

1980/81:122

Torsdagen den 23 april

Kl. 12.00

Förhandlingarna leddes till en början av tredje vice talmannen.

1 § Anmälan om kompletteringsval till utskott

Anf. 1 TREDJE VICE TALMANNEN:

Centerpartiets partigrupp har som suppleant i lag- och kulturutskotten under Olle Erikssons ledighet anmält hans ersättare Åke Andreasson.

Tredje vice talmannen förklarade vald till

suppleant i lagutskottet

Åke Andreasson (c)

suppleant i kulturutskottet

Åke Andreasson (c)

2 § Svar på fråga 1980/81:370 om viss yrkesutbildning i Landskrona

Anf. 2 Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Hugo Bengtsson har frågat mig vilka initiativ som avses att vidtagas för att säkerställa en kvalitativ yrkesutbildning i Landskronaregionen efter 1983, då enligt frågeställaren nedläggningen av Öresundsvarvet äventyrar en betydande del av regionens yrkesutbildning.

Inledningsvis vill jag nämna att inom gymnasieskolan får undervisning i arbetsteknik eller annan utbildning med samma syfte helt eller delvis förläggas till arbetsställe utanför gymnasieskolan, s. k. inbyggd utbildning. Den inbyggda utbildningen är en del av gymnasieskolan, vilket innebär att skolstyrelsen har ansvaret även för denna del av undervisningen.

Den inbyggda utbildningen vid Öresundsvarvet svarar f. n. för nästan en tredjedel av intagningskapaciteten för den yrkesförberedande utbildningen i Landskrona kommuns gymnasieskola.

Med anledning av en skrivelse från Svenska metallarbetareförbundets avdelning 40 i Landskrona angående Öresundsvarvets verkstadsskola besökte jag nyligen Landskrona och träffade förträdare för Öresundsvarvet och kommunen. Jag informerades då om att skolstyrelsen i Landskrona har tillsatt en särskild arbetsgrupp som skall se över utbildningssituationen i kommunen. Arbetsgruppens uppgift är bl. a. att utreda möjligheterna till alternativ utbildning vid varvet och möjligheterna att öka kapaciteten på befintliga linjer och specialkurser. Jag finner det angeläget att en lösning kommer till stånd, som ger Landskronaregionen fortsatt hög standard i fråga om yrkesutbildning. I avvaktan på resultatet av arbetsgruppens arbete är jag f. n. inte beredd att ta några särskilda initiativ.

Anf. 3 HUGO BENGTTSSON (s):

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

Anledningen till frågan är att industriministern i varvspropositionen, som riksdagen om någon månad kommer att ta ställning till, har tagit upp frågan hur yrkesutbildningen på Öresundsvarvet skall kunna drivas vidare. Men industriministern presenterar enligt mitt förmenande inte någon lösning på problemet. Det enda jag där kan konstatera är att industriministern är beredd att låta skolan fullfölja sitt arbete beträffande de elever som redan är intagna. Men därutöver nämner han ingenting. Och jag menar att det är mycket angeläget att denna skola kan drivas vidare.

Nu säger statsrådet Mogård i sitt svar att hon finner det angeläget att en lösning kommer till stånd som ger Landskronaregionen fortsatt hög standard i fråga om yrkesutbildning. Det är ungefär vad industriministern uttalar i varvspropositionen, när han säger att han finner det angeläget att den kompetens som finns inom verkstadsskolan även i fortsättningen tas till vara. På den punkten är vi tydligen helt överens. Jag delar både statsrådet Mogårds och industriministerns uppfattning i detta avseende.

Men min fråga blir på vilket sätt detta skall ske. Snara åtgärder behövs, så att intagningar till skolan kan äga rum också i år. Det gäller att bibehålla den höga standard på yrkesutbildningen som vi uppenbarligen är överens om nu finns. Den utbildning som ges vid verkstadsskolan svarar också, som statsrådet säger, för en mycket stor del av regionens yrkesutbildning. Om vi inte skall skingra den kvalificerade lärarkader som finns på skolan, är det nödvändigt att den överenskommelse som statsrådet talar om i sitt svar utformas så, att intagning till skolan kan ske också nu från halvårsskiftet i år. Det är på denna punkt som jag hoppas att statsrådet kommer att medverka, så att intagning blir möjlig.

Anf. 4 Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Som jag sade i mitt svar besökte jag Landskrona och hade, som jag tycker, väldigt konstruktiva diskussioner med företrädarna för både

varvet och kommunen. Jag fann kommunföreträdarnas idéer mycket intressanta, och jag försäkrade dem att jag med glädje skulle försöka medverka till en bra lösning på de problem som nu har uppstått. Jag tror att jag faktiskt skingrade deras oro i ganska stor utsträckning – det var i varje fall min avsikt.

Jag räknar med att kommunen ganska snart kommer att vända sig till regeringen med sina förslag. Arbetsgruppen har nyss börjat arbeta och var inne i ett sådant skede att det vore olyckligt om jag tog några initiativ utan att ha försäkrat mig om att mina idéer ligger i linje med kommunens idéer.

*Om viss yrkesut-
bildning i Lands-
krona*

Anf. 5 HUGO BENGTTSSON (s):

Herr talman! Det är verkligen bråttom, som jag sade i mitt förra anförande, därför att en överenskommelse måste träffas så att kontinuiteten i skolan och skolans arbete kan fullföljas. Jag tar gärna med mig statsrådets besked att hon avvaktar vad den lokala kommittén, som samarbetar med länskolnämnden, kommer fram till. Jag vet att man har förslag till lösningar, och jag skall se till att kontakter nu kommer att tas.

I det här sammanhanget vill jag också skjuta in en annan propå, som jag tycker att man allvarligt borde pröva. Jag vill erinra statsrådet om vad som gjordes för några år sedan, när vi beslutade att lägga ner Eriksbergs Mekaniska Verkstad och den varvsrörelse som då fanns på Lindholmen. Riksdagen beslutade som bekant att släppa till – om jag minns rätt – 60 milj. kr. för att man skulle kunna driva yrkesutbildningsverksamheten där vidare. Den utbildningsverksamheten, byggnaderna och annat har sedan överförts till Göteborgs kommun.

Jag menar att detta är någonting som skulle kunna prövas och tillämpas också i detta sammanhang. Det skulle vara värdefullt om statsrådet delade min uppfattning på den punkten, därför att man då skulle kunna ta itu med konstruktiva lösningar mer eller mindre omedelbart.

Anf. 6 Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Jag delar Hugo Bengtssons uppfattning att det är bråttom, och det är också skälet till att jag besökte Landskrona. Besöket lades in med ganska kort varsel, eftersom jag tyckte det var väl värt att förhöra mig om hur det stod till där. I de diskussioner vi hade aktualiserades också Lindholmenprojektet. Om jag förstod saken rätt hade man från Landskrona kommun besökt Lindholmen ett par gånger, vilket också jag har gjort.

Jag tycker det är en mycket intressant idé som genomförts där, men min uppfattning är att den inte utan vidare kan överföras till Landskrona. Jag tror emellertid att man skall tänka i de banorna. Det behövde jag i och för sig inte alls uppmana Landskrona kommun att göra, för det gjorde man redan. Men jag tycker fortfarande att det är nödvändigt att avvakta vad arbetsgruppen kommer fram till innan regeringen gör någonting.

Torsdagen den
23 april 1981

*Om intagningen
till gymnasiesko-
lan*

Anf. 7 HUGO BENGTTSSON (s):

Herr talman! Det tycks vara på det sättet att statsrådet och jag är skäligen överens om hur man skall tackla de här problemen. Jag har redan tidigare sagt att jag skall medverka till att man från kommunens och läns skolnämndens sida tar de kontakter som är nödvändiga med statsrådet. Jag noterar också med tillfredsställelse att hon i det sammanhanget är beredd att överväga och pröva de erfarenheter som har gjorts i samband med Lindholmenprojektet. Och i den mån det kan appliceras på lärlingsutbildningen vid Öresundsvarvet hoppas jag att man kommer att dra nytta av den erfarenheten och försöker omsätta den i praktiken.

3 § Svar på fråga 1980/81:375 om intagningen till gymnasieskolan

Anf. 8 Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Helge Hagberg har frågat mig vilka åtgärder jag avser vidtaga för att pågående försöksverksamhet med slutlig intagning till gymnasieskolan på höstterminsbetygen skall kunna genomföras i år.

Frågan har föranletts av uppgiften att beslut om förändringar av gymnasieorganisationen med hänsyn till de sökandes önskemål fattas först sent i vår. Detta skulle enligt frågeställaren spolia försöken med slutlig intagning på höstterminsbetygen, då avsikten är att eleverna redan i april skall få ett definitivt besked.

Det ankommer på skolöverstyrelsen (SÖ) att besluta om antalet intagningsklasser i gymnasieskolan och deras fördelning på studievägar inom de ramar riksdag och regering anger. SÖ har i februari i skrivelse till skolstyrelserna meddelat att framställningar om organisationsförändringar från kommuner som deltar i försöksverksamheten med slutlig intagning på höstterminsbetyget kommer att behandlas i särskild ordning.

SÖ har nu sammanställt intagningsnämndernas rapporter om antalet sökande till gymnasieskolan och skolstyrelsernas framställningar till SÖ om organisationsförändringar med hänsyn till bl. a. elevernas val. SÖ har den 14 april i framställning till regeringen begärt utökad antal intagningsplatser på de teoretiska linjerna. Jag räknar med att regeringen inom kort kommer att kunna besluta om en sådan utökning med ytterligare 2 000 platser.

Enligt vad jag har erfart kommer SÖ att fatta beslut om organisationsförändringar så snart riksdagens och regeringens beslut om elevplatser i gymnasieskolan läsåret 1981/82 fattats. SÖ kommer att behandla framställningarna från kommuner med försöksverksamhet med intagning på höstterminsbetyget med förtur.

Anf. 9 HELGE HAGBERG (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Britt Mogård för svaret. Det är väl också ett svar som bör tillfredsställa de försökskommuner som har varit bekymrade för huruvida de skulle få besked om sin gymnasieorganisation, så att de skulle kunna genomföra detta försök – ett försök som vi här i riksdagen

i full politisk enighet har beslutat skall sättas i gång.

Det är ju viktigt att detta försök inte kommer att hämmas på grund av att beslutsordningen stör den planering man gör i resp. kommun. Nu har statsrådet här försäkrat att SÖ har denna fråga under särskild behandling och i särskild ordning kommer att besluta om organisationen för just dessa försökskommuner. Jag tar detta till intäkt för en förmodan att vi inte behöver riskera att försöket hämmas på något sätt genom åtgärder av SÖ eller på någon annan nivå inom skolorganisationen.

Jag tackar åter för svaret.

Nr 122

Torsdagen den
23 april 1981

*Om bilaterala
avtal för att be-
gränsa svavelut-
släpp*

4 § Svar på fråga 1980/81:365 om bilaterala avtal för att begränsa svavelutsläpp

Anf. 10 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Svante Lundkvist har frågat mig varför regeringen dröjt till 1981 med att ta bilaterala kontakter om begränsning av svavelutsläppen.

Försurningen av mark och vatten, främst på grund av nedfall av svavel, är i dag det allvarligaste och mest omfattande miljöproblemet i Sverige. Den helt övervägande mängden svavel som faller ner över vårt land härstammar från utsläpp utanför våra gränser. En minskning av svavelutsläppen i hela Europa är nödvändig för att lösa försurningsproblemen i Sverige.

Genom omfattande förhandlingar inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, ECE, under åren 1977–1979 kunde konventionen om gränsöverskridande luftföroreningar arbetas fram. Konventionen undertecknades av 33 stater vid ett miljöministermöte i Genève i november 1979.

Under hela förhandlingsarbetet förekom också i olika former bilaterala kontakter och överläggningar mellan Sverige och de närmast berörda länderna. Dessa kontakter fördes i huvudsak genom den särskilda förhandlare som lett arbetet från svensk sida. Att under detta intensiva förhandlingsarbete för att få fram en överenskommelse mellan alla Europas länder samtidigt driva förhandlingar om en rad bilaterala avtal hade enligt min uppfattning inte varit möjligt.

När nu konventionen undertecknats och arbetet med att uppfylla dessa krav påbörjats har jag funnit tidpunkten lämplig att intensifiera de bilaterala kontakterna på miljöområdet, och då särskilt beträffande försurningsproblemen. Jag kan därvid nämna att jag nyligen besökt Förbundsrepubliken Tyskland och att jag senare under året avser besöka ett antal länder i Väst- och Östeuropa. Dessutom kommer den östtyske miljöministern att besöka Sverige i början av juni.

Anf. 11 SVANTE LUNDKVIST (s):

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

Självfallet delar jag jordbruksministerns uppfattning att försurningen av mark och vatten är ett av 1980-talets största miljöproblem. Nu har

Torsdagen den
23 april 1981

*Om bilaterala
avtal för att be-
gränsa svavelut-
släpp*

jordbruksministern kommit fram till att det sedan konventionen blivit klar skulle vara värdefullt med de bilaterala överläggningarna. Jag vill då erinra om att arbetet på att få fram bilaterala avtal – i första hand med länderna runt Östersjön – för att begränsa luftföreningarna, ett arbete som jordbruksministern först nu finner det angeläget att påbörja, startades av den socialdemokratiska regeringen. Avtal träffades med Östtyskland. Överläggningar med goda utsikter att få till stånd ytterligare avtal hade förberetts, och ett samarbete med den norska regeringen i de här frågorna hade inletts.

År efter år har vi från socialdemokratins sida i motioner till riksdagen begärt att det här arbetet skulle fullföljas vid sidan av arbetet med konventionen. Redan 1977 uttalade också riksdagen sitt stöd för dessa krav. Nu säger jordbruksministern att det inte har varit möjligt att agera förrän konventionen blivit klar. Jag delar inte denna uppfattning. Att det hade varit möjligt bevisas av det avtal som vi träffade med Östtyskland och av att vi hade en överenskommelse om en överläggning, som skulle ske på hösten 1976. Jordbruksministern hade bara haft att fullfölja det program som vi lagt upp. Därmed hade han, därom är jag övertygad, kunnat tillgodoräkna sig ytterligare ett värdefullt avtal.

Herr talman! Jag vill bara slå fast att jordbruksministerns svar till mig i dag är ett besked om att han och regeringen i fyra år utan någon godtagbar motivering fördröjt de här angelägna åtgärderna när det gäller att komma till rätta med ett av 1980-talets allvarligaste miljöproblem – försurningen av mark och vatten.

Anf. 12 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Jag vill med bestämdhet tillbakavisa vad Svante Lundkvist sade.

Under den här perioden har vi lyckats få till stånd en konvention, som 33 länder anslutit sig till. Detta är förvisso en större och viktigare sak än att med något enstaka land sluta ett bilateralt avtal. Jag har helt enkelt ansett det viktigast att få fram den stora konventionen för att därefter ta de bilaterala kontakterna. Jag kan beträffande det bilaterala avtal som Svante Lundkvist 1976 slöt med Östtyskland nämna att det avtalet för Sveriges del följts till punkt och pricka. Hösten 1980 undertecknades med Östtyskland ett nytt arbetsprogram för åren 1981 och 1982. Ingenting har missats i den här delen. Tvärtom måste jag nog säga att jag tycker att vi har varit framgångsrika.

Anf. 13 SVANTE LUNDKVIST (s):

Herr talman! Det är naturligtvis värdefullt att vi har fått fram konventionen. Det var också vår uppfattning att man skulle jobba på det. Men jordbruksministern vet att det i praktiken är svårare att snabbt få resultat genom en konvention än vad det är om land efter land kan träffa bilaterala överenskommelser. Bara för att åberopa det avtal som vi träffade med Östtyskland vill jag läsa upp artikel 2 i det avtalet:

”Båda sidor kommer i respektive stater att vidtaga åtgärder för att minska luftföreningar, såsom svavelutsläpp från fossila bränslen och avgaser,

genom tunga metaller, partiklar, aerosoler, kväveoxider, och att verka internationellt för detsamma. De kommer att årligen informera varandra om viktiga åtgärder.”

Nog måste det ha varit oerhört värdefullt, jordbruksministern, om vi redan för fyra år sedan hade kunnat fullfölja det socialdemokratiska programmet och med länderna runt Östersjön fått denna typ av överenskommelse, så att vi direkt aktivt hade kunnat angripa de här problemen tillsammans med dessa länder.

Jag ser inte jordbruksministerns motivering för fördröjningen som något annat än en undanflykt. Jag vidhåller min uppfattning att här har regeringen försummat en möjlighet att aktivare och effektivare komma till skott i de här frågorna. Man borde ha kunnat fullfölja det program som den socialdemokratiska regeringen hade utarbetat.

Anf. 14 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Det bilaterala avtal som herr Lundkvist slöt med ett land skall ställas mot den konvention som nu omfattar 33 länder och som Sverige har anslutit sig till.

Anf. 15 SVANTE LUNDKVIST (s):

Herr talman! Här rör det sig inte om ett antingen-eller. Vi socialdemokrater jobbade på samma sätt för att man skulle komma fram till en konvention. På den punkten är jordbruksministern och jag helt överens. Men det gäller icke ett antingen-eller utan ett både-och.

Vi hade alltså hunnit träffa ett avtal, med Östtyskland. Vi hade samarbetet med norrmännen. Vi hade en överenskommelse med ett annat stort Östersjöland om att hösten 1976 få möjlighet till en överläggning. Tack vare att vi fick denna överläggning kunde vi bedöma att det skulle vara möjligt att få ett avtal även med det landet. Vi hade gjort förberedelser för att kunna träffa motsvarande avtal med de övriga länderna. Det är alltså icke fråga om ett antingen-eller, utan det är ett både-och.

Jag vidhåller att det är synd att regeringen inte har agerat på bägge fronterna samtidigt. Det skulle ha stärkt Sveriges möjligheter att uppnå de resultat som vi alla önskar i det här avseendet.

Anf. 16 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Jag har inte sagt att det gällde antingen-eller. Jag har gjort prioriteringen att det var viktigare att nå en överenskommelse med 33 länder, för att sedan ta bilaterala kontakter. Det har vi fortsatt med på alla dessa områden. Jag kan nämna att vi i höst kommer att ha kontakter med Sovjetunionen för att förhandla fram ett nytt tvåårsavtal på olika områden. Så kommer det att bli land efter land.

Svante Lundkvists fråga, herr talman, påminner mig om fabeln om räven som inte nådde upp till rönnbären, och då konstaterade att de var sura.

Torsdagen den
23 april 1981

*Om lantbruks-
nämndernas råd-
givningsverksam-
het*

Anf. 17 SVANTE LUNDKVIST (s):

Herr talman! Eftersom jordbruksministern i sin sista replik vidhöll att det var mindre angeläget att försöka att snabbt komma fram till en överenskommelse med de länder som vi direkt har att göra med i de här sammanhangen, vill jag erinra honom om gumman som sade till gubben, när han kom litet sent hem och försökte komma med undanflykter: Förklara dig inte, det blir bara sämre!

Anf. 18 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! I det här fallet tycker jag att förklaringen är god, eftersom vi har nått en överenskommelse med 33 länder – emot tidigare med ett.

Anf. 19 SVANTE LUNDKVIST (s):

Herr talman! Jordbruksministern vill fortsätta att framhärda i uppfattningen att det här gäller två i och för sig olika åtgärder som icke kan åstadkommas vid sidan av varandra. Jag menar att jordbruksministern borde såväl ha kunnat arbeta för en överenskommelse inom ramen för konventionen med de 33 länderna som fullföljt de initiativ som skall ge oss effektivt resultat så snabbt som möjligt.

5 § Svar på fråga 1980/81:377 om lantbruksnämndernas rådgivningsverksamhet

Anf. 20 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Stina Andersson har frågat mig om jag är beredd att medverka till en omprioritering av anslagen till lantbruksnämnderna så att rådgivningsverksamheten inte missgynnas.

För att underlätta en på jordbrukarnas egna initiativ grundad rationalisering av jordbruksnäringen behövs vissa statliga insatser. Lantbruksnämndernas rådgivningsverksamhet är därvid ett viktigt medel.

De besparingar som nu har ålagts de statliga myndigheterna innebär att en noggrann bedömning måste göras så att tillgängliga resurser används till angelägna ändamål. När det gäller lantbruksnämndernas rådgivningsverksamhet utgår jag från att lantbruksstyrelsen, som ansvarar för den närmare fördelningen av resurserna till nämnderna, ger rådgivningsverksamheten förutsättningar att bedrivas med tillräcklig effektivitet.

Något särskilt initiativ från min sida i den aktuella frågan anser jag inte vara påkallat.

Anf. 21 STINA ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka jordbruksministern för svaret på min fråga. Den främsta anledningen till att frågan ställdes är att om reseanslaget skärs ner med 2 %, så innebär det en risk för att resor inte kan företas i samma utsträckning som tidigare.

Jag är väl medveten om det svåra ekonomiska läge som vi befinner oss i.

och jag vill gärna framhålla att jag inte ifrågasätter de besparingsåtgärder som vi behöver vidta på olika områden, men i det här fallet är det fråga om huruvida det går att göra vissa omprioriteringar. Att anslagen reduceras med 2 % innebär ju inte att det blir en nedskärning med exakt 2 %, utan nedskärningarna blir t. o. m. större på grund av de kostnadsfördyringar som inträffat i olika avseenden. Det är, herr jordbruksminister, här som det faktiskt finns en viss oro ute på fältet.

Rådgivningen till de enskilda företagen är oerhört viktig – det säger också jordbruksministern i svaret. Detta gäller inte bara inom lantbruket, utan exempelvis skogssidan har också sin rådgivning. Å andra sidan kan det inte vara riktigt att ifrågavarande tjänstemän i stället kanske – jag säger kanske – skall ägna sig åt att vända papper på kontoret, vilket kan bli en eventuell följd av besparingarna. Rådgivningen till de enskilda företagen är nu kanske viktigare än någonsin tidigare, bl. a. med hänsyn till den nya inriktningen av jordbrukspolitiken som jordbruksminister Dahlgren så positivt företräder och på grund av den nya energipolitiken, för att nämna ett par exempel.

I svaret säger jordbruksministern bl. a. att han utgår från "att lantbruksstyrelsen, som ansvarar för den närmare fördelningen av resurserna till nämnderna, ger rådgivningsverksamheten förutsättningar att bedrivas med tillräcklig effektivitet". Då utgår jag för min del från att lantbruksstyrelsen ansvarar för fördelningen. Men jag skulle vilja fråga: Kommer direktiven om en nedskärning med 2 % direkt från jordbruksdepartementet? Och i vilken utsträckning kan man tänka sig att jordbruksministern prioriterar rådgivningsverksamheten – trots det litet kyliga beskedet i sista meningen i svaret?

Anf. 22 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Jag har i mitt svar har sagt att något särskilt initiativ från min sida i den här frågan inte är påkallat, och det beskedet är grundat på att lantbruksstyrelsen helt nyligen har utfärdat anvisningar till lantbruksnämnderna, där det bl. a. sägs att resursminskningen i första hand skall avse myndighetsutövningen och den administrativa verksamheten. Det sägs vidare att det är viktigt att den nuvarande ambitionsnivån för rådgivningen kan upprätthållas. De riktlinjerna ligger helt i linje med de uttalanden som jag förut har gjort i den här frågan.

Anf. 23 STINA ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag får tacka jordbruksministern för det kompletterande svaret. Det innebär, om jag fattade det rätt, att den nuvarande ambitionsnivån när det gäller lantbruksnämndernas rådgivningsverksamhet skall ligga fast.

Torsdagen den
23 april 1981

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av glas-
bruk*

6 § Svar på fråga 1980/81:369 om åtgärder för att förhindra nedläggning av glasbruk

Anf. 24 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Karin Nordlander har frågat mig om regeringen är beredd att förhindra nedläggning av glasbruk innan riksdagen fastställt ett industripolitiskt åtgärdsprogram för den manuella glasindustrin.

Regeringen har nyligen förelagt riksdagen ett förslag om ett treårigt åtgärdsprogram för den manuella glasindustrin (prop. 1980/81:89). Förslaget omfattar ett fortsatt och förstärkt industripolitiskt stöd till branschen, med tyngdpunkt i ökade exportfrämjande åtgärder. Ramen för programmet är totalt 36,5 milj. kr., vartill kommer särskilda strukturgarantier på 25 milj. kr.

Bakgrunden till Karin Nordlanders fråga uppges vara konkursen vid Pukebergs Glasbruk i Nybro. Pukebergs Glasbruk är ett av de mindre, fristående glasbruken i branschen. Jag vill erinra om att i den proposition med förslag till åtgärder som jag nyss har nämnt har betonats angelägenheten av att de små enheternas existens tryggas. Förslagen i propositionen syftar också till att stärka fortlevnaden på sikt av dessa enheter vid sidan av de större glasbruksföretagen

Riksdagen kommer inom kort att behandla regeringens förslag.

Beträffande Pukebergs Glasbruk vill jag påpeka att statens industriverks ställningstagande inte innebär ett ovillkorligt avslag till en lösning av företagets kris. Industriverket vill emellertid inte acceptera en lösning som skulle gynna en enskild fordringsägare på bekostnad av statens fordringar. I stället vill industriverket åstadkomma en mer rimlig fördelning mellan fordringsägarna. Enligt vad jag har erfarit kan tillverkningen vid glasbruket, som f. n. ligger nere, komma att tas upp igen inom kort.

Anf. 25 KARIN NORDLANDER (vpk):

Herr talman! Jag tackar industriministern för svaret, som jag tycker uttrycker en positiv syn. Det behövs emellertid ytterligare belysning av den här frågan.

1979 beslutade riksdagen att en samlad plan för glasindustrin skulle utarbetas. Statens industriverk fick regeringens uppdrag att utarbeta en sådan plan, med målsättningen att bevara branschens långsiktiga konkurrenskraft och konstnärliga kvalitet och med bibehållen sysselsättningsnivå, som det hette.

Men under de två år som gått sedan detta beslut fattades har flera glasbruk lagts ned och antalet anställda minskat i accelererande takt. Enbart i år har hundratals glasarbetare mist sina jobb, och nu gäller det ytterligare 35 anställda vid Pukebergs Glasbruk, som på ett anmärkningsvärt sätt varslats om avsked.

Alla vet också, industriministern, att en bibehållen sysselsättningsnivå är förutsättningen för att man skall nå målet om bevarad konkurrenskraft och konstnärlig kvalitet. Jag anser att riksdagen inte kan tolerera en fortsatt

utveckling med en krympande glasindustri innan den begärda planen förelagts riksdagen och behandlats, något som industriministern talar om i sitt svar.

I Pukebergsaffären finns det många oklarheter, som de anställda väntar besked om. En fråga är varför industriverket först när det gått två månader sade nej till köpet av Pukeberg. Det var först när de anställda förhandlat om avtal och produktionen på nytt var i gång som de fick besked. Trots uppvaktning på industriverket har de anställda inte fått veta anledningen till att köparna inte godkändes.

De anställda har också undersökt möjligheten att själva ta över driften av bruket, men fick inget stöd av konkursförvaltningen. En lånegaranti från någon bank var det naturligtvis omöjligt att erhålla. Bankerna lånar ju numera ut sina pengar på den grå penningmarknaden, där de kan få en obegränsad ränta.

De anställda försökte också genom kontakter med andra företag att få någon intressent att ta över, men misslyckades.

Men så i påskhelgen hände det saker. På annandag påsk fick Fabriks ombudsman beskedet att konkursförvaltningen sålt inte brukslokalerna men inventarier, glaslager och tillverkningsrätten till de köpare som industriverket tidigare inte godkänt. Självfallet frågar sig nu de anställda vad som kommer att hända med dem och hur alla beslut kan fattas över huvudet på de anställda, en fråga som vidarebefordras till industriministern.

Anf. 26 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Den mera allmänna debatt som Karin Nordlander tar upp borde väl med fördel kunna anstå till dess att riksdagen behandlar propositionen om glasindustrin.

I det här speciella fallet, som alltså gäller Pukebergs Glasbruk, finns det f. n. inte mycket att tillägga. Konkursförvaltaren har ansvaret för konkursboet. De dispositioner som vederbörande konkursförvaltare vidtar har jag således ingen anledning att här kommentera. Jag har heller ingen anledning att närmare gå in på de bevekelsegrunder som statens industriverk har haft för sitt ställningstagande i frågan.

Anf. 27 KARIN NORDLANDER (vpk):

Herr talman! Det är många frågor de anställda ställer. Och det cirkulerar många spekulationer när det gäller industriverkets agerande i fallet Pukeberg. Var det så att industriverket i egenskap av fordringsägare inte ansåg sig kunna godkänna köparna av bruket, att de inte var nöjda med sin del av uppgörelsen kring konkursen? Eller är det så att industriverket är ute efter att sanera glasbranschen och därför nu utnyttjar detta tillfälle till att lägga ned Pukeberg?

De anställda har naturligtvis rätt att kräva besked beträffande industriverkets plötsliga agerande. Vad de inte kan förstå och inte heller kan acceptera är att ytterligare 35 personer ställs utan arbete på grund av att företaget hade 500 000 kr. i garantilån och 186 000 kr. i avskrivningslån. Lika

*Om åtgärder för
att förhindra ned-
läggning av glas-
bruk*

Torsdagen den
23 april 1981

*Om en utredning
rörande vissa far-
tygsbyggen vid
Sölvesborgs varv*

många blev f. ö. arbetslösa i samband med konkursen, och av dessa har hittills bara *en* person fått ny anställning.

När Pukeberg startade på nytt efter köpet i februari i år och de kvarvarande anställda återigen började arbeta, så var det med förhoppningen om en framtid för Pukebergs Glasbruk samt om en stabil verksamhet med trygghet för de anställda. Det blev emellertid inte så. I dag frågar sig de anställda om de är både rättslösa och värdelösa.

Vad har då statsrådet att säga beträffande deras situation? I sitt svar säger industriministern att industriverkets ställningstagande inte innebär ett ovillkorligt avslag till en lösning av företagets kris. Men på den punkten vill de anställda ha ett mera konkret besked.

7 § Svar på fråga 1980/81:380 om en utredning rörande vissa fartygsbyggen vid Sölvesborgs varv

Anf. 28 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Torkel Lindahl har frågat mig om jag är beredd att särskilt låta utreda frågan rörande vissa fartygsbyggen vid Sölvesborgs varv.

Jag har tidigare här i kammaren, den 1 februari och den 29 februari 1980, redogjort för min inställning i denna fråga. Jag kan nu bara upprepa de svar jag då gav, bl. a. att tvisten behandlas i den ordning som är avtalad mellan parterna. Enligt vad jag erfarit från Svenska Varv AB pågår skiljedomsförfaranden rörande de aktuella fartygen. Jag finner det inte påkallat att låta göra en särskild utredning i frågan.

Anf. 29 TORKE LINDAHL (fp):

Herr talman! Jag tackar industriministern för svaret på min fråga.

Den del som gäller tvisten mellan beställare och varvet avgörs, som industriministern framhåller i svaret, genom skiljedomsförfarande, och det tycker jag inte att det finns anledning att nu gå in på. Det finns emellertid många andra saker i den här affären som icke behandlas vid skiljedomsförfarandet och som jag anser har den omfattningen och den karaktären att det finns anledning att titta på dem betydligt närmare.

Hur har myndigheten, sjöfartsverket, uppträtt i det här fallet? Det finns anledning att antaga att man har gjort fel. Det kan också diskuteras i vilket skede man har gjort fel. Har man gjort det i det första stadiet, dvs. när man godkände ritningarna eller bygggena? Eller gjorde man det i det andra stadiet, dvs. när man ändrade sig och underkände dem och belade fartygen med nyttjandeförbud? De där två sakerna stämmer inte riktigt överens. Hur har klassningssällskapet, som skall granska och godkänna det hela, uppträtt i det här fallet? En del uppgifter som nu kommit fram är av den karaktären att de borde vara något för en allmän åklagare att titta på.

Den här affären har allvarligt skadat förtroendet för Svenska Varv som ett seriöst företag. Jag finner att det borde vara självklart för den som i regeringen är ansvarig för företaget, att sätta i gång en undersökning som kan

hjälpa till att rensa luften och återställa förtroendet för Svenska Varv. Så här får det inte fortsätta.

Anf. 30 Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag vill bara understryka vad jag sade i mitt svar nyss, att det inte finns anledning att göra någon särskild utredning i frågan. De nya omständigheter eller de nya intressenter som Torkel Lindahl åberopar förändrar inte den bilden. Den här frågan hör rimligen inte hemma i riksdagen eller i regeringskansliet.

Anf. 31 TORKE LINDAHL (fp):

Herr talman! Jag tycker det är beklagligt att industriministern tar mycket lätt på myndigheternas uppträdande i det här fallet och på förtroendet för ett statligt företag, där det finns anledning misstänka att en del konstigheter har hänt. Jag tycker att man bör försöka utreda sådant. Att frågan om en myndighets agerande hör hemma i den svenska riksdagen ser i varje fall jag som helt självklart.

8 § Föredrogs och hänvisades
Proposition
1980/81:186 till försvarsutskottet

9 § Anslag till statens järnvägar, m. m. (forts.)

Fortsattes överläggningen om trafikutskottets betänkande 1980/81:19.

Anf. 32 RUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! Den ovanliga inledningen av debatten om det föreliggande betänkandet i går kväll har medfört att vi i dag får en lika ovanlig behandlingsordning, där reservationerna kommer att behandlas av utskottets företrädare dels i början, dels i slutet av debatten. Min uppgift är att inleda debatten genom att beröra reservation 4. Bertil Zachrisson kommer senare i debatten att ta upp de övriga socialdemokratiska reservationerna.

