitalism osv. Och så fortsätter de att hålla kvar skygglapparna och vill inte se utvecklingen sådan den verkligen har varit och se vad utvecklingen kan ge fortsättningsvis, om vi får behålla en marknadsekonomi och en enskild företagsamhet.

Måndagen den
12 november 1979

*Om sysselsätt-
ningen i Värmlands
län*

Det är inte statliga utredningar, planhushållning och statliga kommissioner som skapar verklig sysselsättning i Sverige, utan det är enskilda initiativ. De gäller bl. a. utveckling industriellt, även maskinellt i form av nya maskiner. Jag är minst sagt förvånad över att en vpk-företrädare eller över huvud taget någon person kan stå upp och påstå att det inte fortgår en utveckling av tekniskt slag. Vi är faktiskt bara på tröskeln till robotåldern, och detta kommer att kräva mycket stora förändringar.

Gunnar Olsson bekräftar här att det var avsiktligt som han och de andra socialdemokraterna från Värmland gjorde gemensam sak med vänsterpartiet kommunisterna. Det var nio punkter – Gunnar Olsson trodde det var elva, men felräkningen är ursäktlig – i utvecklingsplanen i den kommunistiska motionen. Och den första punkten – märk väl – började: ”Samhället övertar helt Värmlands basnäringar.” Det är med andra ord de socialdemokratiska ledamöternas i Värmland målsättning, och det är angeläget att väljarna har detta klart för sig när de går till val 1982.

Jag kan vidare konstatera att Gunnar Olsson ursäktade sig med att det fanns så mycket gemensamt i den kommunistiska motionen och den socialdemokratiska – ja, desto värre! Gunnar Olsson, Raul Blücher, Nils Berndtson m. fl. får sedan avgöra huruvida vänsterpartiet kommunisterna möjligen plankat en socialdemokratisk motion. Det var ju vad Gunnar Olsson antydde, men den debatten skall jag inte lägga mig i.

Vad som är angeläget att konstatera är att socialdemokraterna, som hade regeringsmakten fram till 1976, så totalt missade att utöva den planering som de nu så envist talar om. Det var under den förra högkonjunkturen 1974–1975, då socialdemokraterna fortfarande innehade regeringsmakten, som de planer borde ha gjorts upp som skulle ha medverkat till att vi lättare skulle ha klarat den långa lågkonjunkturen i svensk ekonomi. Det som man i dag talar om, nämligen långsiktig planering, har man missat så totalt tidigare. Den första krisen i Värmland under, skall vi säga, modern tid började 1966 eller 1967 med nedläggningen av Mölnbacka-Trysil AB:s anläggningar i Forshaga, och den observerades i hög grad av den dåvarande regeringen. 1968 och 1969 konstaterade den dåvarande inrikesministern Rune Johansson, som hade hand om lokaliseringspolitiken, att Värmland var ett krislän, men att man – dvs. den dåvarande socialdemokratiska regeringen – skulle klara av krisen. Man talade om att uppföra en storarbetsplats utanför Karlstad med ca 1 000 anställda. Men vad har hänt? Det har faktiskt icke blivit någonting av den politik som socialdemokraterna då föresatte sig att föra till värmlänningarnas fromma.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 12 Om säkerheten vid reaktorbyggen

Nr 26

Måndagen den
12 november 1979

*Om säkerheten
vid reaktorbyggen*

Statsrådet CARL AXEL PETRI erhöll ordet för att besvara *Oswald Söderqvists* (vpk) den 15 oktober anmälda interpellation, 1979/80:17, till industriministern, och anförde:

Herr talman! Oswald Söderqvist har frågat industriministern dels vilka åtgärder industriministern vidtagit med hänsyn till det som inträffat vid montering av förankringsbultar i kärnreaktorerna i Ringhals, dels om industriministern anser att kontrollsystemen när det gäller de svenska reaktorbyggena är tillförlitliga och i så fall varför, dels vilka möjligheter svenska myndigheter har att ingripa mot ett multinationellt företag som Mannesman när grovt fusk avslöjas som i detta fall och dels hur industriministern bedömer möjligheterna att garantera säkerheten vid framtida reaktorbyggen i Sverige.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på interpellationen. Som svar på frågorna vill jag anföra följande.

De felaktiga bultarna upptäcktes av anläggningsinnehavarens kontrollorgan, statens anläggningsprovning, vid kontroller inom ramen för de kontrollplaner som har utarbetats av anläggningsägaren och godkänts av kärnkraftinspektionen. För att förvissa sig om att liknande inte föreligger hos de i drift varande kärnkraftverken har kärnkraftinspektionen begärt att från dessa få en redogörelse för hur kontrollen av förankringsbultar skett. Dessa spørsmål är vidare efter anmälan föremål för granskning av justitiekanslern. Kontrollrutinerna är dessutom föremål för översyn av kärnkraftinspektionen. Det måste vidare förutsättas att det pågående utredningsarbetet med anledning av Harrisburgsolyckan, som beräknas bli slutfört inom kort, kommer att föranleda en bedömning och en prövning av säkerhets- och kontrollfrågorna över huvud taget. Mot denna bakgrund anser jag det inte behövligt eller lämpligt att nu vidta några särskilda åtgärder.

Vid uppförandet av kärnkraftsanläggningar i Sverige är det enligt gällande regler anläggningsinnehavaren som är ansvarig inför tillsynsmyndigheterna. Det finns därför inte möjligheter för tillsynsmyndigheterna att ingripa mot enskilda underentreprenörer.

OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Jag tackar energiministern för svaret. Det är glädjande att energiministern nu har så att säga materialiserats och står till förfogande för att svara på de många och viktiga frågor som utvecklingen på energiområdet kommer att ställa. Energiministern är välkommen, och jag ser med förväntan fram mot många intressanta meningsutbyten.

Så till dagens interpellation: Jag har, herr talman, fått många svar på frågor och interpellationer under den korta tid som jag har arbetat i den här församlingen, men frågan är om inte detta interpellationssvar tar priset när det gäller undanglidanden, ovilja att ta upp själva sakfrågan och t. o. m. direkta felaktigheter.

För det första har vi här ovedersägliga bevis på att fusk i mycket stor

omfattning har förekommit vid byggandet av våra kärnkraftverk. Det har erkänts av anläggningsinnehavaren, Vattenfall. Statens kärnkraftinspektion, som är ansvarig närmast under regeringen, har erkänt att den inte känt till dessa förhållanden och att dess resurser att följa upp och övervaka detta är helt otillräckliga. Detta kommer fram i ett läge då säkerheten vid kärnkraftsanläggningar ställs under debatt mer än någonsin tidigare, och den omskrutna, höga säkerhetsnivån, vid framför allt svenska kärnkraftverk, börjar visa sig alltmera osäker och påminna mera om propaganda än om verkliga fakta.

För det andra påstås det att Vattenfall självt har upptäckt och åtgärdat byggfusket. Javisst, Vattenfall fick för något år sedan rapport om dessa saker av kontrollmyndigheten statens anläggningsprovning och försökte naturligtvis att snarast möjligt sopa skandalen under mattan, till priset av nära 1 milj. kr. Men fick statens kärnkraftinspektion eller regeringen veta någonting? Vi skall inte tala om allmänheten, för det är naturligtvis en självklarhet att Vattenfall och andra kärnkraftsintressenter anser att svenska folket skall veta så litet som möjligt om de negativa sidorna av kärnkraftsutbyggnaden. Faktum är, så långt jag vet, att statens kärnkraftinspektion var helt ovetande och att regeringen om möjligt visste ännu mindre. Och det ger mig anledning att ställa en första uppföljningsfråga till energiministern: Är det tillfredsställande att så allvarliga händelser som det här rör sig om inte rapporteras vidare till högre organ och myndigheter? Hur stora friheter har ett statligt verk som Vattenfall? Skall det bestämma och avgöra vad som är viktigt och riktigt i den svenska energipolitiken? Sanningen är ju att ingenting kom ut förrän pressen slog larm i frågan.