I propositionen, som ligger till grund för det utskottsbetänkande som vi nu behandlar, redovisar kommunikationsministern sin uppfattning om SJ:s verkstäders framtid på sammanlagt tre rader. Det är enligt propositionen bara på områdena intensifierad rationalisering och ökad kvalitetskontroll som insatser behövs. Visserligen har utskottet ägnat verkstadsrörelsen mer uppmärksamhet, och utskottsmajoriteten slår fast att SJ:s reparations- och serviceberedskap bör utnyttjas i största möjliga utsträckning. Detta är bra, men därutöver är majoritetens skrivning ett tassande i filtofflorna, vilket har gjort en socialdemokratisk reservation nödvändig.

Jag skall på några punkter redovisa anledningen till vår reservation. Som vi pekar på bör den resurs som verkstäderna utgör tas till vara på ett effektivare

Nr 122

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

sätt än hittills. En ökad satsning på verkstadsrörelsen skulle direkt inverka gynnsamt på SJ:s ekonomi och samtidigt medverka till att transportarbetet blev säkrare, och bättre överensstämde med tidtabellsläggningen. Men skall man nå upp till dessa effekter går det inte att ensidigt inrikta sig på en personalminskning. Jag vågar i stället påstå att en ökning av personalresurserna vid verkstäderna och en mer delegerad beslutsordning är lönsamma för SJ. Låt mig belysa detta med ett par exempel.

1980 kostade lok och vagnar som var avställda i väntan på reparation SJ 93 milj. kr. Det är kostnader som till stor del uppstod genom en för låg reparationskapacitet. De här problemen löser man inte med personalminskningar utan tvärtom: hade resurserna ökats hade avställningstiden varit betydligt kortare samtidigt som SJ:s kostnader hade varit betydligt lägre.

Både i propositionen och i utskottsberäkningen betonas att SJ skall få ökade resurser till inköp av lok och vagnar. Men i konsekvens med detta måste man redan nu planera för hur man skall klara servicen av den ökade fordonsparken, och det gör man heller inte genom personalminskning.

Låt mig ta ett annat exempel: SJ har enligt den senaste undersökningen, som omfattar 15 månader, lagt ut verkstadsjobb på entreprenad som motsvarar 134 årsarbetare. Detta är jobb som SJ mycket väl hade kunnat klara i egen regi. Men – och detta är det allvarliga – för dessa entreprenadarbeten har SJ fått betala i genomsnitt 175 kr./tim. SJ:s totala verkstads-kostnader på de egna verkstäderna var under samma period 145 kr./tim. – men därav var 80 kr./tim. fasta kostnader för lokaler och maskiner. Om SJ hade gjort jobben själv hade alltså förtjänsten varit 110 kr./tim. per man för 134 årsarbetare. Om vi utgår från att SJ hade utökat sin verkstadskapacitet så att man i egen regi kunnat utföra 70 % av de jobb som i dag läggs ut på entreprenad, skulle detta medföra en ekonomisk förbättring för SJ på över 10 milj. kr.

Om nu ambitionen är att SJ inom några år skall gå med vinst, måste man ta sådana här faktorer på allvar. Utöver detta finns ytterligare en rad möjligheter att göra SJ:s verkstadsregion ännu mer effektiv och slagkraftig. Men då går det inte att vifta bort den här verksamheten som man gör i propositionen. Det förhållandet att kommunikationsministern ägnat verkstäderna så litet utrymme kan visserligen bero på att han inte begriper problematiken, och det kan jag ha en viss förståelse för. Men det är förvånande, herr talman, inte minst med tanke på den diskussion vi förde i utskottet, att utskottsmajoriteten inte vågar säga ifrån ordentligt, speciellt eftersom majoriteten borde känna till den aktuella situationen. Det skulle vara en styrka om riksdagen redan nu, i samband med att organisationsöversynen VO 80 pågår, klart redovisade vad jag är övertygad om att det finns en riksdagsmajoritet för, nämligen att SJ:s verkstäder behöver sådana resurser att man klarar det egna företagens revisions- och servicebehov. Det är också absolut nödvändigt att den inom många områden speciella yrkeskunskap som krävs för många revisionsobjekt bevaras. Detta har vi också pekat på i reservation 4, som jag härmed yrkar bifall till.

Anf. 33 OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! Mitt inlägg i den här debatten skall också i huvudsak kretsa kring reservation 4, som berör SJ:s verkstäder. Där kräver vi från socialdemokratiskt håll en genomgripande omprövning av SJ:s nuvarande verkstadspolitik. Jag tycker att Rune Johansson i inledningen till den här debatten på ett mycket bra sätt har åskådliggjort behovet av detta.

Den nu alltför centraliserade verkstadsorganisationen inom SJ har bl. a. enligt de anställdas mening skapat mycket sämre serviceförutsättningar. Inte heller har sysselsättnings- och regionalpolitiska behov i tillräcklig grad uppmärksamats, vilket lett till att viktig yrkeskunskap inte kunnat tillvaratas. Det finns en rad exempel på sanningshalten i detta, vilka jag skall återkomma till.

Mot den bakgrunden är det ett märkligt aktstycke som den borgerliga utskottsmajoriteten har åstadkommit när det gäller verkstadssidan. I betänkandet skriver utskottsmajoriteten:

”Den successiva moderniseringen av SJ:s lok- och vagnpark har också medfört att behovet av underhåll minskat samtidigt som verksamheten rationaliserats. Viss överkapacitet har till följd härav uppkommit i verkstäderna, vilket i sin tur lett till omfördelning av arbetena mellan de olika verkstäderna samt – genom naturlig avgång – successiv minskning av arbetsstyrkan.”

Det är märkligt att man vill påstå att det råder viss överkapacitet inom SJ:s egen verkstadsrörelse samtidigt som man lägger ut en hel del arbeten på entreprenad till kostnader som vida överstiger de kostnader SJ har för underhållsarbeten på sina egna verkstäder. Det har också Rune Johansson specificerat.

Herr talman! Det är i stället så att man inte på långt när utnyttjar den kapacitet man i realiteten har. Det är därför som bl. a. tidtabellhållningen nu praktiskt taget har kollapsat. Skall man åka med SJ-tåg i dag, är det rena turen om tåget går eller kommer in på rätt tid.

Detta är ju också en följd av bl. a. dålig teknik, ökad skadefrekvens, en lavinartad ökning av antalet lokskador och vagnskador och brist på lok och vagnar. Detta är i stort sett problemen med den rullande materielen inom SJ i dag.

Enligt uppgift var i oktober förra året – det är bara några månader sedan – 125 lok uppställda på grund av lokskador. Antalet skadade personvagnar var 140, och antalet skadade och avställda godsvagnar under vecka 42 var 4 150. Detta ger, herr talman, en bild av nuvarande behov och de problem som nu råder med den rullande materielen inom SJ. Därför finns det all anledning för SJ att under nuvarande förhållanden verkligen utnyttja den lediga kapaciteten på vissa verkstäder för just underhållsarbeten. Det är inte fråga om något minskat underhåll utan om behov av ett ökat underhåll.

Ett exempel på hur dåligt man utnyttjar den verkstadskapacitet man har är Bollnäsverkstaden. Där reparerar man f. n. ungefär 25 godsvagnar i veckan. Samtidigt värmer man upp utrymmen som utan vidare skulle skapa möjligheter att utöka kapaciteten till minst 75 godsvagnar i veckan, under

Nr 122

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

förutsättning att man fick anställa erforderlig personal. Men det får man inte.

Det är naturligtvis helt otillfredsställande att man i det här läget inte utnyttjar den verkstadskapacitet man har, samtidigt som man har ca 4 000 godsvagnar trasiga och samtidigt som vi pumpar in hundratals miljoner av skattemedel för att hålla SJ flytande. Det är naturligtvis både företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt vansinne.

Mot den här bakgrunden är det som vi säger i den socialdemokratiska reservationen naturligtvis helt riktigt: Tiden är nu mogen för en genomgripande omprövning av SJ:s nuvarande verkstadspolitik. I ett sådant sammanhang vore det naturligt att också på nytt pröva bl. a. Bollnäsverkstadens möjligheter att bidra till effektivare verkstadsfunktioner inom SJ. Det har vi socialdemokrater från Gävleborgs län också krävt i motion 260, och vidare har centerpartisterna Gunnel Jonäng, Johan A. Olsson och Gunnar Björk i Gävle begärt i motion 1733 att verksamheten vid SJ-verkstaden i Bollnäs byggs ut för att få till stånd snabbare reparationer av SJ-materiel och för bättre utnyttjande av resurserna.

Därför, herr talman, vill jag uttrycka den förhoppningen att de borgerliga ledamöterna på Gävleborgsbänken nu stöder den socialdemokratiska reservationen nr 4. Vinner den reservationen kammarens bifall, kan vi se mycket ljusare på Bollnäsverkstadens framtid än vad man gör f. n.

Mot den här bakgrunden, herr talman, vill jag yrka bifall till reservation nr 4 och i övrigt till samtliga socialdemokratiska reservationer som är fogade till betänkandet.

Till sist några ord om motion 465, där vi socialdemokrater på Gävleborgsbänken kräver en översyn av SJ:s taxesättning. Bakgrunden till detta är att man framför allt från Norrlandshamnarnas sida hävdar att SJ har utnyttjat de nya trafikpolitiska riktlinjerna för att med en hård marginalkostnadsprissättning konkurrera med sjöfarten om massgods. Det får anses klart dokumenterat att SJ numera arbetar med mycket stora rabatter på gods som annars brukar fraktas sjöledes. I motionen lämnar vi en rad exempel på detta förhållande, och jag skall nämna några:

Pågående transporter av ca 200 000 årston koks från Luleå till Borlänge.

Föreliggande SJ-offert för 300 000–400 000 årston kulsinter via Luleå till Surahammar.

Pågående transporter av 800 000 årston stålämnen från Luleå till Borlänge.

Föreliggande SJ-offert för transport av olja från Göteborg till Västerås.

Detta var några exempel. Jag skulle kunna fortsätta uppräknningen.

Meningen med 1979 års trafikpolitiska beslut var att ge SJ större möjligheter att konkurrera med landsvägstransporterna, så att man på så sätt skulle kunna föra över en del av transportererna från landsväg till järnväg. I stället har vi fått den utvecklingen att SJ med mycket stora rabatter konkurrerar med sjöfarten om godset, samtidigt som SJ:s godstrafik går med hundratals miljoner i förlust.

Därför är det, som vi ser det, både från trafikpolitisk och regionalpolitisk synpunkt utomordentligt angeläget att få en fraktpriissättning som ger en samhällsekonomiskt riktig fördelning av godset mellan olika transportslag. Därför anser vi att en objektiv granskning bör komma till stånd av de principer för taxesättningen som SJ tillämpat och som blivit föremål för kritik, bl. a. från hamnarnas sida. Vi anser att en sådan granskning lämpligen kan ske inom ramen för en utredning av kustsjöfarten som regeringen har tillsatt.

Utskottet förutsätter nu att vissa av de i motionen aktualiserade frågorna kommer att uppmärksammas i samband med det utrednings- och beredningsarbete om kustsjöfarten som pågår samt i arbetet med sjöfartens roll i trafikpolitiken. Även vi motionärer förutsätter att så kommer att ske. I annat fall får vi återkomma i frågan. För ett år klart, nämligen att nuvarande förhållanden är i högsta grad otillfredsställande med tanke på SJ:s ekonomiska situation med ständigt ökande underskott i verksamheten.

Anf. 34 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag tänkte kort kommentera några av de reservationer som avgivits till utskottets betänkande. Till att börja med vill jag då säga att det naturligtvis är helt omöjligt för mig, även om jag skulle vilja, att följa den linje som herr Torwald företräder, av den anledningen att det skulle vara ett direkt brott mot det trafikpolitiska beslutet från 1979.

För några veckor sedan sade jag här i kammaren att jag måste be att få häda, och sedan sade jag att det faktiskt finns situationer där buss är billigare än tåg. Då gällde det persontrafik. Jag vill nu öka på med att häda ännu en gång, herr Torwald, och säga: Det finns också situationer där lastbilar är billigare än tåg. Det är helt enkelt fråga om att i varje läge använda den bästa tänkbara transporten.

I centerreservationerna talar man om att hela järnvägsnätet skall vara riksnät. Men om man skall se något så när ekonomiskt på saken, måste man också jämföra de olika, korta banstumparna och deras förutsättningar att bära tågtrafik i relation till lastbil eller buss.

Inlandsbanan, som centern också berör, skiljer sig från de andra på det sättet att den är en sammanhängande enhet, om än med avbrott på några mil mellan Värmland och Dalarna. På den punkten kan jag i och för sig förstå argumenteringen något bättre än när det gäller att varje banstump med nödvändighet skulle tillhöra riksnätet.

Vad beträffar inlandsbanan, där jag själv har ett förflutet, vill jag ändå deklarerat att under hela den resa jag gjorde, meter för meter på inlandsbanan, sade jag att det som kan rädda denna bana är de tunga transportererna och inget annat. Persontrafiken på inlandsbanan kan aldrig bära upp denna ekonomiskt, utan det är de tunga transportererna som kan göra det – främst transporter av torv och timmer och kanske också en del transporter av malm eller över huvud taget mineraler.

Inlandsbanan måste alltså enligt min uppfattning rustas upp på de avsnitt där det finns förutsättningar att få sådana tunga transporter som gör den

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

ekonomiskt bärkraftig. Det är därför glädjande att riksdagen i går biföll propositionen i fråga om flottningen, för det ger på bandelen Forsmo–Hoting en förutsättning att få över stora, tunga frakter – flera hundra tusen ton hoppas vi kunna sluta avtal om. Det är på det sättet jag menar att vi skall försöka rädda inlandsbanan.

I vad gäller debatten i övrigt och de reservationer som föreligger höll Sven Henricsson ett längre och, som vanligt, initierat inlägg om situationen och föreslog en del saker, som jag naturligtvis gärna också skulle vilja ha råd med.

Trots allt ökar SJ:s budget med i runt tal 17 % i ett läge där alla andra får maka åt sig. Jag tycker att herr Henricsson ändå borde kunna vara i någon mån nöjd med den behandlingen, i varje fall om man jämför med andra områden.

När det gäller det speciella område som herr Henricsson tog upp, nämligen ett spår mellan Örnsköldsvik och Husum, har jag, om jag inte minns fel, sett en uppgift om att det skulle kosta 100 milj. kr. I och för sig skulle det vara intressant att lämna ut det här på entreprenad och se vad en sådan kostnadsberäkning skulle ge; då kanske det skulle gå att pressa det där priset. Men kostar det 100 milj. kr., tror jag att vi får svårt att någonsin förränta det.

Om jag jämför vpk-reservationerna med de socialdemokratiska kan jag alltså konstatera att vpk ligger ytterligare några hundra miljoner över de socialdemokratiska överbuden.

Nu har regeringen faktiskt för första gången lagt fram en femårsplan, så att SJ har en långsiktig plan att rätta sig efter när det gäller investeringarna. Jag kan också konstatera att vad vi har lagt oss på i princip är mellanalternativet i SJ:s förslag, och från SJ har man sagt att man i huvudsak är ganska nöjd.

Det är ju tradition att oppositionen lägger mer pengar på SJ än regeringen; det är inget nytt. Så fungerar det väl i de flesta västerländska demokratier, i varje fall ännu. Möjligen skulle de växande budgetunderskotten, som många länder dras med och vi i särskilt hög grad, få oss att tänka om något vad det gäller överbuden, men så har inte skett, utan både vpk och socialdemokraterna framför förslag om ytterligare pengar. Och kanske skulle dessa pengar i och för sig vara värdefulla, om det inte vore så, att vi måste maka åt oss. Inom hela det område som jag ansvarar för finns det ingen förvaltning som blivit så hyggligt tillgodosedd som just statens järnvägar. Detta hindrar i och för sig inte överbuden, men det är en annan sak.

Några korta kommentarer till reservationerna: När det gäller frågan om Älvsjö–Järna har trots allt både statens järnvägar och Storstockholms Lokaltrafik sagt att det finns lösningar som går ut på längre tåg, längre plattformar, extra insatståg och t. o. m. kompletterande bussar och som klarar situationen fram till 1990. Det finns ingen anledning för mig som ansvarigt statsråd att ifrågasätta vad både statens järnvägar och det lokala trafikbolaget med ansvar här har att säga. Att i det läget föreslå att vi på bekostnad av hela landets investeringsbehov i övrigt skulle ta fram en miljard eller mer till just detta dubbelspår tycker jag inte vore särskilt klokt. Det

finns i landet många saker som jag vida hellre skulle satsa på än dubbelspåret Älvsjö-Järna. Väst kustbanan ligger i hög grad längre fram. Vissa andra bandelar, där vi kan kapa åt oss stora godsmängder för SJ, ligger längre fram. Jag förstår Älvsjö-Järna-problematiken och att detta projekt i och för sig kan kännas angeläget. Men vid en samlad bedömning av Sveriges behov av järnvägsinvesteringar kan jag inte finna att man bör lyfta fram just detta projekt till en tidigare tidpunkt än vad de två ansvariga trafikföretagen vid sina utredningar kommit fram till.

Sedan får naturligtvis var och en tala för sin by. I detta fall är det fråga om en stor by, och ju större by, desto dyrare blir politiken. Här rör det sig om en miljard, till skillnad från många andra motioner, där trots allt önskemålen är mera blygsamma.

Olle Östrands inlägg är rätt fascinerande. Ibland får man kritik för att SJ tar för mycket betalt och ibland för att SJ tar för litet betalt. I dag var det fråga om det senare, och han använde ett underligt marginalkostnadstänkande.

Ibland, när riksdagsmännen företräder de kommunala huvudmännen, tycker de i stället att SJ tar för mycket betalt. Just det förhållandet att man ibland beskyller SJ för att ta för mycket och ibland för litet gör att jag får en känsla av att SJ nog har hamnat ganska rätt, herr talman.

Det kan jag också säga om min egen skrivning när det gäller snabbtågen. Vpk tycker att vi inte behöver snabbtåg, socialdemokraterna tycker att vi behöver dem. Jag har för min del sagt att om det finns ekonomi i snabbtåg och de inte konkurrerar ut andra investeringar som vi gjort, t. ex. på flygsidan, då skall vi inte hindra snabbtågen. Men låt oss först se vad SJ kommer fram till.

Även där tycker jag alltså att jag hamnat rätt, mitt emellan bägge oppositionspartierna.

Får jag slutligen, herr talman, säga något om den socialdemokratiska reservationen beträffande samarbete mellan SJ och posten. Jag tycker det ligger mycket i förslaget att samordna, särskilt stycke godstrafiken som är dyrbar. Om man inte under de närmaste åren får konkreta och klara besked om att SJ och posten kan samarbeta, är jag starkt beredd att gå fram med förslag till riksdagen som helt tillgodoser den socialdemokratiska reservationen. Men så länge verken själva arbetar med detta skall de få göra det. Andemeningen i vad socialdemokraterna skriver är dock riktig, och jag skall tillse att man driver denna fråga hårt om verken skulle misslyckas, vilket jag dock inte tror.

Anf. 35 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Det var utmärkt det där sista med posten. Kan frågan hanteras så är det till allas gagn. Då har den socialdemokratiska reservationen redan fyllt sin uppgift.

Järnvägen har en nyckelroll i vår trafikpolitik; det tror jag vi alla är ense om. Vi har tillmätt denna debatt så stor betydelse därför att vi måste lägga mycket större vikt vid järnvägarna i framtiden, med tanke på vad som väntar oss i fråga om kommunikationerna. Det är skälet till att vi från socialdemo-

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

kratiskt håll menat att man måste investera på järnvägssidan.

Jag vill starkt tillbakavisa att det skulle vara överbud. Vi har försökt i detalj beräkna vilken industrikapacitet som finns i Sverige. Så har vi sagt: Utnyttja den kapaciteten så långt det går! Vi kommer att i ökad utsträckning behöva järnvägens tjänster framöver både för gods- och persontrafik. Vi är beredda att betala vad det kostar, alltså några hundra miljoner mer.

Vi tycker regeringen har räknat för stelt, arbetat med några procentsatser, i stället för att se vilken kapacitet svensk industri har och utnyttja den för järnvägarna. Vi vet att det tar några år innan man får ut den förnyelse som behövs, och därför är vi beredda att betala vad det kostar för att få i gång förnyelsen. Det är inte fråga om ett överbud, utan det gäller tvärtom mycket lönsamma investeringar. Till skillnad från en del andra pengar som regeringen slänger ut är det här ganska lönsamma pengar, eftersom de kommer tillbaka i form av bättre tjänster framöver.

Sedan finns det i och för sig åtskilligt att ta upp av vad herr Adelson säger om spårkapacitet, snabbtåg osv. Låt mig bara göra några hastiga kommentarer.

När vi diskuterar dubbelspåret Älvsjö-Järna diskuterar vi inte utifrån någon stockholmsk bysynpunkt. Vi gör det utifrån två utgångspunkter.

Den första är att vi tror att det är en dålig lösning, sett ur pendeltågstrafikens synvinkel, att förlänga plattformar o. d. Att SL väljer den åtgärden är ganska självklart. Vad skall man där göra i det ekonomiska läge som man befinner sig i och i de diskussioner som man för med SJ? Det är ur förhandlingssynpunkt en ganska resonabel ståndpunkt man intar. Men den sortens lösning förbättrar egentligen inte pendeltågstrafiken ett enda dugg.

Den andra och mycket viktigare utgångspunkten är: genom att bygga dubbelspåret klarar man också tågföringen i landet i övrigt bättre. Det är ju ingen hemlighet att de problem som den dåliga spårkapaciteten i Stockholm innebär skapar tågföringsproblem i hela landet. Somliga SJ-tjänstemän säger att det som är 2 minuters försening i Stockholm blir 15 minuter eller i vissa sammanhang 30 minuter i Göteborg, innan man kommer dit, bl. a. beroende på de tröskelproblem som finns i Stockholm.

Därför är dubbelspåret Älvsjö-Järna viktigt. Det är viktigt för hela landets järnvägstrafik – inte bara för Stockholm.

Beträffande snabbtåg: Det är delvis ett missbrukat ord. Jag tycker att kommunikationsministern varit litet vårdslös i formuleringarna i budgetpropositionen och avfärdat utvecklingsarbetet på det här området litet för snabbt. Vi vill inte ha några japanska Shinkansen-tåg som skall gå med 200 km/tim. – det finns inget svenskt behov av det. Men det finns ett starkt behov av att utveckla de möjligheter som den svenska järnvägen har och se till att det utvecklingsarbete som bedrivs inom SJ och svensk industri vitaliseras. Arbetet med att få snabbare tåg är en viktig del i det utvecklingsarbetet.

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Anf. 36 RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Tyvärr har kommunikationsministern och jag litet olika uppfattningar om hur stort SJ:s riksnät bör vara.

I dag hotas många glesbygdsjärnvägar av en lika oombedd som entusiastisk begravningsentreprenör, personifierad av transportrådets chef Claes-Erik Norrbom. I en intervju i Göteborgs-Posten den 1 april – tyvärr rör det sig inte om något aprilskämt – tolkar han 1979 års trafikpolitiska beslut så att han har uppdraget att inom den närmaste tvåårsperioden söka lägga ned driften på 130–180 mil olönsamma bandelar. Han nämner bl. a. banorna Eslöv–Tome-lilla, Övertorneå–Karungi, Ljusdal–Hudiksvall, Älmhult–Sölvesborg, Åkers styckebruk–Strängnäs, Jönköping–Vaggeryd, Karlsborg–Skövde och Falköping–Landeryd.

Mot denna bakgrund finner jag det angeläget att redovisa att centern redan 1979 motsatte sig en sådan utveckling och i stället hävdade att alla då trafikerade banor om ca 1 100 mil borde hänföras till riksnätet. Men majoriteten, dvs. socialdemokrater, moderater och folkpartister, ville bara hänföra ca 800 mil till riksnätet, och det är det kommunikationsministern åberopar. Resterande närmare 300 mil lämnade man mer eller mindre åt sitt öde. Det är också uppenbart att SJ:s ledning uppfattat situationen så och nästan helt försummat banunderhåll och andra åtgärder för bibehållande av en acceptabel service på de bandelar som majoriteten inte hänförde till riksnätet.

Vi ser nu så gott som dagligen konsekvenserna av riksdagsmajoritetens beslut 1979. Låt mig bara som exempel nämna situationen på banan Arvika–Mellerud, där ett par större sågverk höll på att bli helt avskurna från sina kunder på grund av nedsatt bärighet. Dess bättre reagerade SJ-ledningen snabbt sedan centerpartisten Karl-Eric Norrby aktualiserat frågan här i kammaren, varför det finns hopp att problemet – på kort sikt – skall kunna lösas på ett för alla parter vettigt sätt.

Men å andra sidan har också mina förhoppningar om ett ökat resande även på glesbygdsbanorna som en följd av SJ:s lågprissatsning blivit väl uppfyllda. Tillströmningen av resenärer har t. o. m. blivit större på inlandsbanan än vad jag hade väntat mig.

Herr talman! Jag kan inte underlåta att ställa en fråga till kommunikationsministern och till företrädarna för socialdemokraterna, moderaterna och folkpartiet – som ju stod bakom majoritetsbeslutet 1979: Anser ni att transportrådschefen Norrboms agerande som begravningsentreprenör åt SJ står i god överensstämmelse med det beslut som riksdagsmajoriteten på ett förslag fattade? Jag hoppas att få raka svar på denna fråga!

Anf. 37 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Jag vill börja denna replik med att säga att jag ifrågasätter huruvida SJ verkligen får de 5 % i real höjning som det talas om i samband med strukturplanen. Vi skall komma ihåg att prishöjningarna tar betydande belopp – SJ räknar med 185 miljoner. Hela den nominella ökningen är 232 miljoner. Kvar blir omkring 50 miljoner. Med dessa pengar skall SJ klara av

att, som det sägs, rationalisera verksamheten och i allt väsentligt genomföra de investeringsprogram som SJ har sig förelagda. Det är ganska stora ord – det sade jag även i går. Det vore bättre om man sade ifrån att vi inte har någon vidare ekonomi här i landet och att vi får lov att rätta munnen efter matsäcken. Det vore också bra om man inte i texterna försökte göra gällande att det visas generositet och att SJ får vad företaget behöver. Vid en analys bekräftas nämligen att så inte är fallet. SJ får inte tillräckliga medel, utan måste strama åt. Det resulterar i ökade driftskostnader där man skulle kunna åstadkomma besparingar.

Jag vill understryka vad kommunikationsministern här nämnde om inlandsbanan och investeringarnas betydelse för att vi inte bara skall kunna sänka kostnaderna utan också skapa underlag för trafik. Om man har ett dåligt spår, kan man inte erbjuda kunden att trafikera banan. Kunden vill inte ha så dålig service. Nu har vi dock fått ett något bättre spår. Och eftersom kommunikationsministern sade att vi kanske kan frakta malm på inlandsbanan, kan jag här meddela honom att vi på inlandsbanan redan har malmtransporter från Vilhelmina – inte alls dåliga transporter förresten. Vi har också timmertransporter, och vi kommer att få fler kontrakt på timmertransporter nu när banan mellan Hoting och Forsmo enligt gårdagens riksdagsbeslut skall rustas upp. Redan finns det kontrakt på 110 vagnar per dag som skall gå till industrierna med timmer.

Allt detta bekräftar att en offensiv inriktning med satsningar på banornas upprustning är ägnad att förbättra ekonomin för företaget. Och vi måste här peka på hur angeläget det är att man arbetar för att få bättre anslag till järnvägen. Det är egentligen fråga om ett sparande på längre sikt. Man spar på driftskostnaderna och ackvirerar trafik genom att bjuda bättre tjänster. Jag tror därför att det är angeläget att kommunikationsministern här säger ifrån, att just när det gäller järnvägsdriften är investeringarna av stor betydelse för besparingar i landets ekonomi.

Anf. 38 RUNE JOHANSSON (s) replik:

Herr talman! Som jag nämnde i mitt inledningsanförande ägnade kommunikationsministern tre rader i propositionen åt verkstadsrörelsen inom SJ. I sitt inlägg här i kammaren sade han inte ens ett ord om denna viktiga sektor. Det är både anmärkningsvärt och allvarligt.

Kommunikationsministern säger att SJ:s budget ökar med 17 %. Jag tror att det är riktigt. Han säger också att man måste prioritera. Jag tror att även detta är riktigt. Samtidigt anklagar han emellertid oss socialdemokrater för överbudspolitik. Han glömmer då bort vad effekten skulle bli av det vi skriver i reservation nr 4. Det innebär verkligen besparingar och en ekonomisk förbättring för SJ. Låt mig bara upprepa två argument som jag använde i mitt tidigare anförande.

För det första lägger SJ f. n. ut entreprenadjobb som motsvarar 134 årsarbetare till en överkostnad av 110 kr. i timmen. Är kommunikationsministern intresserad av att SJ klarar sina egna jobb i egen regi? Genom en ökad

verkstadskapacitet kan SJ spara mycket pengar på just den här delen av verksamheten.

För det andra nämnde jag att SJ 1980 fick betala 93 milj. kr. i kostnader för avställda lok och vagnar i väntan på reparationer, beroende på i huvudsak brist på kapacitet vid sina verkstäder. Är kommunikationsministern intresserad av att SJ får sådana resurser att avställningstiden kan minskas, att man kan ha vagnar och lok i transportarbete i stället för att de som nu står avställda på bangårdar? Anser kommunikationsministern att det är rimligt att SJ måste avsäga sig godstransporter i brist på godsvagnar, när det på bangårdar står tusentals godsvagnar i väntan på reparation?

Jag är, herr talman, övertygad om att en offensiv satsning på verkstäderna är ekonomiskt lönsam, och jag tycker att det är anmärkningsvärt att kommunikationsministern inte ägnar denna sektor ett enda ord i sitt inlägg.

Anf. 39 OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Herr talman! Kommunikationsministern sade att den ena gången klagar oppositionen över att SJ tar för litet betalt och den andra gången över att SJ tar för mycket betalt. Men det är inte fråga om det när det gäller SJ:s fraktprissättning. Man måste kunna begära att SJ tillämpar en sådan fraktprissättning att verksamheten går ihop, och det sker inte nu. Det får inte vara för lätt att springa till pappa staten och begära mer pengar om verksamheten inte går ihop.

F. n. har man en stark misstanke om att det ligger till på det sättet, att där SJ inte är utsatt för konkurrens – det gäller en mindre del, exempelvis malmtransporterna – har SJ en taxa som gör att verksamheten väl går ihop. På den konkurrensutsatta sidan tillämpar SJ däremot en helt annan fraktprissättning. Jag kan ta ett exempel.

När det gäller frakterna av stålämnen från Luleå till Borlänge tillämpar SJ en fraktsats som rör sig om ca 4,5 öre per tonkilometer, medan det för malmfrakterna rör sig om ca 15 öre per tonkilometer. Här kan man naturligtvis sätta ett stort frågetecken. Vad finns det för rim och reson i att i det ena fallet tillämpa en mycket låg taxa och i det andra fallet, där man inte är utsatt för konkurrens, en mycket hög taxa? Mot bakgrund av dessa förluster är det naturligtvis mycket viktigt att SJ tillämpar en riktig fraktprissättning.

Jag måste också uttrycka samma undran som Rune Johansson, nämligen över att kommunikationsministern inte med ett ord nämnde SJ:s nuvarande verkstadspolitik. Man kan ju säga att det är avsaknaden av verkstadspolitik som gör att SJ nu hamnat i dessa svårigheter, när det gäller tidtabeller, att kunna hålla tågtider. Skall man gå in för en ökad tågföring – och det är riktigt – måste man se till att man skaffar sig de serviceresurser som erfordras. I det här fallet är det ju otvivelaktigt så att SJ har serviceresurser, under förutsättning att SJ vill utnyttja dem. Därför är det väldigt märkligt – jag måste upprepa det – att utskottet skriver:

”Den successiva moderniseringen av SJ:s lok- och vagnpark har också

medfört att behovet av underhåll minskat samtidigt som verksamheten rationaliserats. Viss överkapacitet har till följd härav uppkommit i verkstäderna ---." Det skriver man samtidigt som tusentals godsvagnar står uppställda.

Jag vill fråga kommunikationsministern: Håller kommunikationsministern med om det här?

Anf. 40 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag vill gärna säga till både Rune Johansson och Olle Östrand att skälen till att vi i propositionen inte uppehållit oss så mycket kring verkstadsfrågan är att det f. n. pågår en översyn av allt detta inom SJ, den s. k. VO 80, som snart skall komma med förslag. Därför tycker jag inte att det finns någon särskild anledning att göra en stor genomgång innan förslaget kommit från denna utredning, där alla SJ:s anställda och SJ:s ledning är representerade.

Jag vill också säga till Rune Johansson att jag efter många år i offentlig tjänst vet att det inte alltid visar sig att verksamhet i egen regi är det billigaste. En viss andel i egen regi är ofta bra för att man skall få en bedömning av kostnaden, men ibland kan det vara väl så klokt att lägga ut saker på entreprenad, särskilt i konkurrens.

Detta sade jag till Sven Henricsson när det gällde en eventuell bana vid Husum. Det kunde vara mycket intressant att se vad det skulle kosta om man lade ut den på entreprenad.

Ibland undrar jag, Olle Östrand, hur riksdagens ledamöter har tänkt sig att SJ skall skötas. Först och främst får SJ vara något slags kamelcont, som byter färg i varje särskilt avtal och ikläder sig en ny roll. Ibland får SJ den samhällsekonomiska rollen. Ibland blir SJ den som hjälper LKAB eller den som hjälper sjöfarten eller den som hjälper de olika kommunala huvudmännen eller den som totalt sett hjälper ungdomar som skall åka på Inter-Rail-kort eller den som skall hjälpa äldre – de skall vara av båda könen och fyllda 60 år – att åka rabatterat. Jag tippar att jag har ett 50-tal frågor om året rörande SJ – i samtliga fall är det olika önskemål. På ett sätt skulle det kanske vara klokt att alla SJ:s avtal godkändes av Sveriges riksdag, med en extra stor majoritet för att det skulle bli en viss stabilitet. Det kanske vore ett rationellt sätt när det gäller driften av SJ – jag börjar tro det.

Jag kan hålla med herr Östrand om att SJ totalt sett skall gå ihop. Det gör SJ inte – alltså tar SJ för litet betalt, det kan vi säga. Då frågar jag mig: Är riksdagen beredd att ta konsekvenserna av det och föreslå sådana taxehöjningar att SJ går ihop? Kanske är man beredd att göra det på en hel del avsnitt men säkert inte på alla. Inte vill man att SJ skall ta mer betalt av LKAB, men man vill att SJ skall ta mer betalt av SSAB, ett annat stort statligt företag.

Vad skulle hända om det började gå litet knackigt för de här företagen på grund av att SJ hade höga transportpriser? Då menar ni att sjöfarten skulle hålla emot. Ja, det är möjligt. Men i dag klagar sjöfarten över att SJ tar för litet betalt. Jag vill bara säga att vi från riksdagens och regeringens sida inte

kan gå in i avtal efter avtal, utan vi måste helt enkelt låta SJ få arbeta efter de regler som man ställt upp. Annars skall vi ändra de reglerna och föreslå att alla olika fraktavtal som SJ sluter skall godkännas av en eller annan myndighet utanför SJ eller också skall vi låta det bli verklig konkurrens på det sätt man har sagt.

Herr talman! Till Sven Henricsson vill jag säga att vi vet inte på förhand vad det kan bli för prisökningar under ett år. Vi talar nu om SJ:s budget för 1981/82, och då har vi bedömt prisökningen till 11,7 %, om jag inte minns fel, och lagt på 5 %. Det blir alltså 17 %. Det är möjligt att det blir för mycket i bästa fall, men det kan också bli för litet. Detta får vi se – det kan vi inte säga i förväg.

Rune Torwald talar om begravningsentreprenören Norrbom. Det är inte alldeles riktigt framställt av Rune Torwald, för den s. k. begravningsentreprenören kräver i alla lägen likets samtycke till en begravning. I det fallet är ju frivilligheten ganska påfallande. Det är inte så, att herr Norrbom åker land och rike runt och säger att här lägger vi ner, utan vad han gör är att han diskuterar med de kommunala företrädarna på platsen och frågar: Är ni beredda att träffa ett avtal som innebär att ni får en viss ersättningstrafik mot att man lägger ner en järnvägsdrift som inte är lönsam? Där har ju liket så att säga vetorätt mot entreprenörens härjningar. Det tycker jag herr Torwald borde betänka litet, innan han utpekar denna dödens svarta skepnad som vandrar runt i landet. Såvitt jag har förstått finns det en hel del lokala huvudmän som är beredda att träffa sådana avtal. Jag hävdar, herr Torwald – och det tycker jag skall komma in i riksdagens protokoll – att det ibland är mycket billigare med buss än med tåg. Förutsättningen för att tåg skall vara bra är att det är mycket folk och verkliga tätorter. I annat fall är det mycket dyrt. Jag brukar nämna att det drar lika mycket energi att stanna och starta ett snälltåg som att köra en bil 18 mil. Vi skall inte glömma detta. En dieselvagn på järnväg drar tre gånger så mycket energi som en buss, och här har man inte heller den flexibilitet som man skulle önska. Därför menar jag, att om de lokala företrädarna anser att det blir bättre service och bättre ekonomi med buss än med järnväg, skall staten biträda. Jag erkänner, herr Torwald, att det är att häda, men ibland måste man ju tala sanning, även om man då hädar.

Naturligtvis kan man diskutera ramen för SJ. Herr Zachrisson sade att regeringen slänger ut pengar på annat. Jag är tacksam för alla tips som man kan få när det gäller att spara, särskilt då det gäller kommunikationsområdet. Tycker herr Zachrisson att vi vräker ut pengar, kan vi kanske göra ännu större SJ-investeringar. Alla lönsamma investeringar som vi kan skrapa ihop pengar till är jag positivt inställd till. Kan jag få något tips om pengar som vi slänger ut i onödan på kommunikationsområdet är jag mycket tacksam. De frågor som jag får och debatterna i kammaren tyder inte på att det öses ut för mycket pengar. Snarast tycks det röra sig om för litet pengar.

Jag hörde Sven Henricsson säga att det under hand finns förutsättningar för kontrakt på 110 godsvagnar per dag – jag upprepar 110 godsvagnar per dag. Vissa av kammarens ledamöter har med mig diskuterat vagnslasttrafi-

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

ken vid en eller annan station, varvid det har kunnat röra sig om ett trettiotal vagnar – inte per dag, inte per vecka, inte per månad utan per år. Då förstår ni vilka volymer som ger underlag för järnvägsdrift. Det är skillnad om det stånkar i väg ungefär en vagn i månaden. Det är nivån 110 vagnar vi skall upp till, och det är den typen av investeringar vi skall stimulera, så att vi får över frakter av den volymen på järnväg. Då är järnvägen lönsam, rationell och bra. 110 vagnar per dag, det är en siffra att sträva mot överallt. Det är sådana volymer vi skall arbeta för. Då går det också att få fram pengar för investeringar.

Anf. 41 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Först vill jag säga att jag delar kommunikationsministerns uppfattning att den översyn som pågår ute i regionerna om järnvägens roll i den regionala trafikförsörjningen måste präglas av realism. Det finns rätt mycket av romantiska inslag när det gäller synen på järnvägen. Den har, precis som kommunikationsministern sade, sina alldeles speciella förutsättningar i tunga trafikområden. De fasta kostnaderna är höga, och därför skall den framtida satsningen på järnvägen ske främst på de avsnitt där industrins godstransporter eller den regionala kollektivtrafiken kräver järnväg för att det skall bli en effektiv trafikförsörjning.

Sedan vill jag komma tillbaka till frågan om investeringarna i SJ. Jag tycker fortfarande att kommunikationsministern har en något byråkratisk attityd till investeringarna i SJ. Det har skett en glädjande ökning av användandet av järnvägen, och skälen är många. SJ-ledningen har varit bra på att stimulera folk att åka tåg, bensinpriserna har stigit m. m. Det finns ett stort behov av järnvägstrafik i Sverige. Därmed ökar också kravet på investeringar. Då får man inte låsa sig i något slags död statsfinansiell synpunkt att så och så många procent kan tillåtas. Investeringsvolymen när det gäller SJ måste ju avvägas i förhållande till de krav som ställs av resenärer och godstransportörer. Det har departementet inte lyckats tillgodose.

Dessutom måste järnvägen utvecklas potentiellt även när det gäller tekniska resurser – säkerhetsanordningar, nya vagntyper, spårkapacitet osv. Vi kan vänta oss en exponentiell ökning av kraven på järnvägsservice under åren framöver. Eftersom vi vet att det tar ganska lång tid att få i gång denna verksamhet – investeringarna i järnväg är inte gjorda över en natt – måste man få i gång dem i tid. Därför skulle jag vilja varna för denna "procentuella" fastlåsthet. I stället bör man gå rakt in i verkligheten och fråga sig: Vad krävs för att järnvägen skall kunna möta de behov, på både person- och godstransportsidan, som vi kan förvänta oss under de närmaste åren?

Till sist frågan om järnvägens möjligheter att svara mot de regionala huvudmännens krav på kollektiv service – diskussionen om järnvägen skall löna sig osv. Jag delar också synen att man inte skall ha subventioner på järnvägssidan i onödan. Vi har antagligen litet för mycket av det. Hitta gärna vägar att dra in en del av subventionerna! Det skall jag ställa upp på. Men därutöver är det alltså angeläget att se till att de ökade anspråk på kollektiv service när det gäller järnvägstrafik som nu finns ute i regionerna verkligen

möts. Där är en öppen redovisning från SJ:s sida kanske det allra viktigaste. Det gäller inte om vi skall ha SJ eller ej, utan att öppet tala om vad det kostar.

Nr 122

Torsdagen den
23 april 1981

Anf. 42 RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Låt mig först få uttrycka min tillfredsställelse över kommunikationsministerns positiva inställning till inlandsbanan. Den banan har jag kämpat för här i riksdagen ända sedan 1972.

När det gäller inlandsbanan vill jag i sammanhanget notera att föredragandens, dvs. kommunikationsministerns, och SJ:s uppfattning om hur upprustning av inlandsbanan och dess bibanor bör bedrivas står i överensstämmelse med vad riksdagsmajoriteten beslöt år 1979. De farhågor som då framfördes från centerhåll har tyvärr i viss mån redan besannats. Enligt vår mening borde hela inlandsbanan jämte bibanor ha hänförs till riksnätet, inte minst på grund av deras strategiska betydelse för möjligheten att föra en aktiv och decentraliserad regionalpolitik. Dessa bandelar kommer också att ha stor betydelse när det gäller att på ett rationellt och samhällsekonomiskt sätt ta till vara de stora energitillgångar i form av torv och skogsprodukter som finns längs de aktuella banorna. Efter hand som flottningen avvecklas kommer värdet av en upprustning av dessa banor att bli än mer uppenbart. Vi vill ånyo framhålla att vi icke delar uppfattningen att en nedläggning av persontrafiken skall prövas på vissa här aktuella delar av inlandsbanan.

Centern hävdar sålunda att inlandsbanan bör behandlas som en enhet, eftersom den utgör en livsnerv i Norrlands inland. Vi förutsätter därför att SJ i samarbete med arbetsmarknadsmyndigheterna tillvaratar alla möjligheter till en snabbare upprustning av inlandsbanan med bibanor, till förmån för näringslivet och invånarna i regionen.

Herr talman! Eftersom jag glömde detta i går ber jag att nu få yrka bifall till reservation nr 7.

När det gäller generaldirektör Norrboms agerande tycker jag att det kommer alldeles för tidigt. Det är väl riktigt att han i viss mån har i uppdrag att arbeta i den riktning det gäller, men innan de regionala huvudmännen skall tvingas ta ställning till en banas vara eller inte vara, bör man ändå ha hunnit utvärdera den lågprissatsning som SJ fick medel till att pröva under tre år. Den satsningen har ju visat sig tillföra även de trafiksvaga bandelarna ett stort antal nya passagerare, trots att man från SJ:s sida knappast gjort några specialsatsningar på dessa bandelar i form av förbättrad tidtabellsläggning eller ökad service i övrigt. Jag bortser då från den blygsamma men lyckosamma satsningen på inlandsbanans norra del förra sommaren.

Det är också så att organisationen av den kommunala och regionala trafiken endast i ett fåtal regioner är fullt utbyggd. Man startar på de flesta håll egentligen inte förrän den 1 juli i år. Därför är det alldeles för tidigt att redan nu ta ställning till om man på sikt behöver eller bör använda en bana. Man borde åtminstone ha ett år på sig, innan man skall tvingas ta ställning till sådana för hela området viktiga frågor.

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Anf. 43 OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Herr talman! Det är ju inte alls, herr kommunikationsminister, fråga om att vi skall betrakta SJ som någon slags kameleont, som skall anpassa sig till både den ena och den andra. Det är heller inte fråga om att riksdagen skall peta i varje SJ-offert – vi vet att SJ:s redovisningssystem är praktiskt taget hermetiskt tillslutet – men vi måste kunna begära att SJ skall tillämpa en fraktprissättning på sina egna godstransporter som gör att verksamheten går ihop. Nu är det i stället precis tvärtom: förlusterna ökar år från år. När så SJ nu börjar konkurrera med sådana godstransporter som naturligen skall gå sjöledes, får man lätt den misstanken att SJ här inte för en riktig taxepolitik.

Som exempel kan vi ta oljetransporterna från Göteborg till Västerås, som har gått sjöledes i många år. Men helt plötsligt lägger SJ in offerter som blir konkurrensdugliga. Vi som har hållit på med trafikpolitik under en del år vet att all sakkunskap hävdar att sjöfrakter är det billigaste transportsättet på långa avstånd, men det är i första hand på de långa avstånden som SJ nu går in och konkurrerar. Jag har ingenting emot att SJ konkurrerar på riktiga villkor med landsvägstransporter, och heller inte med sjötransporter, men som läget nu har blivit tror jag att någonting har gått snett.

Till sist ytterligare något om verkstadsrörelsen. Det är riktigt att man nu håller på med utredningen VO 80, men där har ju redan slagits fast att nyanställning av personal för att minska behovet av utläggning av arbeten innebär en kostnadsminskning för SJ. Därför tycker jag inte att det finns någon anledning att vänta tills hela den utredningen blir färdig, utan jag anser att man bör passa på tillfället att använda de resurser som vederligen finns. Jag kan än en gång exemplifiera detta med Bollnäsverkstaden, som tidigare har varit en av SJ:s största driftsverkstäder men som år efter år har nedrustats. Detta kan inte vara riktigt med tanke på alla de trasiga godsvagnar, lok osv. som står uppställda.

Jag får vidare konstatera att jag ännu inte har fått något svar på min fråga om kommunikationsministern delar utskottsmajoritetens uppfattning när det gäller SJ:s verkstadsrörelse.

Anf. 44 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Det skulle vara frestande att ta tiden i anspråk för att diskutera subventionerna till SJ, som Olle Östrand också var inne på. Det är ett intressant område. Praktiskt taget allting är ju numera mer eller mindre subventionerat: varven, jordbruket, skogsindustrin, textilindustrin, gruvorna, hamnarna osv. Det sker ju i själva verket en integration mellan sociala funktioner och rent affärsmässiga funktioner, och det samhällsekonomiska betraktelsesättet blir mer och mer intressant. SL fick t. ex. förra året 1,2 miljarder i subventioner. Föreställer sig någon här att SL skulle kunna finansiera sin verksamhet helt och hållet genom att ta upp avgifter för resorna, tror jag att man är orealistisk. Trafiken måste betraktas som en social funktion. Därför är det icke anmärkningsvärt att den subventioneras med skattemedel. Jag tycker att man måste ha den synen också på statens

järnvägar, som för investeringar får ungefär lika mycket som SL för hela verksamheten. I år får man t. ex. 1,6 miljarder för dessa.

Så något intressant beträffande Husumspåret. Det är ändå så som kommunikationsministern sade att vi har fått preliminära kontrakt på 110 vagnar per dag tack var den i går litet omstridda upprustningen av Forsmo-Hoting-banan. Dessa kontrakt bekräftar att stora timmermassor kommer att gå med järnväg året om. Det gör att Husumspåret – jag är tacksam för att kommunikationsministern ville kommentera den saken – verkligen är aktuellt. Vid Husum ligger nämligen en av Sveriges största industrier, men man saknar spåranslutning med Örnsköldsvik. Detta har utretts många gånger. Senast 1974 gjorde SJ på uppdrag av regeringen en utredning om de ekonomiska och driftsmässiga förutsättningarna för att anlägga ifrågakvarande spår. Man har också kommit fram till att nära hälften av inom Ångermanälvens flodområde möjliga avverkningar av massaved konsumeras i det här området. När man nu börjat arbeta efter den idé som kommunikationsministern säger sig förespråka, nämligen att transportera timmer på järnväg, är det angeläget att man är konsekvent och prövar även det förslag som vi lagt fram om att satsa på en sådan här investering.

Det är också fråga om arbetsmöjligheter i en hårt drabbad region. Jag vill erinra om att NCB står inför en kris, som mycket väl kan leda till att 1 000 arbetstillfällen försvinner i Västernorrlands län. I ett sådant läge vore det tacksamt att kunna satsa på t. ex. byggandet av Husumspåret.

Anf. 45 RUNE JOHANSSON. (s) replik:

Herr talman! Jag delar kommunikationsministerns uppfattning att arbete i egen regi inte alltid är lönsammast. Det är helt riktigt. Jag är också av den uppfattningen att SJ bör lägga ut viss del av sitt jobb på entreprenad. Men den omfattning som detta har i dag är alldeles för stor enligt mitt sätt att se. Det är klart belagt efter 15 månaders undersökningar att SJ får betala en överkostnad på i runt tal 110 kr. i timmen för entreprenadjobben mot om arbetena hade utförts i egen regi. Jag tycker att kommunikationsministern, som har ett gammalt förflutet som finansman, skulle ha klart för sig vad det skulle betyda med en offensiv satsning inom verkstadsregionen.

Jag tycker också att kommunikationsministern borde ha klart för sig vad det betyder för SJ om man genom en ökad kapacitet kan minska avställningstiden för sina lok och vagnar. Det borde inte råda några som helst delade meningar på den punkten.

Men sedan blev jag inte klok på kommunikationsministerns agerande i dag. Först slår han fast att vi måste spara och att vi måste prioritera och sätta in våra insatser där de är ekonomiskt riktiga och ger det bästa ekonomiska utbytet. Men samtidigt har inte kommunikationsministern någon som helst uppfattning om verkstadsregionerna, trots att vi på punkt efter punkt har visat var det är ekonomiskt riktigt att sätta in insatserna där. Trots att en utredning pågår inom SJ måste man ha en uppfattning om detta.

Herr talman! Om jag inte vore en så försynt person skulle jag kanske våga påstå att kommunikationsministern i dag uppträtt som den perfekta politiske hybrid.

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Anf. 46 Kommunikationsministern ULF ADELSOHN:

Herr talman! Man får i den politiska debatten höra att man är både det ena och det andra. Jag har i dag av Bertil Zachrisson fått höra – jag bortser från Rune Johansson som ju inte sade vad han egentligen sade, för han var ju så försynt – att jag är litet för död och en aning för byråkratisk. Herrarnas partiledare har dessutom kallat mig för Hawaii-brud. Det finns således en hygglig spännvidd mellan å ena sidan den döda byråkraten och å andra sidan Hawaii-bruden. Det är skönt att även från ett så stort parti som socialdemokraterna få höra att man har ett brett register.

Det är klart att vi kan anlägga många synpunkter på det här med verkstadsregionerna, men nu är det ju så att SJ precis håller på med sin stora översyn. Jag erkänner villigt att jag säkert kommer att anlägga många synpunkter i det avseendet. Men jag tycker ändå att SJ skall få en rimlig chans att lägga fram det här förslaget, som man ju inte precis lägger sista, men väl näst sista, handen vid tillsammans med alla grupperna i VO 80. Därefter skall vi ta ett rejält tag i frågan och återkomma till riksdagen.

Jag vill inte utesluta att det kan visa sig att vad herr Johansson säger är riktigt. Vi brukar ju skylla på utredningar, och i det här fallet tar jag till det knepet. I varje fall i egenskap av ansvarigt statsråd vill jag inte bara någon månad innan SJ är klar med sin stora översyn, som man gör tillsammans med personal och ledning, gå in och säga hur saker och ting bör vara.

Sven Henricsson! Beträffande spåret Husum–Örnsköldsvik vill jag säga att vi skall ta en titt på den saken återigen. Det kan emellertid alltid vara ett problem om man binder sig vid en industri. Då får SJ väldigt liten flexibilitet senare. Har man gjort en stor investering förutsätter vi nämligen att det också blir ett långvarigt kontrakt, så att det kan bli någon ränta på det hela.

Beträffande SJ:s förräntning totalt sett vill jag säga: Ja, vi kan naturligtvis diskutera den saken, men i princip är det så, Olle Östrand, att i enlighet med den strukturplan som riksdagen har antagit skall SJ gå ihop om tre år. Det är alltså den linje vi driver. Sedan får SJ inom de ramar som riksdagen fastställt se till att det verkligen också går ihop. Alla skall vi försöka se till att man klarar det.

Jag känner inte exakt till förhållandena beträffande oljefrakterna mellan Göteborg och Västerås. Men trots allt är det ju så att där järnvägen går ända fram till fabriken – vilket den ofta gör – har järnvägen samma fördel i förhållande till båten som lastbilen kan ha i förhållande till tåget. Ibland visar det sig således att terminalkostnaden blir mycket lägre om man använder sig av järnvägen, därför att man då slipper en omlastning. Det kan vara på det sättet, men jag känner som sagt inte exakt till de geografiska förhållandena i Västerås.

Låt mig slutligen, herr talman, till Bertil Zachrisson säga att vår bedömning har varit att vi skall fastställa en ram för SJ som innebär att man får ungefär 5 % i påslag om året under en femårsperiod. På det sättet får man tid på sig när det gäller att planera långsiktigt. Sedan skall vi varje år göra en översyn. Ibland kan det bli något mer, ibland något mindre. Som jag sade till herr Henricsson vet vi ju inte i förväg hur stor inflationen blir. Därför måste

man i någon mån korrigera i efterhand.

Men SJ skall alltså veta att man där under en femårsperiod totalt sett kan räkna med ett femprocentigt påslag i reala termer. Efter de fem åren skall vi ha en kontrollstation och se hur vi skall göra inför nästa femårsperiod. Det är alltså ett försök att se till att SJ får en ordentlig framförhållning. Vi kan självfallet ha olika uppfattningar om huruvida det här är det rätta sättet eller inte. Men det är i varje fall gjort i bästa välmening, i all byråkratisk "dödhet".

Nr 122

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Anf. 47 TORE CLAESON (vpk):

Herr talman! I likhet med föregående år har vi från vpk i år återkommit med förslag till förbättrad kollektivtrafik i Storstockholms- och Södertälje-regionen, med igångsättning av dubbelspårsutbyggnad på sträckan Älvsjö-Flemingsberg och pendeltågsstation vid Flemingsberg, med upprustning av Södertälje södra station och utökad pendeltågstrafik från Södertälje södra till Nykvarn.

En av de viktigaste trafikpolitiska åtgärderna i dag är att främja kollektivtrafiken och att minska privatbilismen i de stora tätorterna. Samhällsekonomiska, energipolitiska, miljömässiga och sociala synpunkter kan bara tillgodoses genom en ökad satsning på den kollektiva trafiken i allmänhet och på pendeltågstrafiken i synnerhet då det gäller Stockholmsregionen.

Våra olika förslag i motionerna 567 och 983 har inte heller i år lett till några bifallsyrkanden från utskottsmajoriteten. Skrivningarna är i och för sig välvilliga, men i sak har utskottet yrkat avslag i stort sett utan närmare motiveringar. Genom utskottsmajoritetens ställningstagande har man också tagit ytterligare ett steg bort från tidigare riksdagens beslut och uttalanden beträffande inriktning och anslag av medel för att komma i gång med konkreta åtgärder. Vänsterpartiet kommunisterna och socialdemokraterna står fast vid tidigare ställningstaganden om att anvisa de medel som behövs för att nu starta de nödvändiga förstärkningarna och förbättringarna.

Dubbelspårsutbyggnaden, i första hand mellan Älvsjö och Flemingsberg, och en pendeltågsstation i Flemingsberg borde redan tidigare ha kommit till stånd mot bakgrund av de stora trafikproblem som finns sedan flera år tillbaka. Det är självfallet ännu mer angeläget nu, efter det att ett ökat antal människor bosatt sig i området och antalet patienter vid Huddinge sjukhus kraftigt har ökat.

Under hela planeringen och byggandet av området Flemingsberg i Huddinge med sjukhuset och andra arbetsplatser har det förutsatts att de människor som bor och arbetar i Flemingsbergsområdet skulle få en egen pendeltågsstation. Trots att området nu funnits utbyggt i flera år är frågan om dubbelspår för att klara den ökade trafikbelastningen på sträckan Södertälje-Stockholm och en pendeltågsstation vid Flemingsberg fortfarande olöst. En folktopmotion tar även i år upp frågan och vill att man skall skapa utrymme för en ny station vid Flemingsberg och ett nytt dubbelspår på sträckan Älvsjö-Flemingsberg.

Utskottsmajoriteten avstyrker motionerna, medan den socialdemokratiska reservationen nr 1 innebär ett tillstyrkande av motionsförslagen. Det borde då rimligtvis bli så att vi får en majoritet i riksdagen för att sätta i gång byggandet av dubbelspår mellan Älvsjö och Flemingsberg och en pendeltågsstation i Flemingsberg. För det kan väl inte vara så illa att folktopmotionärerna även i år tänker springa ifrån sitt motionsförslag med något slags krystade motiveringar om omprioriteringar, nya utredningar eller liknande undanflykter? Då vore det ärligare att låta bli att motionera eller att inför den lokala opinionen och hundratusentals pendeltågsresenärer tala om att man bara motionerar på låtsas, för det är ju det det handlar om.

Utskottsmajoriteten menar att man skall utgå från att SJ och SL noggrant följer utvecklingen under de närmaste åren och beaktar trafiktillväxten i Stockholmsregionen. Man talar också om en hög beredskap för en snabb byggstart, om så erfordras. Det är, herr talman, egentligen häpnadsväckande att det har kunnat undgå utskottsmajoriteten att situationen nu närmast är akut, att den kraftiga ökning som skett av både SJ- och SL-trafiken på den aktuella bandelen och att trafiksituationen i övrigt är sådan att det är hög tid att nu börja förbättringarna genom en utbyggnad. En utbyggnad *nu* är nödvändig för att förhindra en ytterligare försämring av förhållandena för kollektivtrafiken och för att inte motverka de i största enighet uttalade syftena att förbättra kollektivtrafiken.

Lika väl som tiotusentals människor bosatta i Huddinge kommun, anställda och patienter vid Huddinge sjukhus och anställda vid olika industrier i området direkt berörs av Flemingsbergsstationen, berörs tiotusentals människor i Södertälje direkt av rådande olägenheter vid Södertälje södra station. Det är ett gammalt problem, ja visst, men det blir därför inte mindre angeläget. Förhållandena vid Södertälje södra är i stort sett desamma som för över 50 år sedan, trots den mångdubbling av persontrafiken som skett.

För varje år som går utan att en omfattande upprustning och ombyggnad kommer till stånd förvärras och försvåras förhållandena för många resande. Särskilt behovet av upprustning och handikappanpassning av förbindelserna till och från perrongerna kräver åtgärder snabbt. Olika förslag och utredningar har under årens lopp visat att de flesta problemen går att lösa och att betydande förbättringar kan åstadkommas med relativt enkla lösningar. Fortfarande synes det emellertid vara så att statens järnvägar och Storstockholms Lokaltrafik inte kan enas om olika praktiska, tekniska och framför allt ekonomiska frågor. Därför skjuter man hela tiden den här frågan framför sig.

”Södraeländet” gäller främst pendeltågstrafiken med åttiotalet pendeltågsturer men även övrig trafik med express- och snälltåg till och från Malmö, Göteborg, Eskilstuna osv. Det är helt otillfredsställande att över 50 tågbyten med omstigningar måste ske genom att resenärerna tvingas gå ned i en tunnel, som förbinder olika plattformar genom smala, branta och hala trappor, där trängseln blir olidlig ibland och där riskerna för skador är stora, särskilt under vinterhalvåret. Det gäller alltså dagligen över 50 sådana

tågbyten. De förslag som ställs i vpk-motionen 983 och s-motionen 451 aktualiserar ånyo frågan om en genomgripande upprustning och ombyggnad av Södertälje södra, och det är nu på tiden att någonting händer.

Utskottsmajoriteten redovisar även i år att man delar motionärernas uppfattning i principfrågan om nödvändigheten av upprustning och ombyggnad men finner ändå ingen särskild riksdagens åtgärd påkallad. Den borgerliga utskottsmajoriteten redovisar alltså samma uppfattning: men är inte beredd att göra något konkret ställningstagande för att snabbt börja avhjälpa bristerna. Samma "Södraelände" skall t. v. finnas kvar – det är bara det att eländet tilltar i takt med ökat antal resande! Samtidigt tvingas många människor, främst barnfamiljer, äldre och rörelsehindrade, att avstå från att använda kollektivtrafiken – på grund av de urusla förhållandena på Södertälje södra station.

I vpk-motionen 983 tas också andra viktiga frågor upp, som berör främst Södertälje kommuns invånare. Det gäller möjligheten att utöka pendeltågstrafiken med lokaltågstrafik på SJ:s järnvägslinje Södertälje–Eskilstuna och förbättringar av nuvarande förbindelser Södertälje–Järna–Mölnbo–Gnesta. Linjen Södertälje–Eskilstuna är mycket litet utnyttjad, och en pendel mellan Södertälje och Nykvarn borde inte stöta på några hinder av den anledningen att det inte skulle finnas plats på linjen. Tvärtom skulle därigenom linjen kunna utnyttjas betydligt rationellare än vad som nu sker.

I motionen pekas på en rad fördelar som en sådan förbindelse skulle medföra för tiotusentals Södertäljebor, som är bosatta efter denna sträckning, bl. a. för kommunikationerna till Ing 1 och Scaniarinken, men framför allt för alla arbetsresor till olika delar av regionen. I motionen föreslås att riksdagen skall uttala att överläggningar mellan statens järnvägar, Storstockholms Lokaltrafik och Södertälje kommun snarast skall upptas i syfte att åstadkomma en utökning av pendeltågstrafiken med en förbindelse mellan Södertälje södra och Nykvarn.

Vad säger då utskottet om detta? Jo, följande: "Utskottet avstyrker vidare yrkandet i motion 983." Det är vad utskottet säger. Möjligt är att motiven för avslaget skall kunna utläsas ur motiven för avslag på förslaget om upprustning av Södertälje södra, men det sägs inte. Man måste fråga sig: Vad kan utskottsmajoriteten ha emot sådana överläggningar som föreslås i motionen?

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 1 i utskottsbetänkandet och till motionerna 983 och 451.

Anf. 48 ARNE ANDERSSON i Gamleby (s):

Herr talman! I proposition 1978/79:99 angav dåvarande regeringen bl. a. att en del järnvägslinjer skulle hänföras till ett s. k. riksbanenät. Andra åter skulle bli föremål för utredning och överväganden när det gällde den framtida klassificeringen.

I anslutning till den nämnda trafikpolitiska propositionen motionerade bl. a. jag om att järnvägslinjen Bjärka/Säby–Västervik skulle hänföras till det s. k. riksbanenätet.

I anslutning till årets budgetproposition har jag tillsammans med ledamöter från samtliga partigrupper utom folkpartiet på Kalmarlänsbänken motionerat om att järnvägslinjen Bjärka/Säby-Västervik skall hänföras till det s. k. riksbanenätet. En liknande motion har väckts av ledamöterna på Östgötabänken, med samtliga partier representerade.

Vilka är då skälen till motionerna? Ja, skälen är många.

För det första måste den starkt ökade resandefrekvensen på de kollektiva trafikmedlen och de positiva tendenser som finns för framtiden ytterligare öka underlaget för och därmed behovet av att landets järnvägslinjer erhåller likvärdiga förutsättningar att klara trafikservicen.

För det andra har riksdagen fastlagt den regionalpolitiska inriktningen i landet. Inom regionerna är bl. a. järnvägslinjerna upptagna som viktiga delar i regionens framtida utveckling.

För det tredje medför systemet med s. k. riksbaneklassning av en del järnvägslinjer att de ekonomiskt svaga områdena i landet får ytterligare problem, om inte järnvägslinjerna inom regionen hänförs till det s. k. riksbanenätet.

Herr talman! Det finns ännu flera vägande skäl för de tidigare nämnda motionerna, men jag har faktiskt svårt att egentligen finna tungt vägande skäl för att utesluta ett antal järnvägslinjer från det s. k. riksbanenätet.

Utskottsmajoriteten föreslår riksdagen att avslå motionerna 449, 463 och 751. I reservation 6, mom. 17 a och c, har hemställts att motionerna måtte bifallas.

Herr talman! Jag yrkar således bifall till reservation 6, mom. 17 a och c. I övrigt yrkar jag bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

Anf. 49 OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Det är med tillfredsställelse som vi i vänsterpartiet kommunisterna nu kan se att resandefrekvensen har ökat på de svenska järnvägarna. Även godstrafiken har ökat, men jag skall framför allt uppehålla mig vid persontrafiken.

Vi har i många år pläderat för och arbetat för ökat tågresande, men inte förrän nu har det varit klimat för att vidta åtgärder som visat järnvägarnas betydelse. Den ökade resandefrekvensen medför emellertid att det måste ställas större krav på trafikföretaget, SJ, och vi har i en motion tagit upp några punkter som vi har givit huvudrubriken "Ökad trivsel på tågen". Det är mycket angelägna förbättringar vi föreslår med tanke på den stora ökning av trafiken som skett, speciellt på vissa linjer.

Bl. a. har vi framhållit betydelsen av att järnvägsstationerna rustas upp till en bättre standard. Det är anmärkningsvärt vid en jämförelse med vad som kostas på t. ex. flygterminaler hur litet som satsas på den stora resandeström som passerar många av järnvägsstationerna. Det skulle i och för sig inte behövas särskilt stora insatser för att åstadkomma önskvärda förbättringar.

I en motion som gäller Uppsala län har jag pekat på järnvägsstationen i Uppsala som troligen är en av de mest belastade i landet, möjligtvis fränsett

storstäderna. Vid Uppsala C passerar 10 000 resenärer per dygn. Stationsbyggnaden är oerhört nedsliten och ger inte på långt när den service som skulle behövas. Det är ett exempel på en station som skulle behövas rustas upp – det finns många andra.

Vi har också tagit upp åtgärder som vi anser borde genomföras på själva tågen. I fråga om servering på tåg ligger vi internationellt sett oerhört långt efter. Det har varit jämmerligt på våra tåg, och det skulle behöva göras rejäla insatser för att den stora resandeströmmen skall få möjlighet att inta förtäring på ett smidigare och trevligare sätt – på många tåg finns det f. ö. inte alls några serveringsmöjligheter.