För det tredje har det av Vattenfall påståtts att *alla fel har avhjälpats*, vilket är lögn. Långt ifrån alla av dessa felaktiga bultar har kunnat kontrolleras, och ännu färre har kunnat bytas ut. Det har vi statens kärnkraftinspektions chefs eget ord på. Nu är detta inte bara en fråga om felaktiga bultar, även om det, i sig självt är allvarligt nog. Den stora, principiella frågan är: Hur står det till med kontrollen och uppföljningen av den svenska kärnkraftsutbyggnaden? Det gäller både på det ekonomiska området, vilket det finns all anledning att återkomma till, och på det tekniska, som vi debatterar här i dag. Det vi redan vet får det här interpellationssvaret att framstå som ett underligt aktstycke. Jag har inte fått tillfredsställande svar på någon av mina frågor, möjligtvis med undantag av den första. Jag kan t. v. acceptera att regeringen, och nu också den nye energiministern, avvaktar resultatet av de utredningar som har satts i gång och de kontrolluppgifter som har infördrats, innan ytterligare konkreta ingripanden görs. Men jag kan inte acceptera den inställning som lyser igenom interpellationssvaret, att allting egentligen är väl beställt och att det som inträffat är bagateller som kan lösas med redan gällande rutiner.

Jag upprepar därför:

Anser energiministern att de kontrollrutiner som finns när det gäller de svenska reaktorbyggena är tillförlitliga, och vad grundar sig i så fall den bedömningen på?

Hur bedömer energiministern möjligheterna att garantera säkerheten vid

den framtida reaktoruthyggnaden i Sverige?

Står regeringen och energiministern helt handfallna inför ett multinationellt företag som Mannesman, när det bevisligen genom sin verksamhet här i landet bidrar till att säkerhetskrav inte uppfylls?

PÄR GRANSTEDT (c):

Herr talman! I den uppmärksammade filmen Kinasyndromet finns det en passus där filmens hjälte, om jag så får säga, upptäcker att det förekommit allvarligt fusk med svetsfogar och att kontrollerna som skulle ha gjorts inte hade gjorts på ett riktigt sätt. Man hade bara kopierat röntgenfilmen i stället för att röntga runt alla fogarna.

I början när denna film visades i USA sade man från kraftindustrin att detta är en trevlig och bra thriller men att sådana saker inte förekommer i verkligheten. Nu visade det sig ju att det var mycket som förekom i Kinasyndromet som faktiskt kunde förekomma i verkligheten.

Det är intressant att vi här i Sverige har fått en alldeles egen belysning på att sådant som man trodde bara hörde hemma i thrillerns värld faktiskt också kan förekomma, dvs. ett systematiskt fusk med säkerheten vid kärnkraftverk. Det här är alltså en ganska skrämmande företeelse. Det är precis ett exempel på den typ av företeelser om vilka man har sagt oss: Detta kan bara inte hända. Vi har så enormt förnämliga kontrollinstrument att det inte kan förekomma någonting sådant.

Nu har det alltså visat sig att det kunde förekomma ett systematiskt fusk med någonting som är vitalt för säkerheten i kärnkraftverken. Härmed blir det en principfråga, som inte bara handlar om bultar utan egentligen om hela den garanti som har getts oss, att kärnkraftverken är verkligen säkert byggda. Man frågar sig alltså till att börja med: Hur är detta över huvud taget möjligt? Hur har någonting sådant kunnat ske i svenska kärnkraftverk?

Nästa fråga är naturligtvis: Kan man dra mer än en slutsats av detta, nämligen att man måste se till att någonting liknande inte kan hända, varken på detta område eller på andra områden?

Jag tycker också att statsrådet Petri är något glidande när det gäller frågan om huruvida detta skall föranleda en översyn av de svenska säkerhets- och kontrollfrågorna över huvud taget. Den frågan skjuts upp tills man har utvärderat Harrisburgsolyckan. Jag vet inte riktigt hur man skall tolka detta. Det är självklart att en utvärdering av Harrisburgsolyckan kan resa ännu fler frågetecken när det gäller säkerheten och kontrollen, vilka också kan föranleda behov av förändringar och skärpningar. Men det måste väl ändå vara så, att denna händelse i sig är tillräcklig för att säga oss att den nuvarande kontrollen inte är nog, att det alltså fordras skärpning och att det fordras effektivare kontroll än den vi haft tidigare.