Ett annat område som vi har berört gäller personalförstärkningar. Det är uppenbart att det behövs mera folk på tågen för att klara av den ökade resandeströmmen. På många sträckor, där belastningen är stor, hinner tågpersonalen inte ge den service som egentligen skall finnas på tågen. Därför behövs det alltså personalförstärkningar.

På många långlinjer finns det uppenbara problem med att det förtärs alkohol på tågen, vilket medför olägenheter för många passagerare. Enda sättet att få bukt med det problemet är naturligtvis mera personal på tågen så att övervakningen kan bli bättre.

Slutligen har vi påpekat att det har skett en försämring av servicen för allergiska personer. Dels har antalet allergiker ökat, och det ökar ständigt, dels har rättigheten att ta med pälsdjur, framför allt hundar, vidgats så att de nu kan få tas in i samtliga kupéer utom i sovagnar och liggagnar. Det är en betydande olägenhet för den stora grupp människor som lider av allergiska besvär.

Vi har ansett att det borde vara enkelt att ordna speciella kupéer för allergiker. Vi har tagit fram exempel från SL. På pendeltågen finns det särskilt uppmärkta kupéer, avsedda för allergiker, där man inte får ta in husdjur. Det skulle vara ganska enkelt och i och för sig inte kosta något extra, om man kunde införa en sådan ordning också på SJ.

Alla de krav som vi har fört fram i vår motion har utskottet i stort sett ställt sig väldigt välvilligt till. Man säger att det är riktigt, det är bra, det bör genomföras osv., men samtidigt hänvisar man till att det bör genomföras inom SJ:s ram, det är saker som SJ får ta itu med, det pågår utvärderingar och sådana saker. Problemet är att för att man skall kunna genomföra förbättringar måste man få resurser, och det är därför vi anser att detta är någonting som riksdagen borde ta ställning till. Det räcker inte med några välvilliga skrivningar i utskottsbetänkanden, utan det måste satsas pengar, om de här serviceförbättringarna på tågen skall kunna genomföras. Jag ber med detta, herr talman, att få yrka bifall till motion 999.

Jag skall nu helt kort beröra några lokala problem som gäller järnvägstrafiken i Uppland. För tredje året i följd har jag tagit upp den ur trafik tagna banan Enköping–Uppsala, som avskars av motorvägsbygget vid Enköping och sedan dess inte har tagits i trafik igen.

Den här bandelen är ett typiskt exempel på hur man har behandlat järnvägssträckor i det här landet – långt ifrån det enda men ett mycket

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

talande exempel. På 1970-talet ändrade man mycket radikalt på turerna så att det helt enkelt blev omöjligt för folk att använda järnvägen. Då sjönk naturligtvis resandefrekvensen, och sedan kunde SJ lägga fram utredningar som visade ett väldigt lågt utnyttjande. Det är en politik som har genomförts på många andra håll i landet, och detta är ytterligare ett exempel.

Upplands Lokaltrafik, som så småningom fick gå in med remissvar när banan skulle läggas ner, visade just på att tidtabellerna var så lagda att folk inte hade någon möjlighet att använda rälsbussarna, som då gick, för några arbetsresor. När Upplands Lokaltrafik sedan satte in sina bussar och gjorde en vettig tidtabell fick man en oerhört ökande resandeström på de kollektiva färdmedlen mellan de här två städerna. Hade detta inträffat något tidigare, hade säkert också den här banan kunnat hållas vid liv. Här finns nämligen ett underlag för trafiken, och det har just resandeströmmen vid Upplands Lokaltrafik visat.

I det här fallet är det inte bara fråga om persontrafik, utan här finns också en ganska stor godstrafik. Godset kommer med fjärrtåg från norr och söder – naturligtvis framför allt från norr – till Uppsala central, lastas där om på lastbil och körs landsvägsledes till Enköping.

När man gjorde det välmotiverade motorvägsbygget vid Enköping – det var naturligtvis nödvändigt ur landsvägstrafikens synpunkt – klippte man av järnvägen, eftersom man inte ville ta den merkostnad det skulle ha inneburit att bygga en planfri korsning, dvs. en viadukt. I och med detta var den här lilla bandelens öde beseglat, och den ligger nu kvar outnyttjad. Linjen skall dock inte rivas upp, utan av militära beredskapsskäl kommer den att ligga kvar.

Det finns alltså underlag för trafik på den här banan, och man borde satsa de pengar som behövs för att få i gång trafiken igen. Det skulle vara ett värdefullt komplement till lokaltrafiken i Uppland. Givetvis kan man inte ersätta landsvägstrafik med järnvägstrafik, men f. n. är belastningen på landsvägsbussarna ibland så stor att man nästan inte kan klara trafiken. Detta visar att här finns underlag för en fortsatt järnvägstrafik.

I det här sammanhanget har jag också tagit upp några ytterligare krav, speciellt när det gäller banan Västerås–Enköping. Längs den ligger Bålsta, som är en kranskommun till Stockholm i Uppsala län och har en mycket stor inpendling till Stockholm. Där finns ingen järnvägstrafik, utan sedan många år har Bålsta passerats tåg förbi.

Det finns ett stort underlag för tågstopp i Bålsta. Ett sådant skulle också underlätta oerhört mycket. Det skulle minska biltrafiken, och kommunen skulle få skatteintäkter på grund av att man inte gjorde bilavdrag. Underlaget för persontrafik är minst lika stort som för den s. k. Uppsalapendeln på norra stambanan mellan Uppsala och Stockholm. Ett tågstopp här är alltså välmotiverat och skulle säkert ganska snabbt betala sig både för SJ och för kommunen i fråga, dvs. Håbo kommun.

Därför har jag också i motionen yrkat om tågstopp, framför allt i Bålsta men även på andra platser, i första hand i Uppland.

Man svarar att det åligger SJ att i samband med tidtabellsförändringar se

över sådana saker och undersöka möjligheterna. Men om inte riksdagen tar initiativ när det gäller lokaltrafik, så vet vi av erfarenhet under åren att det inte blir någonting av. Man har i stället tunnat ut trafiken och därigenom försämrat möjligheterna.

Nu har vi visserligen en bättre politik, som jag sade tidigare, och vi får hoppas att det sätter sina spår så småningom. Riksdagen borde ändå kunna ta initiativ i dessa frågor och kräva dessa uppenbara förbättringar av trafiken i olika regioner.

Jag vill med detta yrka bifall till motionerna 997 och 229.

Anf. 50 PER WESTERBERG (m):

Herr talman! I motion 1356 vill vi pröva förutsättningarna för bättre tågförbindelse runt Mälaren och utefter Östgötapendelns sträckning genom Södermanland. Orsaken är inte någon överdriven tågromantik, utan snarast det mycket tryckta arbetsmarknadspolitiska läget inom vårt län. Södermanlands län har större arbetslöshet än riket i övrigt har i genomsnitt. Vi har betydande varsel inom industrin. Svenskt stål i Oxelösund kommer enligt sin perspektivplan att friställa åtskilligt med personal under de kommande åren. Vi har liknande fall i Torshälla med Nyby/Uddeholm. Vi riskerar även att vår halvprivata järnväg TGOJ blir tvungen att minska sin personalstyrka, om malmtransporterna för Grängesberg skärs ned, som allt talar för. Det finns alltså flera krisföretag som har varsel eller kan tänkas lägga stora varsel den närmaste tiden.

Som marknadsekonom är jag självfallet i sådana lägen förespråkare för generella åtgärder i stället för stora statliga bidrag till sjuka företag med mer eller mindre dåliga framtidsutsikter. En generell åtgärd är att förbättra kommunikationerna, i synnerhet i närheten av stora arbetsmarknadscentra runt om i länet. Jag tänker på Stockholm, övriga Mälardalen och Norrköping-Linköpingregionen.

En förbättrad tågkommunikation för länet skulle medföra en bredare och rörligare arbetsmarknad, som skulle kunna ge en smidigare anpassning när det gäller de nedtrappningar på arbetsmarknaden som i dag direkt kan förutses och de arbetsmarknadsproblem vi har i dag.

Herr talman! I betänkandet anförs att man med stor skyndsamhet vill pröva de krav som framförs i motionen. Jag anser att vi motionärer kan låta oss nöja med detta.

I detta anförande instämde Bernt Ekinge (fp).

Anf. 51 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag har i motion 990 tagit upp SJ:s verkstäder i Bollnäs. Jag yrkar att riksdagen begär att regeringen utser en arbetsgrupp med uppgift att lägga fram förslag till riksdagen om en utvecklingsplan för SJ:s verkstäder i Bollnäs.

Jag skall inte lämna någon större redogörelse över dessa verkstäder – det har gjorts i motioner och i tidigare års debatter i riksdagen.

Vad som är värt att notera är att de lokala fackliga organisationerna vid

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

SJ:s verkstäder i Bollnäs förra året presenterade en omfattande utredning som visar en del värdefulla fakta, som borde vara av betydelse för SJ och statsmakterna när man nu håller på med samordning och centralisering av kapaciteten vid SJ:s samtliga verkstäder.

Fackens utredning visar bl. a. att produktionskostnaderna per timme är mycket lägre vid Bollnäsverkstäderna än för de objekt som SJ lämnar ut på entreprenad till privata företag. Man visar också att olika besparingsåtgärder är möjliga att genomföra. Man säger att med relativt små investeringar skulle exempelvis det stora energiöverskott som nu går förlorat i samband med tillverkning av fjädrar kunna återvinnas och stora besparingar därmed kunna åstadkommas.

Det finns flera konkreta exempel från denna lokala fackliga utredning – exempel som tydligt inte de centrala utredningsorganen har haft tillgång till.

Vid ett flertal tillfällen har också representanter för Bollnäs kommun och för de anställda uppvaktat SJ och regeringen. Vid dessa uppvaktningar har man lagt fram konkreta förslag på hur man skall kunna trygga jobben och en rationell produktion samt på utvecklandet av nya produkter i Bollnäsverkstäderna.

Att man nu är överens om att det skall ske ytterligare satsningar på SJ för att bl. a. öka persontrafiken måste innebära att det ställs större och större krav på serviceunderhållet. Men den centralisering som nu pågår av SJ:s verkstadsorganisation har som bekant enligt de anställda skapat sämre serviceförutsättningar. Att en samordning beträffande verkstadskapaciteten bör åstadkommas är såvitt jag förstår ingen motståndare till, men det får inte innebära centralisering och privatisering, och det får framför allt inte innebära att ett gediget yrkeskunnande slösas bort, som i Bollnäs.

Ett annat viktigt argument för bibehållandet och utvecklandet av produktionen i Bollnäs är de regional- och sysselsättningspolitiska aspekterna. Verkstäderna i Bollnäs spelar en betydande roll för arbetsmarknaden i nämnda kommun och också för hela länet.

Utskottet kostar visserligen på sig att säga att man i vederbörlig mån bör beakta arbetsmarknads- och regionalpolitiska synpunkter vid bedömningarna av hur SJ:s verkstadskapacitet skall utnyttjas. Men det hade varit bättre om utskottet redan nu tagit en klar ställning för bibehållandet och utvecklandet av SJ-verkstäderna i Bollnäs. Utskottet har, såvitt jag förstår, all den information som krävs för ett sådant ställningstagande.

I reservation 4 sägs att de brister som påtalats i motionerna aktualiserar en genomgripande omprövning av SJ:s nuvarande verkstadspolitik och att det i ett sådant sammanhang vore naturligt att också på nytt pröva bl. a. Bollnäsverkstadens möjligheter att bidra till effektivare verkstadsfunktioner inom SJ.

Jag vill, herr talman, yrka bifall till reservation 4.

Anf. 52 GUNNAR OLSSON (s):

Herr talman! Bland de många järnvägsmotioner som behandlas i det här betänkandet finns också några från socialdemokrater i Värmland. Det gäller flera bandelar där vi föreslagit olika åtgärder som vi bedömt som angelägna, såväl trafikpolitiskt som ur sysselsättningspolitiska och miljömässiga aspekter. Samtliga motioner har dock avstyrkts av trafikutskottet, liksom de också gjorts tidigare år då vi haft liknande krav. Låt mig dock säga att jag, sett ur Värmlands synvinkel, finner årets upplaga av trafikutskottets betänkande rörande järnvägarna något mera positivt än de tidigare, eftersom utskottet pekat på möjligheten att få vissa arbeten utförda som beredskapsarbeten, i de fall det finns sysselsättningsmässiga skäl för detta. Och det finns det ju verkligen i Värmland. Detta gäller i första hand vårt förslag att låta bygga ett anslutningsspår mellan Bergslagsbanan och inlandsbanan vid Herrhult i östra Värmland. Spåret skulle få en längd av omkring 2 400 m, och det skulle bl. a. medföra att trafiken från Ludvika och Bergslagen mot Kristinehamn väsentligt underlättas.

Med den svåra sysselsättningssituation som f. n. råder i östra Värmland, med bl. a. stora neddragningar i Storfors och Björneborg och stora sysselsättningssvårigheter i såväl Filipstad som Kristinehamn, skulle byggandet av nämnda anslutningsspår vara mycket angeläget ur arbetsmarknads-synpunkt. Byggandet av spåret – som f. ö. revs upp för något år sedan i samband med att inlandsbanan byggdes om och fick en delvis ny sträckning – torde dessutom vara lämpligt att utföra såsom beredskapsarbete. Detsamma gäller förslaget om att i samband med byggande av anslutningsspåret också låta elektrifiera bandelen Herrhult–Kristinehamn, vilket förutom att vi skulle få ett antal arbetstillfällen under byggnadstiden också skulle innebära minskad åtgång av dieselbränsle.

Självfallet skulle vi se det mycket positivt, om några av de 25 miljoner som utskottet avsatt för upprustning av inlandsbanan skulle tillfalla just Värmland. Men om så inte skulle bli fallet, förutsätter vi att SJ i samråd med länsarbetsnämnden i Värmland verkligen aktualiserar de här projekten.

Samma motiv gäller för förslaget om elektrifiering av Fryksdalsbanan, som också ligger i en region med mycket svår arbetslöshet. En elektrifiering av Fryksdalsbanan skulle förutom minskad oljeförbrukning och därmed också en miljöförbättring innebära att motorvagnarna skulle bli mer tystgående och attraktiviteten öka. Det finns alltså alla skäl för SJ och länsarbetsnämnden att också titta närmare på detta projekt.

Vårt motionskrav om att utreda ett statligt övertagande av den privatägda NKLJ-banan har avvisats med motiveringen att det nyligen har gjorts en framställning från ägarna, Uddeholmsbolaget. Om inte SJ är villigt att överta banan, begär bolaget att få tillstånd att riva upp rälsen.

Vårt krav föregående år avvisades med motiveringen att någon framställning från ägarna om ett statligt övertagande inte hade aktualiserats. Nu *har* det alltså kommit en framställning, och då anser utskottet att den inkommit så nyligen att det inte är påkallat med någon åtgärd från riksdagens sida.

Herr talman! Det är klart att det hade varit positivt med ett uttalande från

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

riksdagen om angelägenheten av att frågan om ett statligt övertagande av banan hade utretts i enlighet med vårt krav i motionen. I varje fall hade det varit önskvärt med ett uttalande om att ägarnas andrahandskrav om att få riva upp rälsen skulle avvisas av regeringen. Samtliga kommuner efter banan har engagerat sig mycket hårt för ett bibehållande av NKLJ-banan. Man gör det med motiveringen att banan behövs och att den är en resurs som nu ligger till ingen eller i varje fall mycket liten nytta. Man gör det för att alltmer trafik – såväl gods- som persontrafik – belastar den parallellt gående landsvägen ner mot Karlstad. Drygt 2 000 personer i Forshaga har sitt arbete i Karlstad och pendlar följaktligen varje dag. Till detta kommer ett stort antal skolungdomar som varje dag också trafikerar sträckan. Sedan ett par år tillbaka fraktas på landsvägen också en mycket stor kvantitet timmer som tidigare transporterades på NKLJ-banan.

Allt detta motiverar att kommunerna på fullt allvar vill undersöka möjligheterna att framför allt återföra godstransporterna till banan men också pröva möjligheterna att återuppta persontrafiken. Allt detta är argument för att bibehålla banan och, i stället för att eventuellt riva upp rälsen, se till att erforderliga underhållsarbeten snarast kommer till stånd.

Det finns all anledning att – i likhet med vad socialdemokraterna i trafikutskottet säger i ett särskilt yttrande – påminna om det trafikpolitiska beslutet 1979. Där poängterades bl. a. vikten av att transporterna i ökad utsträckning borde överföras från landsvägen till järnvägen. Vi instämmer också i uppmaningen till regeringen att prövningen av framställningen om statligt övertagande av NKLJ-banan bör ske snarast.

Herr talman! Till sist vill jag säga bara ett par ord om en annan aktuell bandel i Värmland, nämligen Arvika–Mellerud. Det har vid särskilda kontroller för en tid sedan visat sig att de vagnslaster som framförs på banan varit för tunga för den standard som banan har – dvs. axeltrycket översteg 15 ton. Personalen på lastplatserna har därför fått order att ej växla in vagnar som misstänks vara för tunga. Detta har i sin tur fått allvarliga konsekvenser för berörda industrier som inte får lasta full last, som de har gjort tidigare. En upprustning av banan till högre axeltryck är därför av synnerlig vikt, om inte transporterna skall tvingas från järnvägen och till landsvägen. Mister banan godstrafiken minskar lönsamheten och persontrafiken, och hela banan kommer i fara. Även här bör alltså SJ och länsarbetsnämnden ta kontakter för att via beredskapsmedel rusta upp också denna bandel. Om jag är rätt underrättad görs det om en stund här i huset en uppvaktning just i detta ärende.

Med detta yrkar jag, herr talman, bifall till de socialdemokratiska reservationerna i trafikutskottets betänkande nr 19.

Anf. 53 STIG ALFTIN (s):

Herr talman! I motion 260, som behandlas i trafikutskottets betänkande, har vi socialdemokrater på Gävleborgsbänken tagit upp frågor som berör SJ-verkstan och SJ:s verksamhet i Bollnäs.

SJ:s verkstäder i Bollnäs innefattar avdelningar för mekanisk verkstad,

truckverkstad, plåtslageri och smedja samt fjäderverkstad. Där sker underhåll och nytillverkning av fjädrar, underhåll och reparationer av Ba-maskiner, truckar och spårbundna fordon, nytillverkning och underhåll av maskinell utrustning till banavdelningen.

Den ökade trafikfrekvensen inom SJ har även fått följdverkningar som nu innebär mer arbete vid Bollnäsverkstaden, och därför har en del nyanställningar av personal ägt rum. Detta är en mycket glädjande utveckling för den här verkstaden, där anställningsstopp varit rådande under många år. Som exempel på ökade arbetsuppgifter vid verkstaden kan nämnas att det år 1979 gjordes revision och nytillverkning av 16 000 fjädrar som 1980 ökade till 19 000, och för 1981 beräknas behovet till 25 000 fjädrar.

Nu innebär emellertid SJ:s utredningar och förslag om samordning och centralisering av kapaciteten och verksamheterna vid SJ:s verkstäder ett hot mot verksamheten i Bollnäs. Bollnäs är en ort som under många år har drabbats mycket hårt av SJ:s centraliseringar, och totalt har ca 1 000 arbetstillfällen rationaliserats bort vid statens järnvägar i Bollnäs. Detta är ganska mycket för en så liten kommun. Det bör i det här sammanhanget också påpekas att vi i Hälsingland inte har fått del av någon ny utlokaliserad statlig verksamhet.

De fackliga personalorganisationerna vid SJ:s verkstäder i Bollnäs har under 1980 genomfört en mycket omfattande egen utredning, som Olle Östrand, ledamot i trafikutskottet, och jag har fått ta del av och diskuterat tillsammans med såväl de anställda som ledningen vid besök vid verkstaden.

Utredningen visar bl. a.

att produktionskostnaderna per timme är betydligt lägre än genomsnittet för SJ:s verkstäder,

att produktionskostnaderna är mycket lägre per timme vid verkstaden än för de objekt som SJ lämnar ut på entreprenad till privata företag,

att SJ-verkstaden i Bollnäs är konkurrenskraftig.

att man har tillgång till rymliga och goda arbetslokaler,

att man har en mycket stabil och yrkeskunnig arbetarkår och arbetsledning,

att man har ett centralt läge och en god kommunal service och

att tillgången är god på välutbildad arbetskraft; det visar det faktum att det varit hundratals sökande under 1980 till det fåtal tjänster som har tillsatts.

I motionen har vi i ett antal punkter redovisat olika förslag som kan ge nya arbetsuppgifter till verkstaden och trygga jobben.

Dålig teknik, ökad skadefrekvens, lokskador, vagnskador, brist på lok och vagnar är de stora problemen inom SJ i dag.

När nu på grund av den ökade trafikintensiteten behovet av fler och nya komponenter ökar inom SJ:s verksamhetsområde borde man kunna ta vara på den erfarenhet och kunskap som finns vid Bollnäsverkstaden, bl. a. när det gäller utveckling av nya produkter. Om verkstaden får vara med och utveckla och tillverka nya produkter och sedan även svära för underhåll och

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

service, så är det en fördel ur många synpunkter.

Under vecka 42 år 1980 hade SJ inte mindre än 4 150 skadade och avställda godsvagnar, och 125 lok var ur tjänst på grund av skador.

I Bollnäs, som tidigare var en av landets större driftsverkstäder, har vi fortfarande, om än i blygsam omfattning, såväl vagnsreparationer som översyn av lok. Där finns stora lokaler, som är uppvärmda och i relativt gott skick, och där skulle man utan större problem kunna ta betydligt fler sådana här vagnsreparationer och översyner av lok, vilket SJ har så stort behov av.

Vi motionärer har förutsatt att berörda parter samt representanter för regering och riksdag vid överläggningar med bl. a. SJ:s centrala ledning skall överväga och ta del av de synpunkter som anförts i motionen. Det är ju en rimlig begäran, som det inte borde vara svårt för trafikutskottet att instämma i. Ändå avstyrker utskottets borgerliga majoritet vår motion med en till intet förpliktande skrivning. Vi motionärer kommer emellertid att fortsätta vårt arbete oförtrutet, för att få en positiv utveckling av verksamheten vid SJ-verkstanen i Bollnäs.

Socialdemokraterna i trafikutskottet har i reservation nr 4 ställt sig bakom kraven i vår motion och begärt att vad de anført i reservationen skall ges regeringen till känna.

Fru Jonäng, som också har en motion, 1733, som har behandlats lika av den borgerliga utskottsmajoriteten, bör nu, om hon vill rädda Bollnäsverkstanen, rösta med oss och den socialdemokratiska reservationen nr 4. Yrkandena i våra motioner sammanfaller med den reservationen.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna i trafikutskottets betänkande nr 19.

Anf. 54 ÅKE GUSTAVSSON (s):

Herr talman! Socialdemokraterna i Jönköpings län har i en motion i anslutning till det ärende som nu behandlas krävt att man skall ändra på det tidigare regeringsbeslut som innebar att man spred de resurser som finns vid elektrobyggnaden i Nässjö ut på bandistriktet. Det var ju våren 1979 som den då nyligen tillträdde borgerliga regeringen fattade ett beslut om att lägga fast det ställningstagande som SJ hade gjort tidigare om att splittra resurserna vid elektrobyggnaden i Nässjö – detta trots att man varken inför eller efter beslutet har kunnat påvisa några fördelar med det. Det var också naturligt att de berörda personalorganisationerna, liksom flera av bandistriktet, ställde sig avvisande till det förslag som SJ då lade fram.

Det beslut som då togs innebar i korthet att den regionala administrationen av den byggnation som elektrobyggnaderna svarat för skulle föras över till bandistriktet. Det innebar att förråd och verkstad för den eltekniska utrustningen, med komponentsammansättning och prefabrikation, skulle koncentreras till Nässjö för hela SJ. Utvecklingen under den tid som har förflutit sedan beslutet fattades har bekräftat det felaktiga i beslutet.

Riksdagens revisorer har låtit göra en undersökning av vilken framgång att mycket har gått snett. Undersökningen visar också att omorganisationen inte

gav det resultat som SJ hade hoppats på. Genom att på bandistriktet runt om i landet lägga ut tidigare sammanhållna resurser fick man kraftigt splittrade resurser. I utredningen konstaterar man att den kontinuitet som man tidigare hade i den tekniska ledningen för byggandet, med en samlad expertis, nu inte längre finns. Nu måste man, anses det, ute på bandistriktet med egna personalresurser försöka täcka behovet av sakkunskap, men det är tvivelaktigt om man kontinuerligt kan upprätthålla kapaciteten. På Eb – Elektrobyggnaderna – hade man tidigare 20 personer för att klara just de här uppgifterna.

I riksdagens revisorers PM, som vi refererar till i vår motion, konstateras: "Möjligheterna att i rationaliseringssyfte utnyttja den allt snabbare tekniska utvecklingen bör tas till vara inom SJ:s banavdelning genom att ansvaret för större byggprojekt koncentreras till ett samlat och specialiserat byggorgan." Detta är i stort den verksamhet som Elektrobyggnaderna i Nässjö tidigare stod för. I dag finns det alltså ingen samlad resurs.

Vidare konstateras: "En totalplan över byggverksamheten bör upprättas i vilken de större byggprojekten fördelas på det samlade byggorganet och de övriga – mindre – på bandistriktet." I klartext innebär detta att man, enligt min mening, har behov av en administrativ kapacitet för att klara problemen. Här skulle man alltså kunna göra på motsvarande sätt.

Sedan konstaterar man följande: "För att säkra väl fungerande samband mellan Eb:s nuvarande verksamhet och banavdelningens byggande av anläggningar, särskilt på signalsidan, bör det särskilda byggorganet ges särskild sakkunskap härför." Det efterfrågas alltså en sammanhållen kompetens när det gäller dessa frågor.

Många av de diskussioner som förs pekar på ett återupprättande av den verksamhet som tidigare bedrivits av Elektrobyggnaderna. Revisorernas undersökning har alltså bekräftat riktigheten i den kritik som hela tiden har riktats mot omorganisationen.

När nu revisorernas undersökning remissbehandlas återkommer samma kritik. Jag skall nöja mig med att citera vad distriktschefen för bandistriktet i Malmö skriver med anledning av revisorernas undersökning:

"Under den tid som gått efter omorganisationen av Eb verksamhet, har jag alltmer styrkts i min tidigare uppfattning, att inom banavdelningen bör finnas en utanför distriktet stående, rationell bygnadsorganisation – med direkt till resp. lag rekryterad personal – för bygnadsverksamheten (inkl. verkstads- och förrådsdrift) inom i varje fall det elektrotekniska området."

Därmed visas också att man ute på bandistriktet för precis samma principiella diskussion som de fackliga organisationerna för, och även exempelvis länsstyrelsen i Jönköpings län.

Därför är det glädjande att man från socialdemokratiskt håll gör en direkt beställning genom att ge regeringen till känna vad som har anförts beträffande lokaliseringen av bygnads-, elektro- och signalverksamheten till Nässjö. Det är alltså i klartext en beställning.

Jag hade inte väntat mig att de borgerliga skulle vara så pass positiva som

de trots allt var på den här punkten. Majoritetsskrivningen är ju ändå ett steg framåt i jämförelse med nuvarande förhållanden. Men om man vill vara riktigt säker på att det inte skall gå snett när det gäller den här biten, så borde det, tycker jag, vara tryggast också för de borgerliga ledamöterna från Jönköpings län att rösta med den socialdemokratiska reservationen. Då slipper man ju vara orolig för den osäkerhet som präglar den borgerliga majoritetsskrivningen.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen 4.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 55 HILDING JOHANSSON (s):

Herr talman! Sedan detta utskottsbetänkande lagts fram har det inträffat något som i hög grad påverkar åtminstone en av punkterna i detta betänkande. Då det hänt inom min valkrets, tycker jag det är naturligt att fästa kammarens och regeringens uppmärksamhet på denna sak.

Det gäller Bofors-Nohab i Trollhättan. Där kommer det att ske mycket stora förändringar, enligt de planer som nu är offentliggjorda, när det gäller turbintillverkningen. Den kommer helt enkelt att avvecklas på ett par år. Det leder till att ungefär 500 personer direkt blir arbetslösa. Jag menar inte att de kan få sin sysselsättning genom diesellokttillverkning. Men det skulle vara en mycket stor olycka i en trängd arbetsmarknadsmässig situation, om samtidigt diesellokttillverkningen skulle upphöra och turbintillverkningen avvecklas.

Detta är ett nytt moment som har kommit till sedan utskottet behandlade frågan och sedan kommunikationsministern avgav ett svar här i kammaren till Bertil Zachrisson. I detta svar förklarar kommunikationsministern att SJ i sommar kommer att ha förhandlingar med Nohab om en beställning av ytterligare 18 diesellok. Och så följer det i svaret: "om ett avtal träffas". Det betyder att det är ett villkorligt resonemang. Det är alltså inte alls säkert att dessa beställningar blir av. Och om Nohab inte får beställningarna, upphör säkert diesellokttillverkningen. Men jag utgår ifrån att beställningarna kommer till stånd. I det läge som nu har uppkommit bör emellertid beställningarna kunna läggas ut tidigare och få större omfattning.

Jag har frågat mig varför det står "i sommar". Varför kan man inte göra detta i maj månad? Arbetet behöver komma i gång. SJ är i stort behov av loken. Behovet av sysselsättning är också stort.

Även om inte kommunikationsministern eller någon av hans medarbetare är här i salen, vill jag nu – genom de kanaler som väl ändå finns till kanslihuset – vädja bestämt om ett initiativ, så att man i varje fall kan tidigarelägga dessa förhandlingar till maj månad.

Mot den bakgrund som jag här tecknat är det naturligt att jag också pläderar för bifall till reservation 2, där det föreslås att man höjer anslaget för sådana beställningar. Jag föreställer mig att alla riksdagsledamöter från norra Älvsborg inte kan göra någonting annat än stödja denna reservation.

Anf. 56 RUNE TORWALD (c):

Nr 122

Torsdagen den
23 april 1981

Herr talman! Det är inte min avsikt att ta upp någon ny debatt, utan jag vill bara framföra en del ytterligare synpunkter, som jag inte hann med under mina repliker.

När vi den 1 juni 1979 diskuterade den trafikpolitik som skulle avlösa 1963 års, så inledde jag med att återge sista versen i Pälle Nävers dikt *Moster Lena* på Skogen, och eftersom jag inte funnit någon bättre beskrivning av hur snabb utvecklingen varit på trafikens område, ämnar jag än en gång läsa in versen i kammarens protokoll:

Men nu är Lenas tid förbi
och hennes stuga riven...
I skyn ett flygplans ilska skri
skär in den nya given
för oss, som välfärdsarvet fått
av gråa, glömda fäder,
som för sin enda långfärd blott
behövde fyra bräder."

Detta var alltså vardagsmänniskornas situation för en dryg generation sedan. Men när vi i dag skall diskutera de svenska järnvägarnas framtid kanske man också bör konstatera att dessa sannolikt var i bättre skick och fyllde en viktigare uppgift under *Moster Lenas* dagar än vad fallet är i dag.

Tillåt mig återge vad jag anförde i trafikdebatten den 1 juni 1979:

"Centern menar att riksnätet för persontrafik tills vidare utgöres av alla de banor som i dag trafikeras. Detta främjar bäst en aktiv närings-, regional- och lokaliseringspolitik och tillgodoser också totalförsvarssynpunkter. Vi menar också att det vikande resandeunderlaget på det olönsamma bannätet inte bara är en följd av utglesningen på landsbygden utan även av taxepolitik, stelbent tidtabellsläggning, indragning av turer m. m. Vi ser därför med tillfredsställelse på SJ:s förslag att radikalt sänka taxorna och ta upp en intensivare marknadsföring för att få ett ökat antal trafikanter att utnyttja järnvägens tjänster. Men vi menar också att det krävs minst tre års försök med taxesänkningar, serviceförbättringar etc. för att en utvärdering skall kunna ske. Vid den tidpunkten bör också länshuvudmännen för kollektivtrafik ha hunnit bildas och skaffa sig en bas för sina bedömningar beträffande utnyttjandet av regionens järnvägsbanor."

Jag tar ett annat citat:

"När det gäller de trafiksvaga bandelarna så kan vi inte acceptera att statsrådet vill göra en indelning i A-, B- och C-banor. Jag syftar här på banor som skulle tillhöra riksnätet för persontrafik, banor där man skulle göra extra utredningar för att klarlägga om de skulle hänföras till riksnätet eller om de skulle hänföras till C-banorna, dvs. de banor där man skall pröva huruvida fortsatt persontrafik skall förekomma eller inte. Om riksdagen genom att stöjda utskottsmajoriteten skulle fatta beslut om en sådan kategoriindelning, så innebär detta också indirekt att man ger direktiv åt SJ att inte upprusta de banor där man skall pröva huruvida fortsatt persontrafik skall upprätthållas."

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Ingen torde kunna förneka att mina farhågor 1979 tyvärr till fullo besannats. Vi får ju nästan dagligen vittnesbörd om detta i massmedia.

Men å andra sidan har också mina förhoppningar om ett ökat resande även på glesbygdsbanorna som en följd av SJ:s lågprissatsning blivit väl uppfyllda. Tillströmningen av resenärer på exempelvis inlandsbanan har t. o. m. överträffat mina förväntningar.

Låt mig ytterligare utveckla motiven för att vi centerpartister i reservation 6 till trafikutskottets betänkande 1980/81:19 ånyo kräver att alla nu trafikerade bandelar hänförs till riksnätet, något som i sin tur innebär ett bifall till ett antal motioner med krav på att resp. banor skall hänföras till riksnätet.

Centern finner det vidare angeläget att de regionala trafikhuvudmännen bereds möjlighet att förutsättningslöst pröva hur trafikförsörjningsproblemet skall lösas och vill också erinra om att organisationen av den kommunala och regionala trafiken endast i ett fåtal regioner är fullt utbyggd. Detta är enligt vår uppfattning ytterligare ett skäl för att avvakta med de förändringar i bannätet som nu aktualiserats i vissa landsändar av transportrådet. Ställning i sådana frågor bör i vart fall inte tas innan effekterna av ovannämnda treåriga lågprissatsning kunnat utvärderas. Därtill kommer att huvudmännen också behöver något års erfarenhet av hur nya tidtabeller och linjedragningar för regionens bussar m. m. påverkar tågresandet. Vi förutsätter slutligen att eventuella framtida nedläggningar av persontrafik på järnvägslinjer inte får medföra någon kostnadsöverväldning från staten till kommuner/landsting.

Av bl. a. här angivna skäl anser centern att samtliga av SJ nu trafikerade bandelar bör hänföras till riksnätet.

Vi hävdar också att inlandsbanan bör behandlas som en enhet, eftersom den utgör en livsnerv i Norrlands inland. Vi förutsätter därför att SJ i samarbete med arbetsmarknadsmyndigheterna tillvaratar alla möjligheter till en snabbare upprustning av inlandsbanan med bibanor, till fromma för näringslivet och invånarna i regionen.

Motionsledes har framförts en rad yrkanden om upprustning av skilda järnvägslinjer och bandelar.

Från centerns sida hävdar vi att i ett läge med begränsad tillgång på investeringsmedel målsättningen måste vara att skapa en jämlik och godtagbar standard på alla järnvägsbanor framför att öka standarden på ett fåtal trafikstarka bandelar. Mot denna bakgrund anser vi att SJ under de närmaste åren bl. a. måste prioritera den upprustning m. m. av bandelar som motionärerna kräver, eftersom trafiken i annat fall snart måste avvecklas eller hastighetsbegränsningar eller annan försämring av servicen av trafik-säkerhetsskäl tillgripas. Som exempel kan anföras de i dagarna aktualiserade åtgärderna på bandelen Arvika-Mellerud.

Under hänvisning till det anförda och med anledning av motionsyrkanden bör riksdagen alltså ge regeringen till känna hur SJ bör prioritera sina banupprustningar under de närmaste åren.

Herr talman! Jag yrkar än en gång bifall till reservationerna 6, 7 och 8.

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.***Anf. 57 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Herr talman! I det betänkande som vi nu behandlar finns flera motioner som yrkar att järnvägen Bjärka/Säby-Västervik, som går mellan Östergötlands och Kalmar län, skall hänföras till riksnätet. När riksdagen 1979 fattade beslut om den nya trafikpolitiken beslöts att indela järnvägsnätet i dels ett s. k. riksnät, dels en grupp där frågan om fortsatt persontrafik skulle prövas, dels en grupp där ytterligare utredningar skulle göras.

Riksdagsbeslutet berör de för Östergötlands och Kalmar län gemensamma bandelarna Linköping-Hultsfred och Bjärka-Säby-Västervik. Enligt riksdagsbeslutet fördes bandelen Linköping-Hultsfred till riksnätet, medan bandelen Bjärka-Säby-Västervik hamnade i den grupp för vilken ytterligare utredningar skulle göras. I enlighet med riksdagsbeslutet har regeringen gett SJ i uppdrag att utarbeta en plan för upprustning av riksnätet. Riksdagens beslut får därför den effekten att av de båda nämnda bandelarna kommer den ena att rustas upp medan den andra kan bli nedläggningshotad. Vi motionärer menar att alla de skäl som talade för att järnvägen Linköping-Hultsfred skulle föras till riksnätet också talar för att järnvägen Bjärka-Säby-Västervik bör föras dit.

Resandeundersökningar visar att bandelen Bjärka-Säby-Västervik har betydligt högre resandefrekvens än övriga bandelar som inte tillförts riksnätet. Därtill kommer att bandelen har en betydligt högre resandefrekvens än många av de bandelar som införlivats med riksnätet. På bandelen finns således ett omfattande resande trots att banan f. n. är dåligt underhållen, vagnsparken nedsliten och tidtabellen lagd så, att den inte passar arbets- och skolresor. Om de här sakerna förbättras, vilket rimligtvis borde ske om banan tillfördes riksnätet, skulle antalet resande med säkerhet öka ytterligare.

Till detta kommer att denna bana ger norra delen av Kalmar län och södra delen av Östergötlands län den naturliga och enda anknytningen med riksnätet, att befolkningsunderlaget utefter banan är mycket omfattande – Västerviks kommun har 41 000 invånare och Ätvidaberg 13 000 –, att det mellan kommunerna efter banan finns starka samband vilket visas av den omfattande arbetsplatspendlingen och pendlingssiffrorna för gymnasieelever, att det från Västerviks lasarett varje år remitteras mellan 800 och 900 patienter till regionsjukhuset i Linköping och att många turister söker sig till det för de båda kommunerna gemensamma primära rekreationsområdet som deras skärgårdar utgör.

Jag menar alltså att bandelen Bjärka-Säby-Västervik uppfyller de kriterier som riksdagen 1979 satte för att en bana skulle ingå i riksnätet.

I reservation nr 6 hävdar vi centerpartister, precis som 1979 och som Rune Torwald här sagt, att samtliga av SJ nu trafikerade bandelar bör hänföras till riksnätet. Ett skäl till detta är att vi tyvärr börjar få erfarenhet av att SJ synes ha tolkat riksdagens beslut så att man inte bör göra några upprustningar på de bandelar som inte tillhör det av riksdagen fastställda riksnätet.

Med en nedsliten bana, dåliga vagnar och en tidtabell som inte passar stora resandegrupper har dessa linjer små chanser att utgöra det konkurrenskraf-

tiga alternativ till busstrafiken som de ur regionalpolitiska, energimässiga och servicemässiga synpunkter borde utgöra när de regionala trafikhuvudmännen skall pröva hur trafikförsörjningen kan lösas. Med en sådan politik får enligt min uppfattning dessa huvudmän inte en fair chans att förutsättningslöst jämföra olika trafikalternativ. Det ger inte järnvägen en fair chans att konkurrera.

Herr talman! Av alla dessa skäl yrkar jag bifall till reservation nr 6, vilket innebär bifall också till motion 1980/81:185 av Gösta Andersson och mig själv samt till motionerna 449, 463 och 576, yrkande 1, vilka alla är från i år och alla återfinns under moment 17 a.

Anf. 58 ERIC REJDNELL (fp):

Herr talman! Utskottsminoriteten har, i vanlig ordning, tillfört det betänkande som nu behandlas ett antal reservationer. Reservationerna 1 och 2 innebär krav på ökade kostnader med tillsammans 220 milj. kr. I dag följer alltså socialdemokraterna den linjen att man skall öka landets utgifter och därmed bidra till ett större lånebehov. En annan dag kritiserar man att vi lånar pengar – även om det sker till gemensamt beslutade kostnader – och anser att sparandet måste komma i första hand. Det är en i sanning något egendomlig politik – en ansvarslös politik, som endast kan ha till syfte att fiska röster.

Det talas nu och då om bypolitik i den här kammaren. Oftast sker det i ogillande ordalag. Det är nämligen fullt enligt många mening att driva bypolitik på riksnivå. Men ingen regel utan undantag. Ibland kan det vara legaliserat, om det utförs på Stockholmsnivå. Jag anser det vara lika mycket bypolitik när man försöker få huvuddelen av vår gemensamma kaka till Stockholmsregionen som när vi landsortspolitiker söker slå vakt om våra landsändar. Människorna i Värmland, Norrland och Småland har lika stor rätt till våra gemensamma tillgångar som de som bor i Täby, Bromma eller Flemingsberg. För Bertil Zachrisson i egenskap av utskottsordförande tycks detta inte vara en självklarhet.

Summerar man de krav som trafikutskottets minoritet ställt sig bakom det senaste året, så blir det fråga om miljardbelopp till Stockholmsregionen. Utskottsmajoriteten har tagit hänsyn till det rådande ekonomiska läget i landet och ställt sig bakom en mera rättvis fördelning av tillgängliga medel. Vi är alla medvetna om de stora behov som finns i Stockholmsregionen, och då i första hand när det gäller trafikproblemen söderut – dvs. på sträckan Älvsjö–Flemingsberg. Men, som utskottet säger, i avvaktan på ett slutligt avtal mellan SJ och Stockholms läns landsting bör de investeringar som man anser nödvändiga för att undvika akuta kapacitetproblem i pendeltågstrafiken kunna göras inom anslagsramen.

Nej, Bertil Zachrisson, det är ingen solidarisk politik att inte vara beredd till uppbromsning av investeringarna även i Stockholmsregionen – det är bypolitik och röstfiskeri på lokal nivå. Men det är också röstfiskeri vid rätt tidpunkt på dygnet. Det här ärendet var avsett att behandlas i kammaren i går kväll, men efter några besynnerliga piruetter av utskottsordföranden har vi

så att säga fått börja om i dag. Passar inte tiden, så vägrar utskottsordföranden att ställa upp. Det borde onekligen ha passat bättre att ta debatten i dag, eftersom kommunikationsministern varit här och åhörarna har infunnit sig på läktaren.

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

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Anf. 59 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Bara ett par korta kommentarer till vad herr Rejdnell sade.

Tydligen har inte herr Rejdnell fattat att det finns vissa investeringar som man kan göra – man kan t. o. m. låna pengar till dem därför att de är produktiva. Investeringar hos SJ innebär att man får en bättre infrastruktur, som i sig är en förutsättning för att öka industrisektorns möjligheter att transportera sina produkter och även innebär en direkt expansion i den tillverkande industrin. Det är alltså ganska lönsamma investeringar. I dagens konjunkturpolitiska läge innebär ökade investeringar av det slaget att man faktiskt ger SJ en bättre driftekonomi. Därför är det, herr Rejdnell, ganska bra investeringar. Sedan finns det investeringar som herr Rejdnell ställer upp på, inom försvaret och på andra ställen, men som är ganska döda investeringar, och dem kan man dra in på.

Till sist frågan om bypolitik. Jag hade anledning att med kommunikationsministern nyss beröra frågan om investering i spåret i Älvsjö. Det är faktiskt så, herr Rejdnell, att det kanske blir möjligt för herr Rejdnell att komma litet snabbare hem till sin del av Sverige, om vi får en bättre tågföring i Stockholmsområdet. Om det bara var av bypolitiska intressen som vi önskade denna investering, fanns det ingen anledning att göra den – det kan jag hålla med om. Men det är just därför att tågföringsproblemen kring Stockholm är så stora och för att man skall kunna skapa utrymme både för en bra lokal trafik och för en interregional trafik som vi behöver investera i spåret i Älvsjö.

Anf. 60 ERIC REJDNELL (fp):

Herr talman! Jag kan hålla med Bertil Zachrisson om att det finns lönsamma investeringsmöjligheter. Och vi skall inte ta upp något annat än den bit som det här gäller, dvs. trafikfrågorna. Investeringar inom försvaret hör inte hemma i den här debatten.

Skillnaden mellan förhållandena i Stockholmsområdet och i övriga landet är att det i Stockholm uppstår problem, därför att man inte har plats för tillräckligt många turer på befintliga linjer – och därmed kräver man dubbelspår bl. a. mellan Älvsjö och Flemingsberg – medan det ute i landet ofta är så att man inte har tillräckligt många turer per dag på de linjer som fortfarande finns kvar. Många linjer har måst läggas ned på grund av bristande underhåll. Jag skall inte gå in på hur länge underhållet har varit bristfälligt. Ett mycket stort antal linjer har, som jag redan sagt, inte en meningsfull trafiktäthet. Kommunikationerna blir helt enkelt inte använd-

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

bara. Trafikanterna tvingas i stället över till egna kommunikationsmedel – oftast till bilen. Skillnaden är då att bilen inte subventioneras av staten. Bilkostnaderna får den enskilde själv svara för. Men något straff skall man kanske ha för att man är bosatt långt borta från huvudkommunen eller övriga orter utefter de stora trafiklederna. Jag tycker att vi bör tänka på lönsamma investeringar över hela landet – inte bara i Stockholmsregionen.

Mom. 1 (dubbelspår Älvsjö–Flemingsberg och pendeltågsstation vid Flemingsberg)

Utskottets hemställan bifölls med 149 röster mot 144 för reservation 1 av Bertil Zachrisson m. fl.

Mom. 2 (utökning av viss pendeltågstrafik)

Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 17 för motion 983 av Tore Claeson i motsvarande del.

Mom. 3 (anslag till statens järnvägar)

I en förberedande votering biträdades reservation 2 av Bertil Zachrisson m. fl. med 131 röster mot 16 för motion 766 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del. 146 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen bifölls utskottets hemställan med 149 röster mot 145 för reservation 2 av Bertil Zachrisson m. fl.

Mom. 6 (långsiktig investeringsplan för SJ)

Utskottets hemställan bifölls med 278 röster mot 16 för motion 766 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Mom. 9 (särskild utredningsman för samverkan mellan SJ och postverket)

Utskottets hemställan bifölls med 149 röster mot 146 för reservation 3 av Bertil Zachrisson m. fl.

Mom. 10 a (upprustning av järnvägsstationer)

Utskottets hemställan bifölls med 278 röster mot 17 för motion 999 av Oswald Söderqvist m. fl. i motsvarande del.

Mom. 10 b (upprustning av järnvägsstationen Södertälje södra)

Utskottets hemställan bifölls med 266 röster mot 28 för motionerna 451 av Lennart Andersson och 983 av Tore Claeson i motsvarande del.

Mom. 10 c (upprustning av järnvägsstationen i Uppsala)

Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 20 för motion 997 av Oswald Söderqvist i motsvarande del.

Mom. 15 (SJ:s verkstäder m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 149 röster mot 147 för reservation 4 av Bertil Zachrisson m. fl.

Mom. 16 (snabbtåg)

Utskottets hemställan bifölls med 149 röster mot 131 för reservation 5 av Bertil Zachrisson m. fl. 17 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 17 a (överförande till riksnätet av bandelen Bjärka/Säby-Väster-
vik)

Utskottets hemställan bifölls med 212 röster mot 85 för reservation 6 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

Mom. 17 b (överförande till riksnätet av linjen Nässjö-Nybro)

Utskottets hemställan bifölls med 217 röster mot 80 för reservation 6 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

Mom. 17 c (överförande till riksnätet av linjen Falköping-Landeryd)

Utskottets hemställan bifölls med 219 röster mot 77 för reservation 6 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

Mom. 17 d (överförande till riksnätet av linjen Borås-Varberg)

Utskottets hemställan bifölls med 218 röster mot 77 för reservation 6 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del.

Mom. 17 e (överförande till riksnätet av linjen Mellerud-Bengtfors-Ar-
vika)

Utskottets hemställan bifölls med 218 röster mot 77 för reservation 6 av Rune Torwald m. fl. i motsvarande del. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 18 (inlandsbanan)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering bifölls med 222 röster mot 75 för utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 7 av Rune Torwald m. fl. anförda motiveringen.

Mom. 21 (upprustning och uppbyggnad av vissa bandelar m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 215 röster mot 82 för reservation 8 av Rune Torwald m. fl.

Mom. 23 (industrispår mellan Örnsköldsvik och Husum)

Utskottets hemställan bifölls med 272 röster mot 23 för motion 756 av Sven Henriesson.

*Anslag till statens
järnvägar, m. m.*

Mom. 26 (NKIJ-banan)

Utskottets hemställan bifölls med 278 röster mot 19 för utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 229 av Raul Blücher.

Mom. 27 a (ökade tåguppehåll i Uppland)

Utskottets hemställan bifölls med 279 röster mot 18 för motion 997 av Oswald Söderqvist i motsvarande del.

Mom. 29 (järnvägslinjen Enköping-Uppsala)

Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 18 för motion 997 av Oswald Söderqvist i motsvarande del.

Mom. 34 b (utökning av servicen från AB Trafikrestauranger)

Utskottets hemställan bifölls med 277 röster mot 17 för utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 999 av Oswald Söderqvist m. fl. i motsvarande del.

Mom. 34 d (personförstärkning på tågen)

Utskottets hemställan bifölls med 277 röster mot 17 för motion 999 av Oswald Söderqvist m. fl. i motsvarande del.

Mom. 34 e (skärpning av gällande förbud mot alkoholförtäring på tåg)

Utskottets hemställan bifölls med 275 röster mot 18 för motion 999 av Oswald Söderqvist m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 34 f. (allergikers möjligheter att utnyttja SJ)

Utskottets hemställan bifölls med 274 röster mot 21 för motionerna 999 av Oswald Söderqvist m. fl. i motsvarande del och 1351 av Kersti Swartz.

Mom. 35 (dubbelbemanning av järnvägslokal)

Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 18 för motion 209 av Sven Henricsson m. fl.

Mom. 40 (ersättning för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 276 röster mot 17 för motion 766 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

10 § Nytt budgeteringssystem för försäkringskassornas förvaltningsutgifter

Nr 122

Torsdagen den
23 april 1981

Föredrogs socialförsäkringsutskottets betänkande 1980/81:25 om former för styrning av försäkringskassornas förvaltningsutgifter, m. m. (prop. 1980/81:135).

Anf. 61 LARS-ÅKE LARSSON (s):

Herr talman! I socialförsäkringsutskottets betänkande 25 behandlas formerna för styrning av försäkringskassornas förvaltningsutgifter. Vi socialdemokrater i utskottet har till betänkandet fogat en reservation, som gäller tidpunkten för genomförandet av ett nytt rambudgeteringssystem.

Vi accepterar rambudgeteringen, men det krävs tid för förberedelser av reformen, varför det nya budgeteringssystemet bör genomföras först budgetåret 1983/84 och inte, som nu föreslås i propositionen och av utskottets majoritet, redan budgetåret 1982/83.

Utöver propositionen har utskottet haft att behandla en socialdemokratisk och en moderat motion, 2091 och 2092. I båda dessa motioner vill man flytta fram genomförandet av reformen till budgetåret 1983/84. Det är helt riktigt som det framhålls i den moderata motionen:

”Med hänsyn till att budgetarbetet är tidskrävande och att det nya systemet måste ges erforderlig förberedelsetid torde den lämpliga tidpunkten för genomförandet vara budgetåret 1983/84.”

I den socialdemokratiska motionen framhålls bl. a. att försäkringskassorna har framfört mycket starka invändningar mot den i propositionen föreslagna tidpunkten för ikraftträdandet.

I en delrapport från översynen av riksförsäkringsverket, den s. k. RFV-översynen, anses att sambandet mellan olika strukturella och organisatoriska faktorer och försäkringskassornas förvaltningsutgifter ännu är otillräckligt klarlagda. Delrapporten understryker att riksförsäkringsverket måste göra mer ingående analyser och jämförelser samt att det nya systemet förutsätter att kassorna har ett väl utvecklat planerings- och uppföljningssystem.

Även departementschefen säger: ”Det föreslagna systemet kräver en väl utvecklad planerings- och budgetprocess.”

Skall riksförsäkringsverket och försäkringskassorna på ett friktionsfritt sätt kunna genomföra det nya systemet krävs det tid för noggranna och väl genomtänkta förberedelser. Tiden fram till budgetåret 1982/83 är för kort. Det behövs minst ett års längre förberedelsetid. Det är alla som i praktiken arbetar med dessa frågor överens om. Skulle denna tid inte medges riskerar en god idé att bli en halvmesyr. Det vore heller inte någon uppmuntran för personalen i kassorna, en personal som nu på många sätt visar en god vilja att verkligen ta till vara alla besparingsmöjligheter.

Vår gemensamma målsättning är ju att åstadkomma besparingar. Det pågår redan nu ett omfattande arbete ute i kassorna för att åstadkomma detta. Låt därför de berörda få arbetsro så att de så smidigt och effektivt som

*Nytt budgeterings-
system för försäk-
ringskassornas
förvaltningsutgifter*

möjligt kan komma in i det nya rambudgeteringssystemet, vars huvudsakliga innebörd är att göra besparingar.

Med tanke på det jag anfört och med tanke på att det här i riksdagen även finns flera borgerliga ledamöter med betydelsefulla uppdrag i försäkringskassor och försäkringskassoförbund, dvs. ledamöter med nära kännedom om den praktiska verkligheten, borde väl reservationen kunna få dessas stöd.

Besparingar görs, och det är så som det anförs i moderatmotionen:

”Det torde f. n. vara till fyllest med det uppdrag regeringen givit riksförsäkringsverket att ombesörja att erforderliga åtgärder vidtas för att avsedda besparingar skall kunna uppnås i kassorna.”

Det gäller att ta en ställning som bäst gagnar både försäkringskassor och allmänhet. I fråga om ikraftträdandet tillgodoser vår reservation de båda avlämnade motionerna. I detta fall kan väl prestige få vika för förnuftet.

Med detta yrkar jag bifall till reservationen.

Anf. 62 NILS CARLSHAMRE (m):

Herr talman! I detta fall är det så, som Lars-Åke Larsson redan har sagt, att oenigheten endast gäller tidpunkten för genomförande av en reform som alla i övrigt är överens om. Det är en typisk bedömnings- och lämplighetsfråga, där man efter ingående överväganden kan komma till olika slutsatser, och det har vi gjort. Även ute på fältet har man kommit till olika slutsatser. Det är inte så, att remissopinionen är helt enhällig när det gäller en längre förberedelsestid.

Inom utskottsmajoriteten har vi sagt oss att det under alla omständigheter kommer att bli övergångssvårigheter, när man går över till ett nytt budgeteringssystem. Men vi har stannat för att tro att det kommer att bli övergångssvårigheter oavsett om man sätter i gång om ett år eller om man sätter i gång om två år. Och vi menar helt enkelt att det finns ingenting som talar för att svårigheterna blir så mycket mindre om man väntar ett år till. I stället har utskottet, liksom departementschefen, sagt att man får räkna med att det tar sin tid innan ett nytt system riktigt fungerar.

Herr talman! Med denna enkla motivering yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Anf. 63 LARS-ÅKE LARSSON (s):

Herr talman! Bara en helt kort kommentar – jag tror inte det behövs mer. Utskottsmajoriteten erkänner ju själv att det kan bli en hel del svårigheter. För den som vill vara saklig är det ändå självklart, att får man en längre förberedelsestid, har man också större möjligheter att klara av svårigheterna. Kommer det så här hastigt löper man också, som jag sade i mitt förra anförande, risken att reformen blir en halvmesyr, och då skulle vi vara tvungna att dras med besvären en ganska lång tid.

Utskottets hemställan bifölls med 152 röster mot 148 för reservationen av Sven Aspling m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

11 § Anslag m. m. till arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen, m. m.

Föredrogs socialutskottets betänkande 1980/81:24 om anslag m. m. till arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen, m. m. (prop. 1980/81:100).

Anf. 64 TALMANNEN:

I fråga om detta betänkande hålles gemensam överläggning för samtliga punkter. Under den gemensamma överläggningen får yrkanden framställas beträffande samtliga punkter i betänkandet.

Anf. 65 LARS-OVE HAGBERG (vpk):

Herr talman! När man diskuterar yrkesmedicin och företagshälsovård, måste man ju anknyta till arbetsmiljön i dess helhet. I den politiska debatten har frågor om arbetsmiljön tonats ned och kommit i skymundan. Det betyder inte att arbetsmiljön på något sätt är tillfredsställande. Tvärtom tenderar den snarare att försämrats.

Regeringen befrämjar ju en politisk utveckling som innebär att det skall bli fritt fram för industrin och arbetsplatserna när det gäller en ökad lönsamhet. Produktiviteten ställs i högsätet, utan att man gör någon som helst jämförelse med vad det kostar för de människor som måste bära dessa bördor.

Krav reses på minskad ledighet. SAF och dess anhang för en jättekampanj mot att arbetare ens skall få ta ut den lagstadgade ledigheten. Kampanjen fortsätter när det gäller sjukfrånvaron. Karensdagar skall kanske införas. Arbetare skall tvingas till arbetsplatsen. Kraven ökar på förlängd arbetstid och mer övertid. Allt fler underordnas mätsystem för att prestationen skall ökas. Därvid utnyttjar man datatekniken. Elektroniken utnyttjas till arbetsprocesser som uttunnar arbetets värde. För att man skall kunna öka effektivitet och produktivitet tillförs arbetslivet nya gifter och kemikalier.

Vi kan nog snart få läsa om en katastrof i arbetslivet igen – kanske en ny katastrof som är jämförbar med den vi upptäckte på 1960-talet och i början av 1970-talet. LO-undersökningen visar att arbetsmiljön har försämrats, framför allt när det gäller den psykiska miljön, och att allt fler vantrivs på sina arbetsplatser.

Regeringen och riksdagsmajoriteten understödjer denna utveckling i arbetslivet – och tydligen med öppna ögon. Följdriktigt – utifrån denna ståndpunkt – stävjas alla ingrepp som syftar till att förbättra arbetsmiljön. Utformningen av arbetarskyddsstyrelsens anvisningar är ett exempel på hur

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag m. m. till
arbetarskyddssty-
relsen och yrkes-
inspektionen,
m. m.*

Torsdagen den
23 april 1981.

*Anslag m. m. till
arbetarskyddssty-
relsen och yrkes-
inspektionen,
m. m.*

regeringen tänker sig framtiden. Anvisningar som inskränker på effektiviteten och produktiviteten och därmed lönsamheten skall tydligen inte få ges från arbetarskyddsstyrelsen, om man får tro de diskussioner om intentionerna som förs i regeringen. Några krafttag mot den försämrade arbetsmiljön kan inte spåras i regeringens och riksdagsmajoritetens handlande. Snarare är det fråga om motsatsen till sådana krafttag.

Detta återspeglas i synen på företagshälsovården och dess roll. En god företagshälsovård med inriktning på eliminering av risker och på medicinsk övervakning av yrkesbetingade sjukdomstillstånd skall egentligen vara en rättighet. Men så är inte fallet.

Företagshälsovården skulle kunna spela en mycket viktig roll både för att motverka en försämring av arbetsmiljön och för att medverka till en förbättring av den. Men företagshälsovården är underkastad kapitalismens lönsamhetslag. Vore den lönsam, skulle det säkert tillkomma en lagstiftning som gjorde att det blev full fart på företagshälsovården.

Endast en tredjedel av alla arbetare har nu tillgång till företagshälsovård. F. n. regleras företagshälsovården av avtal mellan LO, SAF och PTK – motsvarande avtal gäller på den statliga och den kommunala sidan. Någon obligatorisk plikt att anordna företagshälsovård för de anställda finns varken i lag eller i avtal. Vpk har emellertid krävt en lagstadgad skyldighet att inrätta företagshälsovård för alla anställda före 1985, och i direktiven till 1976 års utredning om företagshälsovård och yrkesmedicin uttalas att en allomfattande företagshälsovård skall eftersträvas.

Enligt avtalen om företagshälsovård skall denna vara underställd en skyddskommitté eller särskilda skyddskommittéer med arbetarmajoritet. Detta är ett väsentligt framsteg, men långt ifrån tillräckligt för att garantera frihet från arbetsgivarstyrningen. Rekrytering och anställningsförhandlingar sköts av personalavdelningen eller av en verkställande direktör för en företagshälsovårdscentral, där ofta långt mer än ordinära förmåner kontrakteras. Den företagsläkare som öppet ställer sig på fackets sida hamnar i onåd och kan riskera sin anställning eller sina möjligheter till fortsatt verksamhet.

Företagshälsovårdens personal skall grunda sina bedömningar på bästa möjliga vetenskapliga underlag och varken över- eller undervärdera riskerna. Det är de arbetande som är utsatta för riskerna, och det får inte råda någon tvekan om att företagshälsovården skall vara till för de anställda. Därför måste också de anställda ha hela inflytandet över tillsättandet och ledningen av företagshälsovården. Samordning med landstinget, som har det övergripande ansvaret för hälso- och sjukvården, måste ske. Anställningar bör ombesörjas genom landstinget, och facket bör leda företagshälsovården. Landstingen har i allmänhet grovt misskött företagshälsovården för sina egna anställda, men detta är ju inget argument för att t. ex. privatanställda företagsläkare, lika litet som dålig personalpolitik inom ett landsting skulle vara ett argument för privata sjukhem. Nej, de privatanställda företagsläkarna innebär en utvidgning av det privata sjukvårdsområdet vilken vi från vpk anser måste stoppas.

1976 års företagshälsovårdsutredning har under fyra års arbete enbart presenterat ett delbetänkande om yrkesmedicin. Detta är återigen ett uttryck för den nonchalans som visas de anställda. Hade utredningen och regeringen ansett den här frågan viktig, hade man väl sett till att utredningen hade kommit fram. I stället är det väl så att regeringen och riksdagen – och framför allt socialutskottet – år efter år har hänvisat till "sittande utredning". Så sker också i år. Utredningen blir ett alibi för bristande politisk vilja och prioritering.

Beslut om obligatorisk tillgång till företagshälsovård, som vpk föreslagit i motionen 1475, måste genast fattas. Tyvärr har utskottet i dess helhet – och då även socialdemokraterna – visat sitt ointresse när det gäller företagshälsovård, precis som regeringen gör. Med hänvisning till socialutskottets betänkande 1977/78:1 och socialutskottets betänkande 1978/79:33 har vpk-yrkandet rutinmässigt avstyrkts. Man kan inte med den bästa vilja i världen se någon tillstymmelse till saklig behandling av vpk-yrkandet eller på vilka vägar utskottet tänker sig att lösa frågan eller kanske vilka avgöranden man tänker sig att fatta framöver, utan man hänvisar bara till det allmänna samhällsekonomiska läget. Jag undrar: Vad har utskottet för vyer, och när skall vi få företagshälsovård för alla arbetare?

Vpk har länge krävt en utbyggnad av de yrkesmedicinska klinikerna, i första hand hos regionsjukhusen men även vid länssjukhusen. Under 1980 presenterade den här utredningen ett delbetänkande. Det kom sent, men det tillgodosåg till en viss del här kraven. Från visst håll har under remissarbetets gång emellertid framförts betänkligheter mot ett inrättande av yrkesmedicinska kliniker på länsnivå. I stället föreslås ingenting alls, eller "miljömedicinska kliniker", något som även diskuterats av Landstingsförbundet. Vpk har ju i andra sammanhang uttalat sig för en kraftig utbyggnad av landstingens förebyggande aktiviteter och ser därför positivt på varje förstärkning när det gäller åtgärder mot miljöskador. Ytterligare utredningar får emellertid inte försena inrättandet av yrkesmedicinska enheter. Inte heller torde det innebära några svårigheter att samordna enheter för omgivningshygieniska och socialmedicinska enheter med arbetsmedicinska. Snarare torde det vara en fördel om de arbetsmedicinska enheterna kunde startas omedelbart.

Den utredning som lagts fram överensstämmer i grunden med andra utredningar, från 1978 och 1963. Tidigare förslag har förtigits. Jag hoppas därför att detsamma inte händer med det här förslaget. I stället måste förslaget snarast leda till åtgärder.

Utskottet vill emellertid inte lagstiftningsvägen ålägga sjukvårdshuvudmännen att bygga ut yrkesmedicinen. Vad vill man då göra? Man hänvisar till de ekonomiska ramarna – åtminstone i viss mån – och till kommunernas möjligheter. Kommer vi att få någon yrkesmedicin innan det samhällsekonomiska läget förbättras? Ja, svarar man att vi inte får det, så är ju det klara besked. Man avslöjar i så fall regeringens och utskottets prioritering och fördelning av resurserna. Regeringen och utskottet vill ju i andra sammanhang vara med och försäkra arbetsmiljöerna och arbetsbetingelserna. Men

*Anslag m. m. till
arbetarskyddssty-
relsen och yrkes-
inspektionen,
m. m.*

när det gäller att vara med och värna om de arbetandes hälsa, då vill man tydligen inte vara med. Då hänvisar man till utredningen.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motion 1475 i samtliga delar.

Anf. 66 IVAR NORDBERG (s):

Herr talman! Vi socialdemokrater har en reservation fogad till det betänkande från socialutskottet som vi nu behandlar. Innan jag går in på innehållet i den reservationen och orsaken till att vi har den, vill jag ge uttryck för den mycket stora tillfredsställelse som vi socialdemokrater känner över att ett enigt utskott lägger fram ett förslag för riksdagen om att den kommunala tillsynen inom arbetarskyddsområdet skall överföras till yrkesinspektionen. Låt mig till det lägga att jag hoppas att det ansvariga statsrådet tar hand om frågan på ett handfast sätt och skyndsamt tar upp de överläggningar som är nödvändiga med Kommunförbundet, så att reformen kan bli verklighet så snart som det över huvud taget är möjligt.

Så till reservationen. Vi har ansett det vara nödvändigt att reagera på de förslag som regeringen lägger fram och som den borgerliga majoriteten i utskottet följer upp och som innebär att de fackliga organisationerna LO, TCO och SACO/SR skall fräntas 5 milj. kr. för verksamhet inom forskningsområdet fr. o. m. utgången av nästa budgetår.

Både av utskottsbetänkandet och av det som departementschefen säger i budgetpropositionen torde det framgå att det råder rätt stor enighet om behovet av att de fackliga organisationerna och deras medlemmar engageras i forskningsarbetet inom bl. a. arbetslivets olika områden. Ministern säger på s. 116 i bil. 15 bl. a. följande:

”Det är emellertid enligt min mening viktigt att löntagarorganisationerna kan bygga upp kompetens och kunnande i sådan omfattning att de kan påverka, medverka i och initiera forskning inom alla forskningsfält.”