Det skulle vara värdefullt att få ett rakt uttalande från statsrådet Petri om att vi måste få till stånd en ordentlig skärpning. Man ställer sig också frågan: Hur vet vi att det inte kan ha förekommit liknande fusk på andra områden när det gäller kärnkraftverksbyggen? Hur vet vi att detta är det enda fusket av betydelse som har förekommit? Det kunde också vara intressant att få belyst

*Om säkerheten
vid reaktorbyggen*

på vilket sätt vi kommer att få oss försäkrat att det inte finns andra exempel på fusk i svenska kärnkraftverk på för säkerheten vitala områden.

Statsrådet CARL AXEL PETRI:

Herr talman! Först vill jag understryka vad som är sagt: Det har skett ett fusk här, ett mycket allvarligt fusk. Det är i sig en mycket allvarlig historia. Men det må också framhållas att detta fusk blev upptäckt vid den kontroll som skedde. Vi de förfrågningar som har gjorts till kärnkraftinspektionen har framhållits att man där väl visste vad som hänt, och att detta hade framkommit vid den normala kontrollen.

Enligt min mening utgör emellertid det som har hänt här ett allvarligt memento. Jag tycker det är angeläget att understryka vikten av att man hela tiden ser över säkerheten. På reaktorer i drift görs det också återkommande besiktningar. Men det dröjer inte länge tills vi för vår del kommer att få utvärderingen av Harrisburgolyckan, och jag utesluter inte att det kan ge anledning till nya säkerhetsåtgärder. Frågan är så allvarlig att man verkligen inte kan lämna den åsido.

PÄR GRANSTEDT (c):

Herr talman! Statsrådet Petri pekar på att det här fusket faktiskt blev upptäckt och anför det som något slags förmildrande omständighet. Och det är riktigt att det blev upptäckt – annars skulle vi inte haft möjlighet att diskutera det här i kammaren. Om det förekommit fusk i kärnkraftverksbyggen som inte har upptäckts, så vet ju varken statsrådet Petri eller jag om det, och vi kan alltså inte göra det till föremål för någon debatt. Men detta är det stora frågetecknet. Kan det ha förekommit fusk i kärnkraftverksbyggen som inte har upptäckts och hur tänker man från vederbörande myndigheters sida försäkra sig om att det inte har gjort det? Det är sådana frågor som den här situationen ger anledning till.

Sedan säger statsrådet Petri, om jag uppfattade det rätt, att han finner det inte uteslutet att utvärderingen av Harrisburgolyckan kan föranleda en översyn av säkerhetsbestämmelserna och av kontrollen. Jag tycker fortfarande att ett sådant uttalande är ganska svagt. Är det ändå inte så, att redan detta som vi nu diskuterar är skäl nog för att se till att vi får en effektivare kontroll redan i inledningsskedet när kärnkraftverken uppförs?

OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Det visar sig att frågeställningarna kvarstår. Det hjälper inte att man som det sägs upptäckte detta. Då saken för några veckor sedan var aktuell tvingades SKI:s representanter att såväl i TV som i den övriga pressen sitta och erkänna att det här var betydligt mer omfattande än de själva hade känt till. När uppgifterna från de arbetare som avslöjade detta kom fram, stod SKI:s ledning i stort sett handfallen. Man visste inte om att fusket hade den omfattning som det faktiskt visat sig ha. Det var här fråga om de bultar jag tidigare talade om.

Det är otillfredsställande att man här bara hänvisar till att man skall

avvakta utredningen om Harrisburgsolyckan. Det måste ju finnas något slags ambition hos regeringen och framför allt hos den nye energiministern att på ett mera allvarligt och konkret sätt ta itu med dessa saker. Vi har från vpk:s sida tidigare krävt att det borde tillsättas en parlamentarisk fempartikommission som fick uppgift och myndighet att kontrollera hela det bakomliggande materialet och få fram vad som verkligen har förekommit. Att döma av vad som nu har sagts eller rättare av vad som inte har sagts ter sig detta krav ännu mera motiverat än det gjorde tidigare.