Det var utan tvivel den inställningen som låg till grund för regeringens förslag i propositionen 1978/79:119, att staten skulle ge de fackliga organisationerna ett ekonomiskt stöd för att bygga upp en apparat som skulle tillvarata löntagarnas intressen på forskningens område i det här avseendet. Regeringens förslag byggde i sin tur på en enig forskningsrådsutrednings förslag. Den snart sagt enda skillnaden var att regeringen efter de synpunkter som framkommit vid remissbehandlingen anslog mer pengar än vad forskningsrådsutredningen hade föreslagit.

Löntagarorganisationerna har, bl. a. vid den hearing som utskottet har haft, gett uttryck för att när riksdagen beslutade att ge ett ekonomiskt stöd för denna verksamhet var det att betrakta som ett permanent stöd, som skulle utgå även fortsättningsvis. Vi socialdemokrater delar den bedömningen. Vi har menat att detta skall vara ett stöd som kontinuerligt utgår till de fackliga organisationerna. Regeringen och den borgerliga majoriteten anser däremot att det här stödet endast skall utgå under tiden för uppbyggnaden av den organisationsapparat som de fackliga organisationerna behöver för att bedriva ett aktivt arbete på det här området. Vi menar att det är orimligt att ge ett ekonomiskt stöd enbart under en uppbyggnadstid för att sedan ta bort

det. Detta kan inte leda till något annat än att man omöjliggör ett vettigt arbete inom de fackliga organisationerna.

Vi borde vara överens om att det skall vara hög kvalitet på de forskningsprojekt som kommer till stånd inom alla områden, inte minst inom arbetslivets område. Vi borde vara överens om att samklang bör råda mellan forskningen och det sätt på vilket de anställda upplever problemen inom arbetslivet. Detta borde till stor del få styra hur forskningen skall bedrivas, vilket innehåll forskningen skall ha och vilka syften den skall uppfylla. Detta borde vi som sagt vara överens om. Men i och med att man från den borgerliga regeringens sida, tyvärr med hjälp av en borgerlig majoritet i riksdagen, tar bort det här ekonomiska stödet rycker man undan möjligheterna för en sådan verksamhet hos de fackliga organisationerna.

Jag vill yrka bifall till den socialdemokratiska reservationen, som är fogad till det aktuella betänkandet.

Anf. 67 GABRIEL ROMANUS (fp):

Herr talman! Även jag är glad åt enigheten inom utskottet i huvudfrågorna, bl. a. i frågan om den kommunala tillsynen.

Den socialdemokratiska reservationen gäller huruvida man även i fortsättningen, alltså efter det kommande budgetåret, skall öronmärka 5 milj. kr. till löntagarorganisationernas insatser på forskningsområdet. Utskottsmajoriteten stöder regeringens förslag att de fackliga organisationerna skall få 5 milj. kr. för nästa år men att man sedan skall få söka bidrag för varje projekt för sig. Jag vill understryka att det inte är fråga om att ta bort de här 5 miljonerna från fonden – de skall finnas kvar där. Det är bara fråga om att man skall pröva varje projekt. Självfallet blir det då också så att man måste hålla sig inom ramen för vad arbetarskyddsfonden är avsedd för. Man kan nog påstå att en del av den verksamhet som bedrivits för dessa 5 miljoner inte har legat inom den ramen.

Man måste också komma ihåg att när vi har begränsade resurser är det en fördel om man varje år kan avgöra var pengarna skall satsas. Jag tror att man även inom löntagarorganisationerna har en känsla för att det finns annat inom det arbetsrättsliga området som kan vara viktigare än dessa 5 miljoner, även om man naturligtvis gärna vill ha dem. Ett tecken på det är att de här medlen inte precis har gått åt i någon rasande takt. Om det är så, som det sades vid den utfrågning vi hade i utskottet, att en stor del av verksamheten skulle försvinna om man inte hade de särskilda anslagen, är väl också det ett tecken på att inte all den verksamhet som bedrivs för dessa pengar är den mest angelägna. Det är nu en gång så att om man har begränsade resurser måste man vara beredd att flytta medel från en aktivitet till en annan. Nu har organisationerna fått stöd i uppbyggnadsskedet, och jag är övertygad om att man inom organisationerna, om man anser att det här är en mycket viktig verksamhet, kommer att bekosta i varje fall en del av den själv. Dessutom kan man, som sagt, söka pengar varje år för konkreta projekt.

Lars-Ove Hagberg klagade på att utskottet inte hade gett vpk-motionen en saklig behandling. Den innehåller ju inte så väldigt mycket nyheter, och jag

*Anslag m. m. till
arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen,
m. m.*

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag m. m. till
arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen,
m. m.*

tycker därför att vi ganska lugnt kan hänvisa till vad vi har sagt tidigare. Men om man beskyller regeringspartierna och socialdemokraterna för att här i riksdagen stödja försämringar av arbetsmiljön och stävja varje försök till förbättringar av arbetsmiljön, som Lars-Ove Hagberg gjorde, då skall man inte komma och klaga på att ens förslag inte har fått en saklig behandling. Det förefaller som om vpk över huvud taget inte har upptäckt den stora upprustning som har skett av arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen eller den nya lagstiftningen på arbetsmiljöns område. Vpk bara säger att alla andra är ute för att försämrade och för att försvåra förbättringar. Vill ni föra den argumentationen så gör gärna det – men kom inte sedan och klaga på att andra inte är sakliga.

När det gäller företagshälsovården arbetar en utredning som snart kommer att vara färdig. Då får vi ta ställning till företagshälsovårdens framtida uppbyggnad. Vi kan också notera att vi har en växande läkartillgång, och det kommer alltså att bli ökade möjligheter att tillgodose företagshälsovårdens krav.

Med detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Anf. 68 IVAR NORDBERG (s):

Herr talman! Gabriel Romanus säger att det finns begränsade resurser, att man måste ta hänsyn till detta och vara beredd på besparingar på olika sätt. Ja visst, men låt oss då vara överens om att de 5 milj. kr. som det här är fråga om på intet sätt belastar statsbudgeten, utan det här är pengar som tas av den kapitalavkastning som förvaltningen av arbetarskyddsfondens medel ger. De utgifter som arbetarskyddsfonden totalt sett beräknar för kommande budgetår ligger på ca 410 milj. kr. Det är alltså inte mer än drygt 1 % av det beloppet som det här är fråga om.

Gabriel Romanus säger att det finns möjligheter för de fackliga organisationerna att fortsättningsvis söka forskningspengar från fonden. Jag tror att Gabriel Romanus inte har förstått vad det när egentligen gäller. Det är inte fråga om att få forskningspengar utan pengar för att förbereda framställningar om olika forskningsprojekt. Det rör sig alltså om allt förberedelsearbete som måste göras, innan ett forskningsprojekt kan börja genomföras. Det förberedelsearbete som de fackliga organisationerna har att utföra på det området måste sedan följas upp med ansökan om särskilda pengar för genomförande av själva forskningen – och de pengarna söks hos arbetarskyddsfonden eller hos andra institutioner som förfogar över forskningspengar.

Det är alltså pengarna för förberedelsearbetet som den borgerliga regeringen vill ta bort från de fackliga organisationerna. Och bara för något år sedan var man mycket angelägen om att ställa sådana pengar till organisationernas förfogande – för att de skulle skaffa sig en bättre kompetens än de tidigare hade. Och det borde ha varit rimligt – om avsikten hade varit att det här stödet skulle vara tillfälligt – att det, vid det tillfälle då riksdagen för första gången beslutade om det, hade klargjorts för de fackliga

organisationerna att det här var ett temporärt stöd, som de bara kunde räkna med att få en kort tid och att det sedan skulle komma att försvinna. Då hade de fackliga organisationerna haft möjligheter att bedöma, om de skulle kunna bygga upp en organisation med personella och andra resurser för att engagera sig i detta viktiga forskningsarbete. Men det gjorde man inte. De fackliga organisationerna var liksom vi övertygade om att det här var ett stöd som de skulle få även fortsättningsvis. Nu kommer man hux flux och säger att man skall dra bort det stödet, vilket raserar organisationernas möjligheter att i detta sammanhang göra ett bra arbete.

Det sätt på vilket regeringen och den borgerliga majoriteten hanterar de här frågorna finns det all anledning att rikta kritik mot. Departementet har inte ens haft en telefonkontakt med de fackliga organisationerna, innan man lade fram förslaget om att dra bort detta stöd.

Jag hoppas, herr talman, att kammarens ledamöter är beredda att instämna i att det är önskvärt att de fackliga organisationerna förfogar över dessa resurser och alltså stöder den reservation som vi har fogat till betänkandet.

Anf. 69 LARS-OVE HAGBERG (vpk):

Herr talman! Gabriel Romanus säger att resurserna är begränsade. Men frågan är då hur man prioriterar. De begränsade resurserna satsas nu ohejdat på exportindustrin. De används till allt som gynnar lönsamheten och effektiviteten, dvs. produktiviteten. Det kommer också att drabba arbetslivet.

Jag vidhåller att vår motion inte fått någon saklig behandling. Man kan naturligtvis upprepa vad man sade 1977, 1978 och framöver och säga att företagshälsovården och yrkesmedicinen i dag står på samma punkt som då. Men det gör den inte. Den senaste LO-undersökningen visar att arbetsmiljön i vid mening återigen är på väg att försämrans.

Jag förnekar inte alls att vi under 1970-talet har fått stora resurser, men de räcker inte alls till för de behov som finns. Och när arbetsmiljön nu återigen börjar försämrans kan man inte gömma sig bakom utredningar, Gabriel Romanus. Då gömmer man sig för verkligheten! Erkänn åtminstone det i så fall, Gabriel Romanus. Säg att ni ger tusan i arbetslivets folk! De får slitas ut. Det innebär den ståndpunkt ni intar, men ni försöker gömma er bakom utredningar.

När kan vi – med de resurser utskottet hänvisar till – få en företagshälsovård åt alla arbetare, vilket är så behövt? Har utskottet något tidsperspektiv, Gabriel Romanus? Utskottet har ju klart för sig att vi har en mycket dålig ekonomisk situation. Hur tänker man då prioritera framöver? Man har väl i utskottet ändå några tankar om det!

Utskottet säger att det snart kommer ett betänkande från utredningen. Ja, vi har fått ett delbetänkande om yrkesmedicinen, men det har ännu inte åtgärdats, och det ser inte ut att bli åtgärdat. I utskottets betänkande hänvisas allra först till det samhällsekonomiska läget. Utskottet vill inte göra någonting alls för att få sjukvårdshuvudmännen att ta itu med det här. Och

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag m. m. till
arbetarskyddssty-
relsen och yrkes-
inspektionen,
m. m.*

samtidigt försämrar man den kommunala ekonomin. Hur går det då? Vad vill egentligen Gabriel Romanus och hans kompisar i utskottet när det gäller yrkesmedicinen och företagshälsovården? Den sakliga behandlingen borde man väl ändå ge motionen att man anger det!

Man kan inte behandla ett yrkande utan att ta upp den verklighet som döljer sig bakom det. Därför menar jag att motionen inte är sakbehandlad. Yrkandena är inte insatta i något sammanhang. Utskottet bara gömmer sig bakom utredningar.

Anf. 70 GABRIEL ROMANUS (fp):

Herr talman! Det är riktigt att vi har begränsade resurser och att man här och där måste göra besparingar. Men det som här föreslås är inte en besparing, utan det är att vi skall få möjlighet att använda arbetarskyddsfondens resurser och därvid vid varje tillfälle göra en bedömning utan att låsa 5 milj. kr. för ett särskilt ändamål. Det är alltså inte fråga om att ta bort några resurser från arbetarskyddsfonden. Det tycker jag det är väsentligt att understryka.

Nu säger Ivar Nordberg att det är bara 1 % av det totala beloppet, så det är inte så stor summa. Nej, det är sant, men å andra sidan är mycket annat också bundet i arbetarskyddsfonden, och det är inte heller någon stor summa för löntagarorganisationerna själva. De har också betydande resurser. Vad de inte kan få ut inom ramen för arbetarskyddsfondens bestämmelser kan de säkert bekosta själva, nu när de har fått hjälp till uppbyggnaden.

Ivar Nordberg förklarar – och det tror jag att vi alla känner till – att det inte är fråga om forskningsprojekt utan om att förbereda sådana. Jag skulle vilja säga att löntagarorganisationerna här har haft en gynnad ställning. Det är inte alla som får statliga medel till att förbereda ansökningar om forskningspengar. Jag tycker därför inte att det finns någon anledning att klaga.

Jag kan inte i detalj redogöra för de kontakter som ägt rum, men mitt intryck är att kontakterna mellan arbetsmarknadsdepartementet och organisationerna i de här frågorna är goda.

Till Lars-Ove Hagberg vill jag bara säga att det var intressant att höra att vänsterpartiet kommunisterna anser att det satsas för mycket på exportindustrin. Jag tror att ni är ganska ensamma om den uppfattningen. Men kom inte och beskriv vår uppfattning som att vi ger tusan i arbetslivets folk, för så är det inte. Det har skett en stor satsning på arbetsmiljön under senare år. Vi har fått arbetsmiljölagen i stor enighet – alla utom kommunisterna – och det har skett en stor utbyggnad av yrkesinspektionen och arbetarskyddsstyrelsen.

Exakta tidsplaner för utbyggnaden av företagshälsovården förstår jag att ni vill pressa fram beslut om nu, men det är inte den vanliga arbetsmetoden här, utan det beslutet fattar vi när utredningen föreligger.

Anf. 71 IVAR NORDBERG (s):

Herr talman! Värdefulla forskningsprojekt kräver ett mycket ingående förberedelsearbete. Resurserna för det arbetet rycks undan i och med att

man drar bort det ekonomiska stöd som de fackliga organisationerna har fått för ändamålet.

Gabriel Romanus säger att de fackliga organisationerna bör ha så stort intresse att de klarar en del av kostnaderna själva. Vad den borgerliga regeringen säger är att den inte är beredd att ge ett enda öre av andra medel till de fackliga organisationerna, utan vill de fackliga organisationerna ha den här verksamheten så får de finansiera den med medlemsavgifter.

Har man den uppfattningen borde man inte ha lagt fram förslaget om att ge ekonomiskt stöd. Åtminstone borde man vid den tidpunkten ha sagt att stöd inte kommer att utgå mer än under en mycket kort tidsperiod.

Vid hearingen inför utskottet sade en av de fackliga representanterna: Vi upplever det här förslaget som en ytterst ovänlig handling mot de fackliga organisationerna. Jag är, herr talman, beredd att instämma i det yttrandet.

Nr 122

Torsdagen den
23 april 1981

*Anslag m. m. till
arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen,
m. m.*

Anf. 72 LARS-OVE HAGBERG (vpk):

Herr talman! Det finns säkra tecken på – ett är väl det som Ivar Nordberg nu har talat om – att den borgerliga regeringen för en politik som gynnar företagsägarna. Forskningen är ett exempel. Arbetarskyddsstyrelsens möjligheter att agera gentemot intressen som företräds av Svenska arbetsgivareföreningen är ett annat. Gabriel Romanus borde veta hur det är ute i arbetslivet och vilka hårdnande villkor som gäller framöver. Det är utifrån den verklighetsbilden man måste fråga: Vad skall vi ha för yrkesmedicin? Vad skall vi ha för företagshälsovård?

Gabriel Romanus skall inte säga att vi inte vill satsa på industrin. Någon sådant har vi aldrig sagt. Vad det är fråga om är hur man satsar på industrin. Gabriel Romanus vill på alla sätt understödja den ekonomiska politik som ökar lönsamheten i företagen på ett sådant sätt att det drabbar arbetslivet.

Se på vad som händer i dag: Krav på ökad övertid, minskad ledighet, förlängd arbetstid – allt detta står Gabriel Romanus och regeringspartierna för. Ni propagerar ständigt för detta, samtidigt som den kraftfulla kamporganisationen Svenska arbetsgivareföreningen blåser under.

Och nu gömmer sig Gabriel Romanus bakom ytterligare en sak: Riksdagens arbetsformer gör att han inte kan svara på om vi skall ha en företagshälsovård för alla arbetare. Både utredningen och riksdagens arbetsmetoder gör alltså att de borgerliga inte kan svara på frågan om arbetare skall ha en godtagbar företagshälsovård. Det är väl ändå att gömma sig bakom paragrafrytteri i den här frågan, och det avslöjar vad man egentligen står för.

Punkt 1

Mom. 1–3 (yrkesmedicinsk verksamhet m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 283 röster mot 17 för motion 1475 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Punkt 2 (forskningsmedel från arbetarskyddsfonden)

Utskottets hemställan bifölls med 151 röster mot 150 för reservationen av Göran Karlsson m. fl.

Övriga punkter och moment

Utskottets hemställan bifölls.

12 § Föredrogs

Socialutskottets betänkande

1980/81:26 om flyttning av fosterbarn m. m.

Utskottets hemställan bifölls.

13 § Föräldrautbildning

Föredrogs socialutskottets betänkande 1980/81:29 om föräldrautbildning.

Anf. 73 RAUL BLÜCHER (vpk):

Herr talman! Huvudfrågan i det här betänkandet är om samhället skall ta ansvar för och förmedla den utbildning och den information som blivande och nyblivna föräldrar i de allra flesta fall behöver.

Alternativet känner vi väl till från mödravårdscentraler och barnavårdscentraler – det är de många skrifterna från de olika företag, som säljer blöjor och barnmat. Den informationen har förekommit sedan början av 1950-talet, och den är oftast det enda som finns till hands.

Det är väl i och för sig inte fråga om någon felaktig eller missvisande information som företagen tillhandahåller i sina skrifter. Det är ingen information som direkt är till skada för föräldrarna och indirekt för barnen. Den verkan för egna syften som företagen får ut av verksamheten via mödravårds- och barnavårdscentraler är huvudsakligen ett förtroende hos allmänheten, en framtoning av oklanderlig pålitlighet och därmed ökade möjligheter att sälja sina produkter.

Den negativa verkan som möjligen kan bli av det är en kanske onödigt stor konsumtion av burkmat och av mjölkersättning. Det finns också en risk att de ansatser som görs från samhällets sida att tillhandahålla information drunknar i det stora kommersiella utbudet, som ju betalas med barnmats- och blöjfabrikanternas reklamkonton.

Ett exempel på det fick man när konsumentverket för ett par år sedan gav ut boken Späda barn i goda händer, som landstingen då erbjöds att köpa till lågt pris. Den innehöll i stort sett samma material som företagens skrifter i samma ämnen – om graviditet, förlossning och spädbarnsvård. Men det gick trögt för konsumentverkets bidrag till information. Endast ett fåtal landsting anskaffade boken.

Nu arbetar socialstyrelsens nämnd för hälsouppllysning med informations-

material till blivande föräldrar, och en del material har redan kommit ut, påpekar utskottet. Det är också positivt att utskottet har uttalat att detta samhällsproducerade material skall ersätta det kommersiella.

Frågan är dock fortfarande varför offentliga inrättningar som mödra- och barnvårdscentraler skall distribuera privata företags information, oavsett hur denna information är beskaffad. Det har uppenbarligen under många år fördröjt eller hindrat initiativ från socialstyrelsen att producera information till blivande föräldrar. Nu är det arbetet i gång, och det är bra. Utskottet betonar också vikten av att arbetet med att framställa material, som täcker även övriga behov av neutral information utöver vad som hittills getts ut, fortsätter.

Men vad hindrar då att vi begär ett förbud mot kommersiell reklamutdelning på mödra- och barnvårdscentralerna?

Herr talman, jag yrkar bifall till motion 1193.

Anf. 74 MARGARETA PALMQVIST (s):

Herr talman! Enligt utskottets mening hade vi motionärer rätt i våra farhågor. Invandrarföräldrarnas möjlighet att utnyttja den av riksdagen beslutade rätten till föräldraundervisning blev fördröjd. I propositionen sänkades en riktig beskrivning av hur mycket som i verkligheten återstod att göra innan en stor grupp av våra föräldrar skulle kunna tillgodogöra sig reformen. Av de 98 000 barn som föddes i Sverige 1980 hade 7 000 föräldrar med utländskt medborgarskap. Det innebär drygt 7 % av samtliga födda barn. Men andelen utländska medborgare är endast 5 %!

Denna stora grupp har kanske det största behovet av hjälp och stöd för att klara föräldrarollen i vårt land. Men de flesta har inte resurser att ställa krav! Därför får de – liksom övriga resurssvaga – finna sig i att vänta till sist. Måste det alltid vara så?

Målen för föräldrautbildningen beskrivs så här: Utbildningen bör kunna leda till

1. ökade kunskaper,
2. möjligheter till kontakt och gemenskap,
3. möjligheter till medvetenhet om och påverkan av samhälleliga förhållanden.

Tänk om dessa föräldrar redan hade nått detta mål! Då skulle det inte lyckas med försök att med tystnad gå förbi obchagliga sanningar.

Men nu till dagsläget: Utskottet konstaterar att förberedelser för föräldraundervisning för och med invandrarföräldrar – även om det är mycket försenat – nu är inne i sitt slutskede och att det pågår viss försöksverksamhet.

Men dagens lösenord från alla borgerliga håll är: spara! Att spara genom att skjuta upp genomförandet av denna reform är dock inte att spara utan i stället att slösa.

Ernst Wigforss har någon gång sagt: Att spara har aldrig för tänkande människor varit detsamma som att undvika utgifter, att låta bli att använda sina inkomster. Det har betytt att använda sina inkomster till största möjliga

nyttja inte bara för ögonblicket utan också i längden.

Enligt min mening kan detta påstående vara giltigt i fråga om att använda samhällets resurser för att så snart som möjligt börja erbjuda invandrare föräldraundervisning. Det är inte de som skall avstå och vänta igen!

Regeringen får därför inte acceptera att landstingen krymper sin verksamhet genom att förhålla den redan försenade reformen för våra invandrarfamiljer, när det äntligen synes bli möjligt att starta den. Regeringen borde i stället uppmana samtliga landsting: Sätt i gång så fort som möjligt!

Jag undrar om utskottet väntade ett helt år med att besvara min motion för att slippa en ny i år.

Jag lovar att följa denna fråga i fortsättningen, och lovar återkomma om det inträffar ytterligare förhållningar.

Våra invandrarfamiljer – både föräldrarna och barnen – behöver stöd och hjälp för att kunna utvecklas i vårt samhälle.

Jag vill ha detta sagt, men jag avstår från något särskilt yrkande.

Anf. 75 GABRIEL ROMANUS (fp):

Herr talman! Jag instämmer i vad Margareta Palmqvist sade om att våra ekonomiska bekymmer inte får leda till att vi skjuter upp det stöd åt invandrarföräldrarna som vi diskuterar här i dag.

Däremot instämmer jag inte i vad Raul Blücher sade. Det kan nog vara så att vårt samhälle behöver en del förbud – det tror jag också. Men ett förbud som vi definitivt kan klara oss utan är det förbud som kommunisterna föreslår mot utdelning av material på mödra- och barnavårdscentralerna. Detta är inte något som staten skall lägga sig i, utan huvudmännen för dessa mödra- och barnavårdscentraler kan mycket väl ta ställning till den här frågan själva utan vår hjälp.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Mom. 1

Utskottets hemställan, som ställdes mot motion 1979/80:1193 av Raul Blücher m. fl., bifölls med acklamation.

Mom. 2 och 3

Utskottets hemställan bifölls.

14 § Föredros

Jordbruksutskottets betänkande

1980/81:22 om åtgärder för att underlätta delning av stora jordegendomar, m. m.

Utskottets hemställan bifölls.

Torsdagen den
23 april 1981

Föredrogs arbetsmarknadsutskottets betänkande 1980/81:22 om anslag till invandrapolitiken för budgetåret 1981/82 (prop. 1980/81:100).

Invandrapolitiken

Anf. 76 LAHJA EXNER (s):

Herr talman! När vi nu behandlar arbetsmarknadsutskottets betänkande nr 1980/81:22 tänker jag inte göra en grundlig genomgång av invandringsfrågorna och de invandrapolitiska frågor som handläggs av arbetsmarknadsutskottet. De har fått en noggrann genomlysning dels i de socialdemokratiska motioner som behandlas i betänkandet, dels i själva betänkandet.

Jag vill ändå framhålla att detta bara är en liten del av alla de frågor som invandrare och flyktingar möter i sin vardag – en vardag fylld av bekymmer för sysselsättning, språksvårigheter, känslan av maktlöshet när barnen behöver hjälp i skolarbetet och många andra komplicerade situationer. Dessa bekymmer delar invandraren som saknar språkkunskaper och svensk utbildning med många kortutbildade svenskar. Det innebär, att när den kortutbildade svensken riskerar sitt jobb på grund av robotisering och samma sak händer för hans invandrarkamrat som saknar kunskaper i svenska och svensk utbildning i sin helhet, måste samma åtgärder till för att båda två skall kunna sköta ett mer avancerat arbete. Den enda skillnaden är att invandraren först måste rustas med språkkunskaper och ges en grundutbildning för att hon skall kunna tillgodogöra sig samma vidareutbildning som hennes svenska kollega erhåller. Detta är bara ett exempel på de vardagssituationer som vi står inför.

Frågorna är inte lättlösta, men vi måste lösa dem, om vi menar något med vårt invandrapolitiska beslut om jämlikhet, valfrihet och samverkan. I det arbetet måste största möjliga hänsyn tas till den enskilda individens förutsättningar. Det har numera upptäckts att *invandrare inte är något enhetligt begrepp*. Då vet vi att det inte finns några patentlösningar – vi måste finna en rad lösningar. Men samtidigt vinner vi i säkerhet, när vi försöker rusta den enskilda människan att möta en ny livssituation. Arbetslösheten bland invandrarna är dubbelt så hög som bland svenskarna. Vi får inte acceptera detta som något nödvändigt ont.

Vi socialdemokrater har i motion 1499 aktualiserat handläggningstiderna när det gäller utlänningsärenden. Den här frågan har blivit en följetong, som vi har känt oss tvingade att upprepa. Vi måste göra det för de enskilda människornas skull. Det finns människor, vuxna och barn, som går i ovisshet i månader och ibland i flera år. Vi vill betona att det naturligtvis är viktigt att handläggningen av tillstånds- och överklagandeärenden sker med omsorg och noggrannhet. Det har också vidtagits en rad åtgärder för att öka handläggningsskapiteten hos de myndigheter där flaskhalsar uppstått. Dessa flaskhalsar har flyttat sig under årens lopp, och vi anser att ansträngningarna måste ökas för att dessa ärenden skall få ett jämnt flöde oavsett var belastningspunkten ligger för ögonblicket.

Vi har i vår motion hemställt om kartläggning av tvåspråkig personal inom

offentlig förvaltning och meritvärdering av tvåspråkighet vid tillsättande av tjänster. Utskottsmajoriteten har skrivit positivt om invandrarnas behov av samhällsservice på deras eget språk; och utskottet har t. o. m. konstaterat att i många fall, t. ex. inom vården, är det helt nödvändigt för invandraren att det egna språket talas för att vården skall vara meningsfull. Utskottets majoritet hänvisar också till de skrivelser och framställningar i denna fråga som statens invandrarverk har gjort för drygt ett år sedan. Likaså tar utskottsmajoriteten upp den försöksinventering som gjorts i två kommuner och ett landsting. Alla dessa konstateranden, all den välvilja gällande användandet av tvåspråkig personal och allt tal om tvåspråkighet som merit i skilda uttalanden från regeringspartierna gav oss socialdemokrater anledning att tro på ett positivt beslut i denna fråga.

Så blev nu inte fallet. Utskottsmajoriteten nöjde sig med att konstatera att regeringen känner till frågan och att det därför inte synes erforderligt med någon åtgärd från riksdagens sida.

Vi socialdemokrater menar att detta inte är till fyllest. En kartläggning av tillgången på tvåspråkig personal och av hur myndigheterna använder denna resurs är en åtgärd som inte kräver någon ytterligare beredning i regeringskansliet. Denna kartläggning krävs för att vi skall använda våra knappa resurser på bästa sätt och för att vi skall kunna planera utbildningen av tvåspråkig personal till tjänster där denna kunskap utgör en merit.

Jag yrkar bifall till den socialdemokratiska reservationen i arbetsmarknadsutskottets betänkande 22.

Till sist vill jag säga några ord angående det särskilda yttrande som är bifogat till detta betänkande. Invandrarverket har hittills administrerat Invandartidningens brevverksamhet. Vi motionärer hyser allvarliga farhågor för att hela denna brevverksamhet tvingas att upphöra av ekonomiska skäl, om Invandartidningen inte får ekonomiska resurser för att på egen hand ta hand om denna verksamhet. Vi har utvecklat vår syn på denna fråga i en motion och anser att för invandrarnas skull måste frågan följas upp noga och alla berörda instanser verka för att Invandartidningens frågespalt kan leva vidare.

Anf. 77 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):

Herr talman! Arbetsmarknadsutskottets betänkande 22 är en beklämmande läsning. Jag måste fråga: Hur skall den verklighet se ut, hur tydlig måste den bli, som får den borgerliga majoriteten och den socialdemokratiska oppositionen att vakna upp ur sin sömn och inse sina skyldigheter och sitt ansvar gentemot invandrargrupperna? Vilka brott mot lagen om svenskundervisning tänker man acceptera från arbetsköparnas sida innan man förhindrar upprepning av dem? Hur stora får kunskapsbristerna i svenska vara innan man gör något för att förbättra undervisningen? Hur uppenbar får isoleringen av de hemarbetande invandrarkvinnorna bli innan man gör något för att bryta den? Hur omfattande och hur definitivt måste utslagningen av invandrarungdom bli innan arbetsmarknadsutskottet finner skäl att ingripa?

Situationen för invandrarna i Sverige har beskrivits i många olika sammanhang. Beskrivningarna har varit av skiftande kvalitet, men den bild som framträder – i vetenskapliga rapporter, rapporter från olika myndigheter som handlägger invandrarfrågor, invandrarernas egna skildringar och mängder av annat material som står till vars och ens förfogande – är ändå tillräckligt entydig. Vi får inte bilden av ett land som efter förmåga och med hänsyn till invandrarernas behov fördelar resurser på ett rättvist sätt. Låt vara att den materiella standarden för invandrare i Sverige är högre än i de flesta andra länder. Men skam vore väl det annars, eftersom Sverige är ett av jordens i särklass rikaste länder.

Nej, vi får bilden av ett land som trots att det betraktar sig som ett föregångsland när det gäller politisk demokrati alltjämt nekar invandrarna den mest grundläggande demokratiska rättigheten, nämligen rösträtt i riksdagsval. Vi får bilden av ett land där invandrarna får nöja sig med de lönemässigt och miljömässigt sämsta jobben och där de i vida större utsträckning än andra drabbas av arbetslöshet. Vi får också bilden av ett land där fördomar och främlingshat pyr under den polerade ytan, utan att samhällets organ ingriper med någon större kraft för att ändra på sådana ståndpunkter. Nej, snarare är det så att underlåtenheten då det gäller att ta itu med de problem som drabbar invandrare när de kommer hit, och andra problem som sammanhänger med invandringen, blåser under den negativa inställningen till invandrare.

Jag har vid det här laget haft många tillfällen att redogöra för invandrarernas situation, och jag skall inte förlänga debatten här i dag genom att ännu en gång upprepa allt detta. Jag finner det inte nödvändigt, eftersom jag inte tror att arbetsmarknadsutskottet på grund av okunnighet vägrar att på allvar ta itu med de här frågorna. Nej, jag tolkar inte utskottets avslagsyrkanden på vpk:s motioner som en följd av okunnighet, utan som ett utslag av cynism – vilket är mycket allvarligare.

Herr talman! I arbetsmarknadsutskottets betänkande behandlas fyra vpk-motioner.

I motion 1063 föreslår vi en genomgripande förändring av lagen om svenskundervisning för invandrare. Det är fem huvudproblem som kan lösas med det förslag som vpk för fram.

För det första har det visat sig att företagen av ekonomiska skäl systematiskt saboterar lagens innehåll och mening, genom att underlåta att se till att invandrare som har rätt till svenskundervisning också får det och genom att vägra att anställa invandrare som skulle ha rätt till svenskundervisning. Ett kollektivt avgiftssystem som drabbar alla företag lika, oavsett om de har anställda invandrare eller inte, skulle undanröja företagets intresse av att sabotera lagen.

För det andra är det uppenbart att de 240 timmarnas undervisning är alltför kort tid. Inte minst de lärare som bedriver svenskundervisningen har påtalat detta. Den bör därför utsträckas till 340 timmar.

För det tredje måste tillsynen av lagens tillämpning läggas på en central myndighet – det har de hittills gjorda erfarenheterna klart visat. Det bör

enligt vår uppfattning ske genom ett samarbete mellan arbetsmarknadsstyrelsen och skolöverstyrelsen.

För det fjärde måste de hemarbetande invandrarkvinnornas isolering brytas. F. n. är det så att de kan leva i årtal i Sverige utan att lära sig ett ord svenska. Vårt förslag om undervisning med timersättning kan lösa detta problem. Det finns anledning att understryka att det här inte bara är en fråga av vikt för kvinnorna, utan även för barnen.

För det femte innebär vårt förslag också en lösning av finansieringsfrågan.

Som så många andra frågor på invandrarområdet har den här blockerats av en utredning, som har suttit sedan 1978. Utskottet sakbehandlar inte vpk:s förslag, utan nöjer sig med att hänvisa till att utredningen väntas komma med ett betänkande någon gång under året. Med sedvanlig behandlingstid kan man således inte vänta sig någon förändring förrän tidigast 1983. Från vpk:s sida kan vi inte finna oss i denna långhalning av frågan.

I motionen 1064 föreslår vpk ett anslag om 3 milj. kr. för ett nytt ändamål. Avsikten är att stödja informationsinsatserna inom folkrörelserna i syfte att motverka de uttryck för fördomar och främlingshat som invandrarna alltför ofta tvingas bli konfronterade med här i landet.