Vattenfalls roll här är intressant. Vattenfall är ett stort statligt verk som – det blir mer och mer tydligt – under många år opererat högst självständigt i den svenska energipolitiken. Vattenfall har drivit fram ställningstaganden och beslut, som t. o. m. varit emot nationens intressen i långa stycken. Detta har Vattenfall kunnat göra utan att ha blivit slaget på fingrarna av de övervakningsmyndigheter som har funnits och skulle ha sett till att den här utvecklingen inte kommit till stånd.

I det här fallet är man alltså ansvarig för säkerheten vid kärnkraftsbyggena. Men man har inte haft tillräcklig kontroll eller myndighet för att ens kunna övervaka sina egna underentreprenörer, utländska firmor typ Mannesman, där vi vet att det också har fuskats vid kontrollåtgärderna. Vid upptäckten av felaktiga installationer har man sett till att dessa märken tagits bort. De har fått passera vid kontroll utan att man har vidtagit några åtgärder. Vad vet statens kärnkraftsinspektion och regeringen om detta? Hur många sådana markeringar har tagits bort och hur många bultar har hoppats över vid dessa kontroller?

Här återstår alltså mycket. Det är principiella frågor som inte enbart gäller bultarna. Det är bara det att denna fråga kommit upp nu. Detta ställer alltså ett än större krav på regeringen att verkligen vidta åtgärder, så att sådana här saker inte kan upprepas vare sig det gäller bultar eller andra installationer.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 13 Föredrogs och hänvisades

Proposition

1979/80:4 till arbetsmarknadsutskottet

§ 14 Föredrogs och hänvisades

Proposition

1979/80:25 till utskott enligt följande:

Bil. 1	.....	– justitieutskottet
Bil. 2	.....	– försvarsutskottet
Bil. 3	.....	– socialutskottet
Bil. 4	.....	– trafikutskottet
Bil. 5	.....	– finansutskottet
Bil. 6	punkterna 1–5 och 15	– kulturutskottet
	punkterna 6–14, 16 och 17 ..	– utbildningsutskottet

Nr 26	Bil. 7	.....	– jordbruksutskottet
Måndagen den	Bil. 8	.....	– näringsutskottet
12 november 1979	Bil. 9	punkten 1	– socialutskottet
		punkterna 2 och 3	– arbetsmarknadsutskottet
<hr/> <i>Anmälan av interpellation</i>	Bil. 10	.....	– civilutskottet
	Bil. 11	.....	– näringsutskottet
	Bil. 12	Avskrivning av oreglerade kapitalmedelsförluster	– finansutskottet

§ 15 Föredrogs och hänvisades

Propositioner

1979/80:40 till skatteutskottet

1979/80:47 till jordbruksutskottet

§ 16 Föredrogs men bordlades åter

Konstitutionsutskottets betänkanden 1979/80:8–10 och 12–14

Justitieukskottets betänkanden 1979/80:1, 2 och 4

Lagutskottets betänkanden 1979/80:1, 3–6 och 8

Försvarsutskottets betänkanden 1979/80:1–4

Socialförsäkringsutskottets betänkanden 1979/80:1–3

Socialutskottets betänkanden 1979/80:6 och 7

Arbetsmarknadsutskottets betänkande 1979/80:2

§ 17 Föredrogs och bifölls

Interpellationsframställningar 1979/80:55–57

§ 18 Anmälan av interpellation

Anmäldes och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

den 12 november

1979/80:58 av *Kjell-Olof Feldt* (s) till ekonomiministern om den ekonomiska politiken:

I den förteckning över propositioner, avsedda att avlämnas hösten 1979, som regeringen överlämnade den 23 oktober uppgavs att en proposition angående den ekonomiska politiken skulle avlämnas i november. Den 8 november meddelade ekonomidepartementet att någon sådan proposition inte var att vänta i höst.