Utskottets argumentering för avslag på vpk-motionen har ett löjets skimmer över sig. För det första anför man statsfinansiella skäl. Det tyder på att utskottet i sin spariver har tappat allt sinne för proportioner. För det andra säger man att samarbetet med folkrörelserna är en viktig del i invandrarverkets arbete med att sprida kunskap om invandrarna.

Man har minsann också ordnat konferenser och andra överläggningar för att stimulera organisationernas arbete. Bra! Man har ordnat konferenser. Frågan kan begravas. Inga ytterligare åtgärder behöver vidtas.

Är denna obegränsade tilltro till konferenser verkligen utskottets ärliga uppfattning? Det har möjligtvis aldrig fallit utskottet in att det kan finnas skäl att ha materiella resurser för att följa upp och förverkliga vad man kommer fram till på konferenserna? Jag tror nämligen inte att det är de människor som deltar i dessa konferenser som slänger olika tillmälen åt invandrarna eller målar rasistiska slagord på väggarna.

I motionen 1067 föreslår vpk en höjning av anslaget för åtgärder för invandrare med drygt 7 milj. kr. Pengarna avser medel för att Invandartidningen skall kunna bevara och utveckla sin verksamhet, bidrag till invandrar- och minoritetsorganisationernas verksamhet samt bidrag till avgränsade projekt och informationsverksamhet. Utskottet yrkar avslag på vpk-motionen och ansluter sig till regeringens förslag om en ökning av anslaget med 485 000 kr. Detta innebär i praktiken att anslaget till åtgärder för invandrare kommer att sänkas med 1,3 milj. kr. eller med nära 10 %, eftersom pris- och löneomräkningen enligt invandrarverkets beräkning uppgår till nära 1,8 milj. kr. Detta drabbar då ett område som är under utveckling och fortfarande uppvisar mycket stora och allvarliga brister. Eftersom den helt övervägande delen av invandrarna tillhör arbetarklassen, kan jag förstå de borgerliga partiernas totala ointresse för invandrar-

förhållanden. Men jag måste ställa frågan till socialdemokraterna i utskottet. Hur kan ni gå med på sådana här manövrer? Ni kan inte skylla på statsfinanserna. Även om den borgerliga beskrivningen av det statsfinansiella och samhällsekonomiska läget vore riktig, rör det sig här inte om belopp av en sådan storleksordning att statens finanser påverkas på ett märkbart sätt. Det här är en del av den sociala nedrustning som de borgerliga partierna håller på med, och ni socialdemokrater låter den passera utan minsta reaktion.

Den fjärde vpk-motionen som behandlas i betänkandet gäller åtgärder för invandringdomen. Stora delar av den unga generationen invandrare hotas av utslagning. Många befinner sig redan i en situation av arbetslöshet. Många har tappat fotfästet i det svenska samhället. Det finns många orsaker till att arbetslösheten är speciellt hög bland de unga invandrarna. De har i regel generellt sett lägre utbildningsnivå än de svenska ungdomarna. De är också i större utsträckning än andra ungdomar hänvisade till konjunktur känsliga näringsgrenar och yrkesområden. En större andel utländska medborgare är anställda i privata företag. Avsaknaden av yrkesutbildning är en av de viktigaste orsakerna till arbetslöshet. Det faktum att invandringdomarna fortsätter sina studier i gymnasieskolan i mindre utsträckning än de svenska ungdomarna innebär således att deras ställning på arbetsmarknaden blir svag. Många invandringdomar har svårt att få arbete, därför att de inte kan svenska tillräckligt bra. Man kan anta att ett stort antal invandringdomar aldrig nås av arbetsförmedlingens service. Språksvårigheter begränsar också deras möjligheter att ta del av olika utbildningsinsatser för arbetslös ungdom. De flesta invandringdomarna har inte alls eller i mycket ringa utsträckning fått del av det stöd under uppväxten som nu håller på att växa fram i form av träning och undervisning i modersmålet eller andra stödinsatser i skolan. De befinner sig ofta i näst intill olösliga konflikter mellan föräldrarnas kultur- och moraluppfattning och den svenska kulturen och den svenska ungdomens uppfattning. De har hamnat i ett socio-kulturellt ingenmansland och känner sig inte höra hemma någonstans. De känner inte sin historiska och kulturella bakgrund, bara fragmentariska bitar. Språksvårigheterna, som lett till upprepade misslyckanden både i skolan och i det sociala umgänget, liksom negativa och rasistiska bemötanden och tillmälen, har ofta blivit den dominerande grunden för deras identitet. För många av dem ger arbetslösheten den slutliga bekräftelsen på att de är utslagna, och de kan inte se några möjligheter att själva ta sig ur situationen. Utslagningen bekräftas steg för steg.

Invandrarverket har i en rapport redogjort betydligt mer detaljerat för de förhållanden som jag här har skildrat. Verket har också föreslagit en rad konkreta åtgärder för att motverka utslagningen av invandringdomar, åtgärder som mycket väl ligger i linje med de förslag som vpk framställer i sin motion. Utskottet har nu avstyrkt denna motion med motiveringen att invandrarverkets rapport är föremål för överväganden i regeringskansliet. "Föremål för överväganden i regeringskansliet", får man förmoda att detta betyder att ingenting händer och att man med hänvisning till det statsfinan-

Torsdagen den
23 april 1981

Invandrarpolitiken

siella läget än en gång kommer att åsidosätta vitala samhällsintressen? Men jag måste få besked på en punkt. När blev "överväganden i regeringskansliet" ett hinder för socialdemokraterna att ge uttryck för sin mening i politiska frågor?

Herr talman! Jag yrkar bifall till vpk-motionerna 1063 och 1108. Vidare yrkar jag bifall till följande särskilda yrkande: att riksdagen med bifall till motion 1980/81:1064 och med anledning av 1980/81:1067 beslutar att till Åtgärder för invandrare för budgetåret 1981/82 anvisa ett reservationsanslag på 25 285 000 kr.

Anf. 78 PÅR GRANSTEDT (c):

Herr talman! Förra året flyttade drygt 34 000 människor till vårt land, och ungefär 21 000 människor flyttade från vårt land. Det innebar alltså att vi fick ett invandringsöverskott på ca 13 000 personer.

Tio år tidigare, år 1970, var det ungefär dubbelt så många som flyttade hit, 73 000 människor. Nettoinvandringen – överskottet – var ungefär fyra gånger så stort som 1980, nämligen 52 000 människor.

Dessa siffror avspeglar det faktum att invandringen under 1970-talet radikalt har ändrat karaktär, från att ha varit framför allt en arbetskraftsinvandring till att bli en invandring som – förutom den nordiska invandringen – nästan helt består av flyktingar och människor med familjeanknytning i Sverige.

Detta innebär också att det, trots att invandringen antalsmässigt har minskat, snarast ställs större krav än tidigare på samhällets insatser för att ta emot invandrarna. En större del av de människor som söker sig till Sverige är i behov av stöd på olika sätt när de kommer hit.

Vi måste räkna med att denna situation kommer att råda också i framtiden. Tusentals människor kommer även framöver att söka sig till Sverige – dels för att de har släktingar här, dels för att de behöver en fristad här undan nöd, förtryck och våld. Vi vet att världen ser ut på det sättet. Anledningarna som driver människor på flykt från deras hemländer minskar inte; snarare är tendensen att de ökar. Det är viktigt att Sverige ställer upp – också i kärva tider som nu – och tar hand om de människor som vill söka sig hit. Även om vi tycker att vi ekonomiskt sett har det besvärligt här, så är det få länder i världen som har bättre förutsättningar än Sverige att ta hand om människor som har det svårt. – Väldigt många länder i världen har det oerhört mycket sämre än vad Sverige har.

Till detta kommer att Sverige, alldeles oavsett den invandring som sker här, är ett mångnationellt land. Det är redan nu så att en mycket stor del av Sveriges befolkning på ett eller annat sätt har invandraranknytning – det rör sig om ungefär 1 miljon av Sveriges invånare. Det bidrar också till att göra invandrarpolitiken till en mycket viktig del av samhällets totala ansvarighet mot medborgarna.

Det budgetförslag som arbetsmarknadsutskottet har behandlat i det här betänkandet innebär en ökning av de totala ekonomiska satsningarna för invandringen med ungefär 17 %. Detta ger en bild av att regeringen

verkligen prioriterar invandrarfrågorna; vi vet alla hur budgeten ser ut i övrigt. Trots de mycket kärva ekonomiska tiderna och trots det svåra statsfinansiella läge som Alexander Chrisopoulos talade så mycket om i det tidigare anförandet, har man alltså gjort en realförstärkning av de resurser som vi satsar på invandringen. Självklart är att vi skulle önska att vi kunde satsa mycket mera, men jag tycker det är viktigt att markera att vi har gjort den här prioriteringen.

Det finns också en rad utredningar som arbetar med att på olika sätt effektivisera vårt sätt att ta hand om invandrare i Sverige. Jag skall bara nämna *en*, som tillsattes under förra året, nämligen den stora invandrarpolitiska kommittén, med landshövding Elvy Olsson som ordförande, vilken arbetar med att försöka ta nya grepp på vår invandrarpolitik.

Det betänkande som vi nu behandlar är i realiteten präglad av enighet. Det finns visserligen en reservation fogad till det, men den reservationen – som jag strax skall återkomma till – innebär egentligen inte att det finns några olika uppfattningar mellan opposition och majoritet i utskottet. I betänkandet behandlas nio motioner. I många av dem yrkas på ytterligare ekonomiska satsningar utöver vad regeringen har föreslagit. Och självfallet hade det varit *glädjande för oss i utskottet om vi hade kunna bifalla alla de olika önskemål om ökade ekonomiska satsningar som motionärerna för fram*, men vi måste konstatera att regeringen, med tanke på de ekonomiska realiteter som vi trots allt lever under, redan har sträckt sig ganska långt när det gäller att öka resurserna för invandringen.

Ett problem som vi behandlar, och som också tas upp i den socialdemokratiska partimotionen, är de långa handläggningstiderna för vissa typer av invandrarärenden. Det här är *inte första gången som vi tar upp de problemen i arbetsmarknadsutskottet*; dem har vi haft *anledning att brottas med under en mycket lång följd av år*. Vad som ligger bakom detta förhållande är naturligtvis den ökade svårighetsgrad som många invandrarärenden har. Det är viktigt att det avsätts förstärkta resurser för att vi skall kunna minska handläggningstiderna, eftersom dessa skapar stora påfrestningar för de berörda invandrarna. Det har gjorts omdisponeringar av resurser och förstärkningar tidigare, och nu föreslås ytterligare sådana i den här budgeten. Utskottet framhåller att om man anser det nödvändigt med ytterligare omdisponeringar, t. ex. inom invandrarverket eller i regeringskansliet, så bör man vara oförhindrad att vidta sådana.

En annan fråga som har tillmätts en hel del uppmärksamhet är Invandartidningens situation. Det gäller framför allt den mycket viktiga frågespalten i Invandartidningen. Avsikten är nu att den skall överföras i Invandartidningens egen regi, och tidningen får därför ett med ungefär 50 000 kr. förstärkt anslag. Det fanns önskemål om att tidningen skulle få betydligt mera pengar än så för den verksamheten. I och för sig vore det naturligtvis önskvärt, men också här tvingas vi att först och främst se över möjligheterna att prioritera om de befintliga resurserna. Jag vill gärna instämma med Lahja Exner i att det är viktigt att man följer upp Invandartidningens situation och omändringen och ser hur den verkar i

praktiken. Sedan får vi givetvis vid kommande budgetbehandlingar fortsätta att pröva vilka resurser vi kan avsätta för den verksamheten.

En annan mycket viktig fråga, som tas upp i en vpk-motion, gäller invandrarungdomen. Det är helt klart – och det är vi alldeles eniga om i utskottet – att det är väldigt viktigt att samhället stödjer invandrarungdomen på olika sätt. Det är en ungdomsgrupp vars situation är svårare än andra ungdomars. Detta är man i vänsterpartiet kommunisterna naturligtvis inte ensam om att ha upptäckt, utan det har också de ansvariga i verken på det här området, invandrarverket och arbetsmarknadsstyrelsen, gjort. Dessa har också vänt sig till regeringen med ett antal förslag på området. Därför kan vi se positivt på förutsättningarna att få till stånd åtgärder för att förbättra invandrarungdomens situation.

Åtgärder har också vidtagits, som särskilt riktar sig till invandrarungdomarna. Vi har särskilda introduktionskurser i gymnasieskolan. Vi har särskilda beredskapsarbeten för invandrarungdomar. Vi gör särskilda insatser när det gäller handledning och träning inom arbetsmarknadsinstitutet som riktar sig just till invandrarungdomarna. Redan har alltså en hel del åtgärder vidtagits för att förbättra invandrarungdomarnas situation, och det finns ytterligare förslag härvidlag. Därför borde man inom vpk vara ganska nöjd. Vpk:s önskemål var i stort sett tillgodosedda redan innan man väckte sin motion.

Den reservation som är fogad till betänkandet handlar om tvåspråkigheten, vilken också Lahja Exner beskrev. Vi är naturligtvis överens med socialdemokraterna om att det är viktigt att det finns tvåspråkig personal på samhällets olika områden – inom sjukvården, skolan, administrationen osv. – så att invandrarna så långt det är möjligt kan bemötas av samhället på sitt eget modersmål. Det är också viktigt att tvåspråkigheten räknas som en merit på befattningar, där man kan ha nytta av att kunna ett invandrarspråk. Inte heller detta var socialdemokraterna de första att upptäcka, utan också det har det ansvariga verket – statens invandrarverk – redan uppmärksammat. Därför har man lämnat förslag till regeringen där man tar upp dels önskemålet om en inventering, dels meritvärderingen när det gäller tvåspråkigheten. Även på detta område kan man alltså säga att socialdemokraternas förslag i stort sett var på väg att bli förverkligat redan innan det lades fram.

Av den anledningen vill jag betona att det inte finns någon som helst skiljaktighet i uppfattning mellan socialdemokraterna och utskottsmajoriteten på den punkten.

En princip som vi tillämpar och som vi alltid har tillämpat i den här riksdagen – inte minst när socialdemokraterna var i regeringsställning – är att om ett förslag redan framlagts för regeringen, så kommer man inte från riksdagens sida och framför precis samma önskemål, utan i stället avvaktar man regeringens behandling av frågan. Mot den bakgrunden är det litet förvånande att socialdemokraterna har reserverat sig och frångått en princip som de själva stenhårt höll på när de var i regeringsställning. Jag kan bara finna en förklaring, nämligen att vi sedan 1976 inte en enda gång har

behandlat den här huvudtiteln utan att det funnits en socialdemokratisk reservation. Jag förstår att man hade svårt att gå ifrån den traditionen.

På någon punkt måste man alltså reservera sig, och då reserverade man sig på den här punkten. Därmed avspeglas emellertid inte någon som helst skiljaktighet i uppfattning.

Sammanfattningsvis, herr talman, vill jag yrka bifall till utskottets hemställan på alla punkter. Jag yrkar också avslag på den onödiga reservationen och på herr Chrisopoulos särskilda yrkande, som har delats ut separat. Jag vill hävda att trots det ekonomiskt kärva läget, så ger regeringens förslag uttryck för en bibehållen hög ambitionsnivå. Jag vill vidare påstå att Alexander Chrisopoulos nattsvarta skildring av Sverige som invandrarland illa stämmer överens med verkligheten.

Anf. 79 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Herr talman! Jag skall börja med att kommentera det sista som Pär Granstedt sade. Enligt honom stämmer inte min nattsvarta skildring av Sverige som invandrarland överens med verkligheten. Jag skall försöka att kortfattat beskriva invandrarungdomarnas situation i Sverige i dag sådan den framställs i den utredning som invandrarverket gjort och som Pär Granstedt känner till. Man säger där:

”På barnpsykiatriskt håll har man uppmärksammat invandrarbarnens problematik i mycket liten utsträckning. Att föräldrar inte upplevs som godtagbara förebilder kan vara förödande. Kulturkonflikter drabbar människors självkänsla. Barn med låg självkänsla, barn som nedvärderar sig själva har i hög grad psykosomatiska sjukdomar, de är mera psykiskt störda och kan som tonåringar oftare än andra drivas till kriminalitet.

En sammanställning som har gjorts från ungdomskliniken vid Långbro sjukhus – den är en av landets tre specialkliniker för långtidsbehandling av barn och ungdomar med mycket grava psykiska störningar – visar att bland de hundra först intagna --- var 40 % invandrare.”

En liknande undersökning som har gjorts av en ungdomspsykiatrisk klinik i Västmanlands län visar att av 105 patienter som vårdades där var 27,5 % invandrarbarn.

I Stockholmsområdet finns 10 000 utländska ungdomar i åldern 16–25 år. I av 4 ungdomar med utländskt medborgarskap får slutbetyg från gymnasieskolan. Bland svenska ungdomar är motsvarande siffror 3 av 4. Bland svenska elever avbryter var femte sina studier i gymnasieskolan, bland invandrareleverna var tredje.

När det gäller arbetslösheten var år 1979 siffran 2,1 % för samtliga svenska medborgare och 4,1 % för utländska medborgare. För svenska ungdomar i åldern 16–19 år var arbetslöshetssiffran 7,7 %, för utländska medborgare i denna åldersgrupp 10,7 %. Orsaken härtill, såsom arbetsmarknadsstyrelsen framställer den, är det faktum att invandrarungdomarna fortsätter sina studier i gymnasieskolan i mindre utsträckning än de svenska ungdomarna. Det innebär att deras ställning på arbetsmarknaden blir svår. Orsaken till invandrarungdomarnas låga frekvens när det gäller övergång till gymnasie-

skolan kan sökas i språksvårigheter och anpassningssvårigheter under grundskoletiden och till följd därav deras betyg.

Dessa förhållanden är Pär Granstedt medveten om. Även utskottet är medvetet om dem. Både Pär Granstedt och utskottet har tagit del av den utredning som invandrarverket gjort. Vad gör man åt det här?

Anf. 80 LAHJA EXNER (s) replik:

Herr talman! Pär Granstedt säger att den socialdemokratiska reservation som är fogad till betänkandet är en onödig reservation. Det är väl inte första gången vi möter en sådan reaktion från det hållet. Vi har emellertid sett oss nödsakade att avge en reservation. Invandrarverket har gjort en kartläggning i två kommuner och ett landsting. Vi anser inte att detta är till fyllest utan att man skulle behöva följa upp denna kartläggning över hela landet när det gäller tvåspråkig personal och samtidigt få en kartläggning av hur denna personal används. Den frågan ger ju inte invandrarverkets kartläggning något svar på.

När det gäller kravet på att tvåspråkighet skall betraktas som merit sade Pär Granstedt att utskottsmajoriteten instämmer i det kravet i de fall där man har nytta av tvåspråkigheten. Jag skulle på invandrarnas vägnar vilja vända på detta och kräva att tvåspråkighet skall betraktas som merit i de fall där invandrarna har behov av den.

Slutligen det särskilda yttrandet. Pär Granstedt instämde här, såvitt jag förstod, i det särskilda yttrandet. Det förvånar mig att han inte gjorde det vid utskottsbehandlingen. I så fall hade det kanske blivit helt onödigt att avge detta särskilda yttrande.

Anf. 81 PÄR GRANSTEDT (c) replik:

Herr talman! Först till Alexander Chrisopoulos. Vi känner till de här problemen. Jag redovisade också i mitt anförande sådant som har gjorts och påpekat att ytterligare åtgärder kan vidtas för att förbättra invandrarungdomens situation. Den retoriska frågan i slutet av Alexander Chrisopoulos anförande var alltså besvarad innan den ställdes.

När det gäller de statistiska uppgifterna vill jag påpeka att de siffror som Alexander Chrisopoulos nämnde är föråldrade. Enligt de senaste uppgifterna väljer invandrarungdomar gymnasieskola i lika stor utsträckning som svenska ungdomar. Där kan vi alltså notera ett påtagligt framsteg.

Till Lahja Exner vill jag säga: Den vidare förklaringen av reservationen visar ytterligare hur liten grund det egentligen finns för den. Vad man är ute efter är alltså litet mer kartläggning. Det viktiga är väl ändå, Lahja Exner, att det vidtas åtgärder på det här området för att få fram mera tvåspråkig personal. Det är just det som har anhängiggjorts hos regeringen, att vi skall gå till handling och inte hålla på och kartlägga mer. Jag tror att den kartläggning som har gjorts ger en ganska god grund för konkret handling, och vi borde förena oss i att se till att det verkligen händer saker och ting, inte bara forskas.

Sedan lekte Lahja Exner med ord på ett sätt som naturligtvis var väldigt

lustigt. När jag sade att man skall använda tvåspråkighet som merit när man har nytta av det menar jag givetvis med "nytta" att det visst finns invandrare som har behov av det. Den här ordleken visar hur man från socialdemokratiskt håll anstränger sig för att försöka hitta någon sorts skillnad inom ett område där det faktiskt inte finns skillnader. Det är en ganska god illustration till hur svårt det har varit för socialdemokraterna att finna någonting att haka upp en reservation på.

Anf. 82 LAHJA EXNER (s) replik:

Herr talman! Jag tvingas här att läsa innantill. I vår reservation anför vi

"dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

beträffande åtgärder för att öka tillgången på tvåspråkig personal hos offentliga organ m. m.

att riksdagen med bifall till motion 1980/81:1499 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför."

Det är ju det vi kräver – att regeringen går till verket!

Anf. 83 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Herr talman! Till Pär Granstedt vill jag säga följande. Förra året hade vi en liknande motion beträffande invandrarungdomarnas situation. Den blev avslagen med motiveringen att en utredning hade tillsatts som skulle kartlägga invandrarungdomarnas situation i landet. Nu har invandrarverket fullföljt sin uppgift och gjort en utredning, vars resultat ligger hos regeringen sedan ett bra tag. Nu avstyrker utskottet samma motion med motiveringen att man "överväger" att vidtaga åtgärder.

Senast i går har det parti som Pär Granstedt representerar – och han själv förmodligen – röstat ned ett förslag från vårt parti, en motion som handlade om invandrarungdomarnas och invandrarbarnens situation i skolan. Vårt förslag skulle, om det genomfördes, avsevärt förbättra deras situation både när det gäller skolan och när det gäller deras framtida situation i landet.

Det var en åtgärd som låg i linje med utredningarnas förslag, och Pär Granstedt har alltså medverkat till att rösta ned det förslaget. Han säger att han är medveten om de problem som invandrarungdomarnas situation innebär och att han vill göra något. Vad är det han gör? Vad är det för konkreta förslag som finns? Det enda jag kan läsa ut ur betänkandet är att man överväger att genomföra vissa åtgärder. Samtidigt röstar man ned konkreta förslag, som skulle förbättra invandrarungdomarnas situation – det skedde alltså senast i går.

Anf. 84 PÄR GRANSTEDT (c) replik:

Herr talman! Om Alexander Chrisopoulos inte hörde vad jag sade i mitt huvudanförande, där jag redovisade åtgärder som har gjorts särskilt för invandrarungdomar, vill jag rekommendera honom att läsa riksdagsprotokollet, där det kommer att refereras. Det kommer att finnas tillgängligt i morgon. Det står också i utskottets betänkande, och Alexander Chrisou-

los kan läsa det där.

Sedan har vi en tradition som innebär att när en utredning har lagt fram förslag överlämnas de till regeringen, som bearbetar dem vidare och lägger fram proposition till riksdagen. Sedan tar riksdagen ställning. Det är en tradition som vi har tillämpat länge i det här landet och som jag tycker att vi skall fortsätta med. Om man i stället skulle via motioner plocka fram olika förslag från utredningar och föra fram till riksdagen, skulle det vara mycket svårare att få en enhetlig och sammanhållen politik både på invandrarområdet och på andra områden. Det är skälet till att vi tänker avvakta regeringsförslaget med anledning av den här utredningen. Och vpk har möjlighet att komma igen motionsvägen, om man anser att regeringsförslagen är dåliga eller otillräckliga.

Talmannen anmälde att Alexander Chrisopoulos anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 85 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Jag kommer i mitt anförande att hålla mig till frågan om den språkliga servicen till invandrarna.

I arbetsmarknadsutskottets betänkande nr 22 hänvisas till riktlinjerna för den svenska invandrar- och minoritetspolitiken, vari fastslagits att samhället skall sträva efter att ge invandrarna samhällsservice på deras eget språk och ge invandrarna förutsättningar att bibehålla det egna språket och möjlighet att välja i vilken grad de vill behålla och utveckla sin ursprungliga kulturella och språkliga identitet.

Vad beträffar samhällsservice på invandrarens eget språk konstaterar utskottet att någon lagstadgad rätt för invandrare eller minoritet att få samhällsservice på det egna språket inte finns.

Emellertid finns inom skolans område en omfattande undervisning på hemspråket. Likaså strävar man efter att ha tvåspråkig personal inom barnomsorg och sjukvård.

I den socialdemokratiska motionen 1499 yrkas liksom i reservationen att en kartläggning skyndsamt skall göras av hur många tvåspråkiga anställda som finns hos offentliga organ och hur myndigheterna använder den språkliga resurs dessa anställda representerar. Därigenom skulle man få en uppfattning om de ytterligare insatser som behövs för att driva på utvecklingen mot en ökad tvåspråkighet inom offentlig förvaltning, och man menar att tvåspråkighet bör räknas som särskild merit vid tjänstetillsättningar.

Utskottet säger för sin del att några initiativ från utskottets sida inte är behövliga. Invandrarverket har gjort en försöksinventering av tvåspråkighetens omfattning i två kommuner och ett landsting. Resultatet av denna inventering kommer att tillställas regeringen och ge underlag för vidare bedömningar. Med hänsyn till att dessa frågor är aktuella i regeringens kansli anser utskottet att någon åtgärd från riksdagens sida på grund av motionen inte är påkallad. Utskottet säger också att det närmast är en självklarhet att

relevanta språkkunskaper skall betraktas som merit.

I själva verket är processen mot ökad tvåspråkighet inom offentlig förvaltning redan i gång. Tvåspråkighet beaktas redan nu vid tjänstetillsättningar. Som exempel kan nämnas att de flesta socialförvaltningar vid tjänstetillsättningar strävar efter att komplettera gruppen socialsekreterare med befattningshavare som har ett andraspråk som också svarar mot en viss klientandel. Svensk-finsk-språkiga socialsekreterare är således mycket vanligt. Detsamma är förhållandet vid daghemmen: Man strävar efter tvåspråkighet. Inom Stockholms läns landsting har gjorts en kartläggning av den tvåspråkighet som finns bland de landstingsanställda, och man arbetar med att utforma ett system med ständigt aktuella uppgifter om språkkunskaper hos olika grupper av personal.

Det finns därför inte skäl att ta initiativ från riksdagens sida till en kartläggning av språkkunskaper, när i realiteten en sådan kartläggning redan pågår. Både på denna punkt och vad beträffar tvåspråkighet som merit är alltså s-reservationen onödig, som jag ser det. Tvåspråkighet *är* en merit, när ett speciellt extra språk behövs.

Man bör ha i minnet hur omfattande behoven av språklig service i själva verket är och i hur stor utsträckning vi ännu har orättvisor mellan olika språkgrupper. Enligt Sveriges officiella statistik bedrevs i vecka 20 år 1979 hemspråksundervisning på 54 olika språk i skolan. Som jämförelse kan nämnas att invandrarverket och SÖ uppskattar de olika språkgrupper som finns i landet till ca 100. Således är det bara i ungefär hälften av de språk som finns här som vi kunnat ombesörja hemspråksundervisning.

Orättvisor mellan olika språkgrupper kan bidra till motsättningar mellan olika invandrargrupper, en risk som tidigare berörts här i kammaren och som vi måste se klart.

Debatten om hemspråksundervisningens form, för- och nackdelar med enspråkiga grupper och klasser, nödvändigheten av mer undervisning i svenska m. m. har blivit alltmer intensiv, och åsikterna går isär. Frågan om service på det egna språket skall också behandlas av invandrapolitiska kommittén, liksom våra möjligheter att på sikt erbjuda språkliga minoriteter i Sverige utbildning, vård och service på det egna språket.

Vad beträffar vård och service, t. ex. psykisk vård och rådgivning, sågs i utskottsbetänkandet att vården, för att bli meningsfull, måste ges på invandrarens eget språk. Med tanke på vad som nyss sades om de 100 språkgrupperna förstår var och en att svårigheterna beträffande t. ex. en decentraliserad vård och service, som man ju allmänt eftersträvar, är oerhörda.

Om tvåspråkig personal skall finnas vid t. ex. varje PBU-central innebär det att den lilla personalstyrka som där finns blir avdelad för ett par stora klient- och språkgrupper och att man nästan överger minoriteterna.

Det kan också innebära att arbetsbördan blir svårare att fördela inom kontoret. Om en tjänstgörande kurator råkar vara låt oss säga arabisktalande, är kanske kunskaperna i svenska i stället så pass dåliga att ett övertagande

av svensktalande patienter inte går, för då blir *den* konsultationen meningslös.

Det är inte omöjligt att en omorganisation och omlokalisering av viss vård och service med specialisering på vissa språkområden skulle bli nödvändig för att man någorlunda effektivt skall kunna använda personal med speciella språkkunskaper. Då går emellertid andra värden förlorade, t. ex. närhet och lokal kännedom.

Om kraven på differentierad service av olika slag blir ytterligare skärpta, är det t. o. m. troligt att vi närmar oss den modell som invandrarverkets chef Tord Palmlund skisserade i somras. Han menade att det fanns både administrativa, ekonomiska och psykologiska fördelar med att sammanföra invandrare med samma språk och kultur så att de kom att bo nära varandra, vilket skulle kräva viss omflyttning mellan kommunerna. Det är en modell som jag personligen är mycket skeptisk till, därför att jag tror att den skulle kunna leda till gettobildningar.

Jag har tagit upp några exempel som belyser de här frågornas komplexitet, både kvantitativt och innehållsmässigt. Eftersom invandrapolitiska kommittén har fått i uppdrag att klara ut samhällets möjligheter på de här områdena – och jag förutsätter att såväl praktiska som samhällsekonomiska möjligheter och konsekvenser då belyses – måste det vara välbetänkt att avvakta dels resultatet av de kartläggningar som gjorts, dels de synpunkter som invandrapolitiska kommittén kan komma att redovisa, vilket beräknas kunna ske genom delbetänkande år 1982.

Herr talman! Med det anförda vill jag yrka bifall till arbetsmarknadsutskottets hemställan i betänkandet 22.

Anf. 86 Statsrådet KARIN ANDERSSON:

Herr talman! Jag har inte för avsikt att direkt kommentera det utskottsbetänkande som nu behandlas och inte heller de inlägg som har gjorts här. Jag vill i stället med utgångspunkt i vissa av de frågor som tas upp i betänkandet berätta om hur vi i departementet arbetar vidare på lösningar.

Jag har framhållit många gånger, även från den här talarstolen, att också en hård reglering av invandringen kommer att innebära att invandringen fortsätter i ungefär nuvarande omfattning. Den invandring vi i dag tillåter, dvs. i huvudsak flyktinginvandring, återförening av nära familjemedlemmar och invandring av nordbor inom ramen för den fria nordiska arbetsmarknaden, innebär i praktiken en långtgående reglering. Det är en reglering som sker inom ramen för de konventioner och överenskommelser som styr invandringen och – allra viktigast – inom ramen för de principer om en generös och humanitär inriktad flyktingpolitik som också i framtiden måste vara vägledande för oss.

Som jag ser det finns det f. n. inget som tyder på att den bruttoinvandring vi haft under senare delen av 1970-talet och början av 1980-talet väsentligen skulle förändras till sin volym. Invandringens karaktär är nu sådan att den inte nämnvärt påverkas av konjunkturförändringar. Detta gäller den

utomnordiska invandringen, som också utgör en allt större del av den totala invandringen.

En viktig fråga att ställa sig i dag är därför hur invandrar- och minoritetspolitiken skall kunna fullföljas i en krympande ekonomi. Regeringens ambition är klar och entydig, det har sagts här tidigare. De invandrapolitiska målen står fast, och detta kommer bl. a. till uttryck i regeringens direktiv till den nya invandrapolitiska kommittén. Där sägs det klart att 1975 års riktlinjer skall vara vägledande för kommitténs arbete.

De särskilda statliga åtgärderna för invandrare som bor i Sverige är betydande och vittnar också om en hög ambitionsnivå. Inom t. ex. social-, utbildnings- och arbetsmarknadsdepartementens verksamhetsområden uppgår kostnaderna för särskilda åtgärder för invandrare till betydande belopp, även om de är svåra att exakt särredovisa. Detsamma gäller naturligtvis också de insatser som numera i allt större utsträckning görs av landsting och kommuner men också i organisationslivet. En stor del av dessa insatser gäller åtgärder inom utbildnings- och informationsområdena.

Som invandrarminister gör jag naturligtvis allt för att invandrarnas behov inte skall åsidosättas i de valsituationer som den ekonomiska situationen försatt oss i. Självfallet påverkas dock även invandrare av de besparingar som genomförts på olika områden. Men sedan man konstaterat detta måste man också notera att de kompensationsåtgärder som regeringen samtidigt satt in till stöd för svaga grupper även har kommit invandrarna till godo.

När det gäller de direkta anslagen till invandrapolitiska åtgärder, som denna debatt handlar om och som jag har ett direkt ansvar för, har de prioriterats i den meningen att de undantagits från särskilda besparingar, även om utrymmet för nya reformer är mindre än tidigare.

En väsentlig del av den invandrapolitiska debatten gäller de långa väntetiderna för dem som ansöker om uppehållstillstånd i Sverige. Även utskottet har tagit upp den frågan i sitt betänkande. Det är bra att denna fråga penetreras, och varje bidrag till lösningar som kan anvisas för att råda bot på det utomordentligt svåra problem som de långa väntetiderna utgör hälsar jag med tillfredsställelse. Problemet är dock mera komplicerat och svårbehandlat än vad man i allmänhet föreställer sig, och det är f. ö. inte unikt för Sverige. Det hänger ytterst samman med de förändringar i invandringsmönstret som gäller för alla industriländer och den grad av rättssäkerhet män önskar inbyggd i proceduren.

Jag vill framhålla att man genom massmediedebatten i frågan ofta får en väl enkel bild av vad det gäller. Det talas ibland om väntetider upp till 2-3 år, och det kan förekomma i enstaka fall. Men då räknar man ibland från massmediernas sida även in tid under vilken vederbörande undanhåller sig myndigheterna efter inresan eller för att förhindra verkställigheten av en beslutad utvisning. Det är också viktigt att hålla i minnet att de långa väntetiderna är resultatet av en handlägningsordning som omfattar polis, invandrarverk, ombud och regeringskansli. Av en genomsnittlig handläggningstid på 10-12 månader faller 4-5 månader på regeringskansliet och resten på invandrarverk och polis, men av dem som får stanna får ungefär 40 % av

samtliga sitt tillstånd inom 6 månader. De flesta av dessa ärenden når naturligtvis aldrig regeringskansliet, eftersom de får sitt slutgiltiga ja av invandrarverket. Detta säger jag inte alls för att föringa problemets allvar, utan för att nyansera debatten och illustrera hur viktigt det är att få hela detta komplex utrett för att kunna förbättra situationen.

Inom regeringskansliet och berörda myndigheter, främst statens invandrarverk och polisväsendet, har nu ett intensifierat arbete inletts för att gripa sig an problemet. En åtgärd som avspeglar de förhöjda ambitionerna i detta avseende från regeringens sida är ju att invandrarverkets tillståndsbyrå har skyddats från den generella besparing som annars drabbar verken och att polisens resurser för utlänningsärenden förstärks. Vidare pågår ett utvecklingsarbete för att möjliggöra en snabbare handläggning av dessa ärenden inom arbetsmarknadsdepartementet. Berörda myndigheter undersöker också om det går att göra rationaliseringsvinster genom ändringar i reglerna och i proceduren för handläggningen av ärendena. En viktig fråga som måste belysas ytterligare är även de tillståndssökandes rättsliga ställning och samhällets insatser för dem som väntar. Frågan om väntetidernas konsekvenser för kommunerna är också viktig att få ytterligare belyst. Det är regeringens avsikt att i särskild ordning återkomma till riksdagen i dessa frågor. Men jag vill framhålla att det även är en rad problem av långsiktig karaktär som måste lösas för att de alldeles för långa väntetiderna skall minskas. Problem som kräver lösningar av mer genomgripande slag på detta område behandlas av den förra året tillsatta invandrapolitiska kommittén.

En stor del av utskottets betänkande behandlar frågan om hur vi skall få mer tvåspråkig personal. Det finns glädjande nog, som jag ser det, en bred politisk enighet om hur viktigt detta är för att förbättra inte minst invandrarbarnens och invandrarungdomarnas situation. Självfallet är det också viktigt i många andra sammanhang. Jag vill understryka enigheten trots den reservation som finns. Det är inte bara fråga om att det i ansvariga myndigheter och organisationer bör finnas tillgång till personer som kan minoritetsspråk och som alltså kan ge den service som invandrare kan behöva i olika situationer. Det är också fråga om något som inte tagits upp här tidigare – att öppna en ny arbetsmarknad för dessa ungdomar genom att i ökad utsträckning se på kunskaper i ett annat språk som merit vid anställning och utbildning. Det borde vara ett intresse för Sverige, för svensk offentlig förvaltning och för näringslivet att tillgodogöra sig den enorma resurs invandrarernas språk innebär. Invandringen har tillfört det svenska samhället människor som tillsammans representerar språkkunskaper vi aldrig tidigare haft någon motsvarighet till i vårt land. För Sveriges utveckling och kontaktmöjligheter i framtiden innebär detta en mycket stor tillgång. Därför bör t. ex. tvåspråkiga elever kunna försätta att studera sitt modersmål i gymnasieskolan på studievägar där de senare i sitt yrkesliv kan nyttiggöra sina språkkunskaper. Därför bör också språkkunskaper i minoritetsspråk betraktas som en merit.

Inom regeringskansliet behandlas den rapport om invandrarungdomens

situation som på mitt uppdrag utarbetats. I särskild ordning bereds därvid frågan om tvåspråkigheten som merit vid anställning och utbildning. Det är ett av de delförslag som finns i rapporten.

Ett omfattande arbete i frågan har också inletts inom invandrarverket. Jag kommer i annat sammanhang att redovisa förslag till lösningar på denna fråga. Inte minst viktigt är det – såsom påpekas i den socialdemokratiska reservationen – att diskutera frågan med de fackliga organisationerna, som tidigare inte har varit odelat positiva till en lösning.

Herr talman! I ett kärvarc ekonomisk klimat är riskerna stora att en latent utlänningsfientlighet får ökat spelrum. Jag ser det som mycket angeläget att på olika sätt söka förebygga detta. Vid sidan om konkreta åtgärder är information och opinionsbildning viktiga instrument. Genom saklig information om invandrarnas positiva betydelse i framför allt arbetsliv och kulturliv bör vi kunna överbygga motsättningar och skapa politiskt underlag för en fortsatt progressiv invandrapolitik. Detta är inte minst viktigt för invandrarungdomens och den andra generationen invandrades villkor. De har inte själva kunnat påverka beslutet att flytta från ett land till ett annat, inte brett att få växa upp kluvna mellan två kulturer. De kräver med rätta samma förutsättningar som svenska ungdomar.

För att uppfylla de löften vi gett i de beslut vi fattat tidigare måste vi alla ta ett gemensamt ansvar. Det sägs ofta att ansvaret för invandrapolitiken är en statlig angelägenhet, och visst är det så. Men invandrapolitiken skulle aldrig kunna genomföras om inte landsting och kommuner, organisationer och enskilda delade ansvaret och viljan.

Under detta anförande hade ledningen av kammarens förhandlingar för en stund övertagits av tredje vice talmannen.

Anf. 87 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Herr talman! Utskottet har avstyrkt en motion som vi väckt och som gäller svenskundervisningen för invandrare. Arbetsmarknadsstyrelsen har yttrat sig i den utredning som invandrarverket gjort när det gäller svenskundervisningen för invandrare och säger följande: "Många invandrarungdomar har svårt att få arbete på grund av att de inte kan tillräckligt mycket svenska. Eftersom arbetsgivarna enligt lag är skyldiga att ge icke svensktalande anställda full lön under upp till 240 timmars svenskundervisning är det i en konkurrenssituation kanske inte så förvånansvärt att arbetsgivarna i första hand anställer svensktalande sökande."

Invandrarverket har också yttrat sig i det här sammanhanget. Man säger:

"Invandrarverkets styrelse är djupt oroad över dagens situation när det gäller svenskundervisningen. Sedan man funnit att undervisningen fungerade otillfredsställande, tillsattes 1978 en utredning (SFI-utredningen). I väntan på att denna skall avslutas vidtas inga åtgärder för att förbättra svenskundervisningen. I stället håller situationen nu på att starkt försämraras.

Enligt lag skall de invandrare som har dåliga kunskaper i svenska få 240 timmars utbildning på betald tid då de anställs. I dagens arbetsmarknadssituation är det emellertid ovanligt att en arbetsgivare anställer någon som saknar den lagstadgade utbildningen. — — —

Om inga åtgärder nu vidtas hotas svenskundervisningen av ett sammanbrott. Många invandrare kan i dagens läge inte få yrkesutbildning och arbetslösheten kommer ytterligare att förvärras.

Invandrarverkets styrelse vädjar till regeringen att lösa frågan om resurser för svenskundervisningen, så att invandrarna ges reell möjlighet att få arbete och medverka i produktionen.”

Detta säger alltså invandrarverkets styrelse. Den består av representanter för de tre borgerliga partierna och socialdemokraterna. Där finns bl. a. också en representant för centerpartiet.

Samma partiers representanter i arbetsmarknadsutskottet avstyrker däremot en vpk-motion som är helt i linje med vad invandrarverkets styrelse anser.

Jag vill fråga invandrarministern: Av vilken anledning vidtar man inga åtgärder i enlighet med vår motion?

Anf. 88 Statsrådet KARIN ANDERSSON:

Herr talman! Jag är också djupt oroad över att svenskundervisningen för invandrare enligt det system som vi haft de senaste åren inte fungerar – vi kan vara överens om att det inte gör det.

Men den kommitté som har arbetat, SFI-kommittén, har nu kommit så långt i sitt arbete att man inom kort kommer att lägga fram sitt slutgiltiga betänkande med, såvitt jag förstår, en något annorlunda lösning av frågan. Att i det läget bifalla en motion som syftar till att inom ramen för det nuvarande systemet göra vissa marginella förändringar är kanske inte särskilt meningsfullt, eftersom regeringen tidigare har sagt att vi avser att försöka behandla betänkandet så snabbt att ett nytt system kan träda i kraft den 1 juli 1982.

Det är alltså regeringens ambition att med utgångspunkt från det betänkande som SFI-kommittén lägger fram få en ny lag fr. o. m. den 1 juli 1982.

Anf. 89 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Herr talman! Jag hoppas att invandrarministern talar om detta också för de partikollegor som sitter i styrelsen för invandrarverket.

En annan sak: För en stund sedan förklarade Pär Granstedt med mycket retorisk och pompös jultomtestämma att regeringen generöst kommer att öka anslaget till invandrare med 17 %.

I de motioner som vi behandlar i dag om anslag till invandrarverket gäller det i verkligheten en minskning av resurserna med 10 %, dvs. en försämring med 1,3 miljoner – och invandrarverkets uppgifter om pris- och löneomräkningen ligger på 1,8 miljoner.

Declar invandrarministern Pär Granstedts uppfattning om ett generöst

bemötande av invandrarna i fråga om anslagstilldelning, och vilka anslag gäller det i så fall?

Anf. 90 Statsrådet KARIN ANDERSSON:

Herr talman! Vad jag förstår redovisade Pär Granstedt det som står i arbetsmarknadsutskottets betänkande, nämligen att det förslag som regeringen har lagt fram rörande åtgärder för invandrarna innebär en anslagshöjning med 24 miljoner eller med 17 %. Det står på första sidan i betänkandet, och jag utgår ifrån att det är rätt räknat.

Om jag däremot fattade Alexander Chrisopoulos rätt var det invandrarorganisationerna som denne tog upp. Anslaget till dem är inte uppräknat så mycket. Det är uppräknat med mellan 3 och 4 %, och det är i och för sig inte – vill jag gärna säga – så mycket att det täcker den penningvärdeförsämring som har skett. Men det är lika mycket som alla övriga organisationer med statsunderstöd har fått i den här budgeten. Jag skulle gärna ha sett att det hade blivit mer.

Anf. 91 GUNNEL LILJEGREN (m):

Herr talman! I samband med behandlingen av vuxenutbildningspropositionen talade jag om behovet av en reformerad tolkutbildning. Eftersom man måste betrakta utbildnings-, behörighets- och arvodesfrågor som ett sammanhängande problemkomplex, har vi motionärer berört förvaltningslagens bestämmelser och arvoderingsfrågorna i en följdmotion, som nu behandlats av arbetsmarknadsutskottet.

Vi får veta att förvaltningsrättsutredningen kommer att se över 9 § i förvaltningslagen – den paragraf som stadgar att myndigheter *bör* anlita tolk, där så erfordras. Vi vill att myndigheterna *skall* anlita tolk, och därtill i första hand av kommerskollegium godkänd tolk. Det är en förutsättning för att de invandrarpolitiska riktlinjerna skall komma i närheten av sitt förverkligande. Hösten 1982 kommer ett förslag – kanske det genomförs 1983. Under tiden har mycken orätt hunnit vederfaras både invandrare och tolkar.

Diskussionen går tillbaka till 1975, när bestämmelserna om tolkprov antogs av riksdagen. Det förvånar mig att dåvarande statsrådet inte beaktade de tunga remissinstanserna, som redan då föreslog att myndigheterna skulle åläggas att använda i första hand godkända tolkar. Jag vill nu påminna om dessa uttalanden, bl. a. av TCO och LO, vilka nu i än högre grad än tidigare äger sin giltighet.

JO har med anledning av ett klagomål mot en invandrarbyrå uttalat sin förvåning över att någon kunnat ifrågasätta principen att man i första hand skall anlita av kommerskollegium godkänd tolk. Då detta inte överallt är självklart, är det enligt vår mening nödvändigt att man för in dessa få ord i lagen. Annars kan man saklöst ta bort hela paragrafen, som är så självklar men ändå till intet förpliktande: myndigheter bör vid behov använda tolk.

Beträffande vårt yrkande nr 2 om enhetliga tolkarvoden svarar utskottet att det inte är berett att förorda att riksdagen gör ett uttalande som får

betydelse för ersättningens nivå när det gäller tolkning. Det är klart att dessa frågor, normalt sett, avgörs genom avtal. Men nu har domstolsverket fastställt och Kommunförbundet rekommenderat vissa taxor, som olyckligtvis är mycket olika sinsemellan. Utskottet gör gällande att tolkarnas arvoden fastställts genom centrala överenskommelser. Detta stämmer inte. De avgörs i varje kommun. Och kommunerna följer oftast Kommunförbundets rekommendation beträffande arvode. När det gäller s. k. spiltid, restid o. d. träffas dock vitt skilda överenskommelser. I de flesta fall är tolkarna uppdragstagare – bara i några få kommuner finns det anställda tolkar.

Det är ingen slump att kraven på en grundlig utredning om tolkarnas utbildningsförhållanden, yrkesutövning och arbetsmarknad kommer från många olika håll. Den nuvarande, ytterst otillfredsställande situationen startar en ond cirkel. Kvalificerade tolkar överger yrket, om de inte kan arbeta på heltid. Uppdragen sprids på alltför många händer, och tolkförmedlare kan inte garantera godkända tolkar till exportföretag, domstolar etc., än mindre för de nyinvandrades kontakter med kommunala myndigheter.

Vi motionärer är övertygade om att våra motioner, trots avstyrkandet, fört frågan framåt.

Anf. 92 EVA WINTHER (fp):

Herr talman! Även detta riksmötes betänkande om invandring och åtgärder för invandrare visar en glädjande samstämmighet kring målen för invandrings- och minoritetspolitiken. Det finns, som tidigare nämnts, endast en reservation av socialdemokraterna, och vi är alla från den icke-socialistiska sidan överens om att den är onödig.

Nettoinvandringen har under 1970-talet uppgått till ungefär 15 000 personer per år. Det har skett en förskjutning under de senaste åren från nordbor till icke nordbor. För 1980 är siffrorna enligt preliminär beräkning: 13 700 totalt, varav 2 700 nordbor och 11 000 icke nordbor.

En stor del av den utomnordiska invandringen sker som en följd av internationella åtaganden. En fjärdedel av den utomnordiska invandringen utgörs av flyktinginvandring och ungefär hälften av anhöriginvandring.

Det finns några grupper som är särskilt sårbara. Det är de utlänningar som finns här och som väntar på att få uppehållstillstånd. Det är vissa grupper invandrarungdomar och vissa grupper av invandrarkvinnor.

När det gäller de långa väntetiderna för att få uppehållstillstånd stryker vi återigen från utskottets sida under hur viktigt och hur angeläget det är att de blir kortare. De människor som drabbas får leva under en oacceptabel psykisk press, som kan fördärva deras möjlighet till ett positivt liv i Sverige när de sent omsider får sitt tillstånd.

Inom både invandrarverket och regeringskansliet behövs insatser. Jag vet av erfarenhet att det här är svårt, men jag ser det som helt nödvändigt ur framför allt mänskligt perspektiv, men det finns också ett ekonomiskt perspektiv. Karin Andersson har tidigare redogjort för de insatser som nu görs för att förkorta väntetiderna.

Invandrarungdom är inget enhetligt begrepp. I invandrarverkets kartläggning av samhällets insatser för invandrarungdom och förslag till åtgärder, som man gjort på invandrarministrerns uppdrag, sägs att det finns vissa riskgrupper bland invandrarungdomen, och det är de nyinvandrade, de sent invandrade och de med bristfällig eller ofullständig svensk utbildning.

Många av de svårigheter som möter ungdomarna i utbildningen och på arbetsmarknaden bottnar i språksvårigheter. Trots omfattande insatser i grundskolan när det gäller hemspråk och svenska som främmande språk har många av ungdomarna dåliga kunskaper i svenska och därmed svårigheter att tillgodogöra sig utbildningen.

Det behövs ökade insatser, bl. a. en förbättrad utbildning i invandrarkunskap för skolpersonal för att öka förståelsen för de problem som finns, och det behövs en tvåspråkig personal inom olika utbildningar.

När det gäller invandrarkvinnorna är inte heller de någon enhetlig grupp. En del kvinnor är i hög grad dubbelarbetande, andra enbart hemarbetande med svårigheter att få lämna hemmet. För många gäller att de inte har någon möjlighet att lära sig svenska eller talar svenska mycket dåligt. De blir oerhört isolerade och förlorar den centrala roll i familjen som de tidigare har spelat. Det är viktigt att projektet med alternativ pedagogik i svenskundervisning för invandrarkvinnor, som bedrivs av bl. a. Riksförbundet Internationella föreningen för invandrarkvinnor, med medel från svenskundervisningskommittén, och även andra projekt utvärderas samt att också jämställdhetskommitténs förslag till introduktionsutbildning för invandrarkvinnor prövas.

Det gäller också för oss – det var Karin Andersson inne på tidigare – att ta vara på den resurs som invandrarna utgör, att ta vara på deras språkkunskaper och att också ta vara på den utbildning de har med sig från sitt eget land.

Det är viktigt att man tar till vara den språkliga kompetensen hos anställda i kommuner och landsting och hos myndigheter och i samband med rekryteringar ser till att befattningar där kunskaper i olika språk är betydelsefulla i möjligaste mån besätts med innehavare av sådana kunskaper. Här är utskottsmajoriteten helt överens med reservanterna.

Jag kan hålla med Gunnel Liljegren om behovet av tolkar. Men jag vill också säga att det 1979 gjordes en ändring i förvaltningslagen 9 §, där man ändrade "kan" till "bör". Det kan tyckas vara ett litet steg, och man kunde önska att det så småningom blir "skall" när det gäller att använda tolk.

Slutligen: Sverige är ett invandrarland. Vi får allt fler människor till oss från fjärran länder. Det ställer krav på ökade insatser. Då är det viktigt att vi i ett ekonomiskt trängt läge inser att fortsatta satsningar på invandrarpolitiska åtgärder innebär att vi tillgodogör oss mänskliga resurser på ett bättre sätt och faktiskt därmed också sparar ekonomiska medel.

Herr talman! Jag yrkar med detta bifall till utskottets hemställan.

Torsdagen den
23 april 1981.

Invandrapolitiken

Anf. 93 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Herr talman! Man blir litet ledsen och trött på allt det här vackra talet om invandrarkvinnor från olika ledamöter.

Det är ju på det viset att vi i den motion om svenskundervisning för invandrare som vi lagt fram föreslagit konkret att lagen om svenskundervisningen skall kompletteras med uppsökande verksamhet för hemmavarande invandrarkvinnor, som f. n. lever i total isolering i hemmet. De kan leva hela sitt liv i Sverige utan att lära sig svenska.

Detta var ett av de krav som framfördes i motionen. Eva Winther och hennes partikamrater i utskottet har varit med om att avstyrka det kravet.

När det gäller svenskundervisningen för invandrare är det på det viset att regeringens ekonomiska politik ger som effekt att arbetsmarknadsutbildningen. KOMVUX och den svenskundervisning som bedrivs inom studieförbunden minskar enormt i kvalitet och kvantitet. Detta är något som drabbar just invandrarkvinnor, som skulle behöva svenskundervisning.

Det som återstår, utöver de här vackra fraserna och den här känslan för invandrarkvinnor, är konkreta förslag om hur folkpartiet har tänkt sig att lösa de problem som invandrarkvinnorna har i dag. Det intressanta i dag är vilken ställning man tar till konkreta förslag som lagts fram – inte allmänna deklARATIONER om invandrarkvinnornas situation.

Anf. 94 EVA WINTHER (fp) replik:

Herr talman! Alexander Chrisopoulos säger att han blir ledsen och trött. Ja, det är ju torsdag eftermiddag, så jag förstår att han kanske är litet ledsen och trött.

När det gäller svenskundervisningen för hemmakvinnor finns det olika projekt med uppsökande verksamhet. Bl. a. har RIFI, Riksförbundet för internationella föreningen för invandrarkvinnor, tillsammans med Stockholms universitet och ett studieförbund en sådan försöksverksamhet på gång. Man undervisar kvinnorna i svenska samtidigt som man undervisar dem i samhällskunskap. Man tar hand om barnen.

Det finns också i olika kommuner en hel del andra projekt på detta område. Det är viktigt att de här projekten utvärderas. Den utredning som jämställdhetskommittén har gjort när det gäller invandrarkvinnorna har kommit med ett förslag, och jag hoppas att Karin Andersson ser till att det förslaget kommer att prövas.

Karin Andersson har nyligen sagt att – och det står också i betänkandet – det kommer förslag från svenskundervisningskommittén. Då är det rimligt att vi avvaktar de förslag som läggs fram. Vi är överens om att svenskundervisningen behöver förbättras.

Anf. 95 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Herr talman! Eva Winther åberopar RIFI. Jag känner mycket väl till den organisationen. Den är av mycket litet intresse för invandrarkvinnor. Hur många är det som kan tänkas få utbildning inom RIFI? Det är 20 eller högst

30. Samtidigt för regeringen och det parti Eva Winther tillhör en ekonomisk politik som innebär att resurserna för arbetsmarknadsutbildningen eller för den svenskundervisning som bedrivs av AMS, KOMVUX och alla studieförbund minskas. Det gör att dessa stora studieförbund helt och hållet kommer att spola svenskundervisningen för invandrare.

Anf. 96 EVA WINTHER (fp) replik:

Herr talman! Det kommer att satsas mer på arbetsmarknadsutbildningen. Man har fått ökade medel för det. Den kommer att utvecklas successivt i den mån det behövs.

Pär Granstedt har tidigare redovisat vilka åtgärder som vidtas speciellt för invandrarungdomarna. Det är givet att det också kommer att ges ökade möjligheter för de invandrarkvinnor som så önskar. Vi skall vara medvetna om att det finns en hel del invandrarkvinnor som på grund av den tradition som de har med sig hemifrån inte kan delta i vare sig svenskundervisningen eller arbetsmarknadsutbildningen.

Anf. 97 BENGT WIKLUND (s):

Herr talman! Jag hade inte tänkt anmäla mig till denna debatt. Besvikelsen blev emellertid för stark, varför jag antecknade mig för de här sex minuterna för att göra ett inlägg om Invandartidningen, som står mig mycket nära.

När arbetsgruppen för invandrarfrågor 1967 tog initiativ till Invandartidningen, utgick man ifrån att det var helt klart att invandrarnas behov av information och orientering om det svenska samhället och dess lagar var stort. Behovet av Invandartidningen dokumenterades också mycket snart. Upplagorna av de då utkommande fem editionerna steg, och tidningen möttes med ett mycket positivt intresse. Stiftelsen som utger Invandartidningen har också sedan 1967 tagit flera initiativ för att förbättra den här typen av information. Jag kan nämna att veckoeditionerna i dag utges på åtta språk. För att underlätta förståelsen av svenska språket har editionen "På lätt svenska" tillkommit. Denna skrift är i dag störst. Dessutom tillkommer fem månadsinformationstidningar – allt i syfte att avhjälpa brister som andra inte gör någonting åt. Alla de här initiativen har tagits av stiftelsen, utan att man har gått utanför de ekonomiska ramarna.

Så till sakfrågan, brevverksamheten, som jag och mina medmotionärer har tagit upp i motion 1838. Invandartidningen tar årligen emot över 1 000 brev, telefonförfrågningar och besök, där vederbörande frågar om alla de samhällsproblem och personliga svårigheter som givetvis uppstår både med anledning av språket och med anledning av bytet av miljö. Den läsvärdesundersökning som Invandartidningen gjorde 1977 styrkte iakttagelsen att brevverksamheten är ett uppskattat inslag i tidningens verksamhet. Invandrarorganisationerna själva och enskilda invandrare har också gett uttryck för sin oro för att de här frågorna och svaren kanske försvinner helt. Även Invandartidningen har givetvis drabbats av sparåtgärderna, och det är väl helt i sin ordning. Pär Granstedt talade tidigare om prioriteringar. Visst skall vi göra prioriteringar, men nog blir man förvånad över hur prioriteringsin-

strumentet har använts i detta sammanhang. Varför skriver utskottet på s. 11 och s. 12 i betänkandet så genomgående positivt för att sedan avslutningsvis säga sig inte vara berett att ge allt det viktiga som beskrivs ett ekonomiskt stöd, inte ens så mycket att brevverksamheten i tidningen kan fortsätta? Motionärerna vill att Invandrantidningen själv helt tar över den här verksamheten, skriver utskottet. Det faktiska förhållandet är ju att invandrarverket inte längre vill hjälpa till med den här servicen åt tidningen. Det är i detta läge och mot bakgrund av vad jag har sagt om behovet av brevbesvarandet från tidningens sida som vi har gjort en framställning om att få medel för att kunna fortsätta verksamheten.

Stiftelsen som driver tidningen har hamnat i ett verkligt bckymmersamt läge. Vänliga tankar hjälper inte. Sakargument biter inte. Med många vänliga ord vänder man ryggen till eller hukar och säger att det ekonomiska läget är orsaken till att servicen till invandrarna blir försämrad på detta område. Jag vågar det djärva påståendet efter att ha varit med och arbetat i denna verksamhet nästan från starten 1967.

För de anställda på tidningen och dem som sitter i stiftelsens styrelse är detta en besvikelsens dag med tanke på det beslut som nu kommer att fattas. Jag förstår att det är en omöjlighet att under nuvarande förutsättningar ställa något yrkande, men vill ändå varna för att optimism mycket snart kan förbytas i pessimism, om de som arbetar på Invandrantidningen inte röner mera uppskattning än vackra ord, trots de initiativ som tagits under åren och trots de uppvaktningar som gjorts hos ministrarna. Inte minst hos Karin Andersson som dock har visat mycket stor förståelse när det gäller de här frågorna. Jag tror, att om hon hade fått bestämma, hade vi fått pengar till den här brevverksamheten. Men andra krafter står bakom, och en politisk majoritet i denna riksdag kommer att med en röst ge Invandrantidningen inte ett handtag framåt utan ett tryck bakåt, så att optimismen för arbetet med de här frågorna går förlorad i framtiden.

Mom. 5 (anslag till Åtgärder för invandrarna)

Utskottets hemställan bifölls med 279 röster mot 17 för det av Alexander Chrisopoulos under överläggningen framställda yrkandet.

Mom. 7 (ett socialt stödprojekt bland invandrarungdomar)

Utskottets hemställan bifölls med 279 röster mot 17 för motion 1108 av Lars Werner m. fl.

Mom. 10 (åtgärder för att öka tillgången på tvåspråkig personal hos offentliga organ m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 149 röster mot 147 för reservationen av Anna-Greta Leijon m. fl.

Mom. 12 (ändringar i lagen om svenskundervisning m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 279 röster mot 17 för motion 1063 av Lars Werner m. fl.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölles.

16 § Anmäldes och bordlades

Motionerna

1980/81:2158 av *Sonja Rembo m. fl.*

1980/81:2159 av *Rune Torwald och Märta Fredrikson*

med anledning av proposition 1980/81:119 om miljösäkrare sjötransporter

Nr 122

Torsdagen den
23 april 1981

Anmälan av interpellation

17 § Anmälan av interpellation

Anmäldes och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

den 22 april

1980/81:134 av *Margareta Gard* (m) till bostadsministern om det statliga stödet till bostäder åt äldre och handikappade:

Ortsbefolkningen ropar efter ett ålderdomshem i Stora Skedvi, men de ansvariga i Sätters kommun lutar åt att bygga ett servicehus rätt igenom. Detta är en olycklig planering som styrs av finansieringsreglerna. Rådande bestämmelser för statliga räntebidrag och bostadslån gör nämligen att kommunen av ekonomiska skäl ser sig nödsakad att bygga servicelägenheter i stället för ålderdomshem.

Många gånger är en sådan styrning direkt olämplig med hänsyn till äldreomsorgens syfte: den mer kvalificerade omsorgsnivån motverkas genom diskriminerande statliga låne- och bidragsregler.

Servicehägenheter bör och skall givetvis byggas ut, men de som skall bo där förutsätts i högre grad klara sig själva än vad som är fallet vid traditionellt ålderdomshemsboende. Bäst vore om låne- och bidragsreglerna gjordes neutrala till omsorgsformen, dvs. att staten stod för samma stöd oavsett bostadsform inom den kommunala äldreomsorgen. Kommunerna vore då oförhindrade att skapa en flexibel och därmed väl fungerande äldreomsorg. Detta skulle medföra betydande humanitära vinster genom en för alla parter mer trivsam situation. Vidare skulle sjukvårdshuvudmännen avlastas sådana på sina håll betungande vårduppgifter som rätteligen skall åligga primärkommunerna.

Problemet med finansieringsdiskrimineringen har tidigare uppmärksamats. I anledning av en moderat partimotion – och även en socialdemokratisk – uttalade socialutskottet i sitt betänkande Socialtjänsten (SOU 1979/80:44) bl. a. följande:

”Socialutredningen har i sitt slutbetänkande (SOU 1977:40) tagit upp de här redovisade skillnaderna mellan de nuvarande servicehusen och ålderdomshemmen när det gäller finansieringen av byggande och drift och

föreslagit dels (s. 139) att alla kostnader för att bygga servicehus, inberäknat de nuvarande ålderdomshemmen, skall kunna finansieras med hjälp av statliga bostadslån, dels (s. 142) att villkoren i fråga om bidrag till driftkostnader skall vara likvärdiga. Föredragande departementschefen uttalar efter redovisning av socialutredningens ställningstaganden i finansieringsfrågorna att dessa frågor kommer att övervägas ytterligare inom regeringskansliet (prop. del A s. 286).

Med hänsyn till de sålunda förutskickade övervägandena om finansieringsfrågorna påkallar motionerna 1978/79:1254 yrkandet 3 och 1979/80:69 yrkandet 4 delvis inte någon åtgärd av riksdagen. Utskottet avstyrker således motionerna i här aktuella delar. Utskottet vill emellertid framhålla angelägenheten av att de förutskickade övervägandena sker så snart som möjligt."

Såvitt jag vet har något resultat av dessa överväganden ännu inte redovisats.

Mot bakgrund av det anförda vill jag ställa följande fråga till statsrådet och chefen för bostadsdepartementet:

Är statsrådet beredd att skyndsamt medverka till genomförandet av en sådan ordning att likvärdigt statligt stöd utgår oavsett boendeform då det gäller bostäder för äldre och handikappade?

18 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framstälts

den 23 april

1980/81:387 av *Rolf Sellgren* (fp) till industriministern om upphandlingen av isbrytarunderhåll:

I samband med riksdagens beslut om vissa varvsfrågor enligt proposition 1979/80:165 fastslogs att det underhållsarbete som f. n. utförs vid varven i Göteborg och Finnboda Varf i Stockholm bör överföras till Karlskrona och att detta också bör omfatta isbrytarunderhållet, med undantag av det isbrytarunderhåll som avses komma att ske vid Lunde Varv.

Vid upphandlingen av isbrytarunderhållet för de kommande åren har enligt uppgift ingen beställning lämnats till Lunde Varv, men däremot har två isbrytare förlagts till Finnboda Varf. Den primära orsaken till att Lunde Varv ej antagits har uppgivits vara att man till det offererade priset lagt en avståndskostnad på 30 %, bestående av transport av fartyg från Stockholm till Lunde Varv, merkostnader för besättningen, merkostnader för kontrollanter m. m. Detta är anmärkningsvärt, eftersom isbrytarnas operationsområde ligger inom Lunde Varvs region. Varvet torde vid en normal bedömning vara kostnadsmässigt väl lokaliserat. Offertkalkylen förskjuts genom det kostnadspåslag för avståndsberoende som FMV använt.

Med anledning av det anförda ber jag att till industriministern få ställa följande fråga:

Avser statsrådet att vidta någon åtgärd så att de av riksdagen angivna riktlinjerna för upphandling av isbrytarunderhåll bättre iakttas?

1980/81:388 av *Oswald Söderqvist* (vpk) till utrikesministern om regeringsåtgärder till stöd för befolkningen i östra Turkiet:

Den turkiska militärjuntan fortsätter sitt förtryck mot befolkningen i Turkiet. Liksom tidigare riktar den sig särskilt mot den stora kurdiska minoritet som utgör huvuddelen av befolkningen i östra Turkiet. I staden Diyarbakir har nu inletts en stor rättegång mot kurder. Över 2 000 har fängslats, och av dem har nu mer än 400 ställts inför rätta och ett hundratal hotas av dödsstraff. Med kännedom om den turkiska militärregeringens tidigare agerande är det realistiskt att tänka sig att många av dessa dödsdomar också kommer att verkställas. Juntan vill statuera ett exempel för den kurdiska befolkningen i östra Turkiet, och fängslandena och rättegången är delar av denna politik.

Jag vill därför fråga utrikesministern:

Är utrikesministern beredd att vidta några åtgärder för att protestera mot vad som nu händer i Diyarbakir?

19 § Kammaren åtskildes kl. 18.34.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Solveig Gemert