Detta handlings sätt är i hög grad anmärkningsvärt med hänsyn till de dramatiska förändringar som inträffat i det ekonomiska läget sedan en regeringsproposition om den ekonomiska politiken senast behandlades av riksdagen i början av juni. Med det av regeringen nu valda förfarandet

kommer några riktlinjer för den ekonomiska politiken inte att kunna behandlas av riksdagen förrän i mars 1980.

De riktlinjer för den ekonomiska politiken som beslöts av riksdagen i juni byggde på en bedömning av den svenska ekonomins tillstånd och den framtida utvecklingen, som i flera grundläggande avseenden inte längre är hållbar. I våras utgick man från en i stort sett positiv konjunkturutveckling, en avsaktande inflation och ett begränsat underskott i utrikeshandeln. Sedan dess har de internationella konjunkturutsikterna allvarligt försvagats. Inflationstakten har ökat påtagligt. Underskottet i bytesbalansen ser ut att för 1979 bli nära 10 miljarder större än vad riksdagen räknade med i våras. Bakom dessa försämringar ligger till en del de under sommaren kraftigt höjda oljepriserna, men också andra faktorer hotar på nytt tillväxt och balans i vår ekonomi.

Investeringsutvecklingen förefaller nu att bli avsevärt svagare än man trodde i våras. Det gäller industrins investeringar men också bostadsbyggnandet, som drabbats av klara krissympptom. Sveriges valutaläge har också försvagats, vilket bl. a. tagit sig uttryck i en höjning av räntan med 1,5 %. Kreditpolitikens stora svårigheter att hantera likviditet och kreditmarknad har blivit alltmer uppenbara.

Redan dessa många signaler om den svenska ekonomins kritiska läge borde ha föranlett regeringen att redan under hösten aktualisera nödvändiga ekonomiskt-politiska åtgärder. Regeringen fick dessutom av riksdagen i juni flera uppmaningar att se över den ekonomiska politiken. Finansutskottet uttalade sålunda i sitt av riksdagen godkända betänkande 1978/79:40 att frågan om omfattningen och inriktningen av de erforderliga ekonomiskt-politiska besluten får tas upp i höst. Detta uttalande gjordes mot bakgrunden av den oro utskottet uttryckte för bl. a. den framtida prisutvecklingen och bristen på arbetskraft inom vissa områden. Man krävde kraftfulla åtgärder för att öka den yrkesmässiga och regionala rörligheten, skyndsamma åtgärder för att öka sparandet och förnyade överläggningar med kommunförbunden för att komma till rätta med den kommunala utgiftsutvecklingen. Dessa uttalanden gjordes sålunda innan oljepriserna höjts, inflationen skjutit ny fart och konjunkturutsikterna försämrats. Riksdagen har dessutom krävt åtgärder för att säkerställa genomförandet av det antagna bostadsbyggnadsprogrammet mot bakgrunden av att igångsättningen 1979 ser ut att klart understiga det mål som uppställts.

Vidare har under hösten de stora löntagarorganisationerna krävt att klara besked snarast skall lämnas om den ekonomiska politikens framtida inriktning, så att rimliga betingelser kan skapas för förhandlingarna om lönerna för 1980. I regeringsförklaringen av den 12 oktober sägs att regeringen kommer att ta kontakt med parterna för att diskutera det ekonomiska läget. Sådana kontakter har också ägt rum. Någon offentlig redovisning har inte skett av vilka uppfattningar regeringen därvid redovisade. Enligt uppgift skulle dock några klarläggande besked om den framtida ekonomiska politiken inte ha lämnats. Under alla förhållanden måste det betecknas som anmärkningsvärt om regeringen skulle ha redovisat ekonomiskt-politiska

planer i interna överläggningar som inte delges riksdagen. Har något sådant inte skett, måste regeringens passivitet antas allvarligt försvåra löneförhandlingarna. Dessa skulle då inte förses med nödvändigt samhällsekonomiskt underlag förrän i mars 1980.

Med hänvisning till det anförda vill jag till ekonomiministern rikta följande frågor:

1. Varför vill regeringen inte – såsom av riksdagen förutsattes i juni – avlämna någon proposition i höst om den ekonomiska politiken?
2. Vilka besked om det ekonomiska läget och om regeringens ekonomiskpolitiska planering har lämnats till arbetsmarknadens parter?
3. Vilka åtgärder avser regeringen att vidta för att bemästra inflationen, lösa de akuta problemen på arbetsmarknaden och säkerställa ett bostadsbyggande på den angivna nivån 60 000 lägenheter?

§ 19 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 9 november

1979/80:108 av *Bertil Måbrink* (vpk) till justitieministern om säpos verksamhet:

Helt uppenbart är att säpo bedriver politisk åsiktsregistrering. Det finns flera fall som dokumenterar detta. Det senaste exemplet är Karlskronafallet.

Jag vill därför fråga justitieministern:

Vilka åtgärder avser regeringen att vidta för att få slut på säpos politiska åsiktsregistrering?

den 12 november

1979/80:109 av *Margit Odelsparr* (c) till jordbruksministern om användningen av högsvavlig eldningsolja i norra Sverige:

Under de senaste åren har flera fall av cancer bland barn uppstått på Alnön. Alnön är beläget strax norr om Sundsvalls centrum inom ett högt industrialiserat område. Bland befolkningen har det nu uppstått oro för om det föreligger ett samband mellan uppkomsten av cancer och andra sjukdomar och användning av högsvavlig eldningsolja i området.

I de södra delarna av landet tillåts endast lågsvavlig olja, dvs. eldningsolja innehållande högst 1 viktprocent svavel, medan det i de norra delarna av landet, bl. a. i Västernorrlands län, används eldningsolja med 2,5 viktprocent svavel fram till den 30 september 1984.

Med hänvisning till det anförda vill jag till jordbruksministern ställa följande fråga:

Överväger jordbruksministern, mot bakgrund av befarat samband mellan cancer och högt svavelutsläpp, att förkorta dispenstiden för användning av högsavlig eldningsolja i de norra delarna av landet?

1979/80:110 av *Oswald Söderqvist* (vpk) till kommunikationsministern om återupptagande av järnvägstrafiken mellan Enköping och Uppsala:

Järnvägen mellan Enköping och Uppsala har under många år fått förfalla som en förberedelse till en definitiv nedläggning. I samband med att en ny förbifart vid Enköping, i form av ett motorvägsbygge, nu har iordningställts, har järnvägen klippts av. Några pengar till den planfria korsning som är nödvändig finns inte tillgängliga. Enligt uppgift skulle kostnaden för en viadukt röra sig omkring 1 milj. kr., medan hela motorvägsbygget går på mångdubbla beloppet.

Det visar sig nu att resandeströmmen mellan Uppsala och Enköping ökar kraftigt. Framför allt är inpendlingen till Uppsala betydande. Länsstrafikbolaget befarar att det kan bli svårigheter redan under vintern när det gäller att klara resandeströmmen på grund av brist på landsvägsbussar och förare.

Jag vill därför fråga kommunikationsministern:

Vill kommunikationsministern medverka till att trafiken på Enköpingsbanan snarast kan återupptas?

1979/80:111 av *Oswald Söderqvist* (vpk) till statsrådet Carl Axel Petri om den fortsatta utbyggnaden av kärnkraftsaggregatet Forsmark 3:

Regeringen har beviljat ytterligare 200 milj. kr. till fortsatt utbyggnad av kärnkraftsaggregatet Forsmark 3.

Med hänsyn till den osäkerhet som råder om den fortsatta utbyggnaden av kärnkraft i Sverige, beroende på det kommande resultatet av folkomröstningen, förefaller det egendomligt att en så stor summa investeras i en anläggning som vi inte säkert vet kommer att kunna utnyttjas.

Jag vill därför fråga energiministern:

Vilka bedömningar har gjorts av regeringen i den här frågan, och anser energiministern att det är vettigt att i nuläget göra en sådan investering?

§ 20 Kammaren åtskildes kl. 16.43.

In fidem

BENGT TÖRNELL

/ Solveig Gemert