

Tisdagen den
14 november 1972

*Ang. byggandet av
ett hälsocentrum i
Vindeln*

*Ang. tilläggsdirektiv
till litteraturutred-
ningen med anled-
ning av den s. k.
förlagskrisen*

Herr jordbruksministern BENGTTSSON erhöll ordet för att besvara herr Nilssons i Tvärålund (c) i kammarens protokoll för den 1 november intagna fråga, nr 286, och anförde:

Herr talman! Herr Nilsson i Tvärålund har frågat mig om jag anser att tilläggsdirektiv nu är behövliga för turistutredningen beträffande prövning av frågan om hälsocenter i Vindeln, eftersom detta av riksdagen givna uppdrag inte ens är omnämnt i det avlämnade betänkandet Vindelälvsområdet, förslag till utvecklingsprogram för rekreativt liv.

Den kommitté som herr Nilsson åsyftar — kommittén för planering av turistanläggningar och friluftsområden — kommer i sitt fortsatta arbete att behandla bl. a. frågan om hälsocentra. Kommitténs slutbetänkande beräknas föreligga i början av nästa år.

Några ytterligare direktiv till kommittén i denna fråga behövs därför inte.

Herr NILSSON i Tvärålund (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret. Det var ett glädjande svar. Orsaken till att jag har gjort denna framstöt är att frågan om ett hälsocenter i Vindeln, som riksdagen har hänvisat för prövning till turistutredningen, inte ens var omnämnd i turistutredningens betänkande angående åtgärder för turism och friluftsliv i Vindelälvsområdet.

Detta har väckt undran inte minst i kommunen Vindeln, som har reserverat mark för ett eventuellt hälsocenter. Marken i fråga är välbelägen och naturligtvis också användbar för andra ändamål.

Utredningsmannen har besökt Vindeln och Umeå. Universitetet, länsstyrelsen och landstinget har engagerat sig för ett hälsocenter i Vindeln.

Av svaret framgår att några nya direktiv inte behövs. Direktiven är tillräckliga, och jag hoppas att frågan kommer att utredas med all möjlig noggrannhet.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 5 Ang. tilläggsdirektiv till litteraturutredningen med anledning av den s. k. förlagskrisen

Herr utbildningsministern CARLSSON erhöll ordet för att besvara herr Takmans (vpk) i kammarens protokoll för den 2 november intagna fråga, nr 296, och anförde:

Herr talman! Herr Takman har frågat mig om jag anser att tilläggsdirektiv är motiverade till den sittande litteraturutredningen med anledning av att antalet utgivna boktitlar 1972 kommer att bli en fjärdedel mindre än den svenska bokutgivningen 1970 och att den s. k. förlagskrisen uppenbarligen är på väg att utvecklas till en ödesdigert situation för den svenska boken.

Tisdagen den
14 november 1972

*Ang. tilläggsdirektiv
till litteraturutred-
ningen med anled-
ning av den s. k.
förlagskrisen*

1968 års litteraturutredning skall enligt sina direktiv bl. a. kartlägga situationen på bokmarknaden och föreslå stödåtgärder för att kulturellt värdefull litteratur som behöver stöd skall kunna ges ut. Utredningen kommer att om några veckor publicera resultaten av en undersökning om bokhandels- och förlagsbranschens ekonomiska struktur och villkor. Bl. a. denna undersökning kommer att ligga till grund för de förslag som utredningen räknar med att lägga fram nästa år i sitt huvudbetänkande. Kulturrådet har i sitt nyligen avgivna betänkande även diskuterat förutsättningarna för samhällsinsatser inom de privat drivna kultursekto- rerna, däribland bokproduktionen och bokförsäljningen.

Jag finner det mot bakgrund härav inte motiverat med tilläggsdirektiv av åsyftat slag.

Herr TAKMAN (vpk):

Herr talman! Jag får tacka för det något kryptiska svaret på min enkla fråga. Bakgrunden till min fråga var följande.

Om man räknar bort skolböcker och s. k. massmarknadspockets, kommer det i år ut 1 575 böcker på svenska, utgivna av Bokförläggar- föreningens medlemsförlag. Under år 1970 gav samma förlag ut 2 105 titlar. I den s. k. förlagskrisens skugga har var fjärde bok försvunnit. Den hemligstämplade statistik, som Bokförläggarföreningen har sammanställt och som Författarförlaget chef Sune Stigsjö har offentliggjort, visar att bokkrisen drabbar hela den väsentliga litteraturen. 1970 publicerades 73 lyrikböcker, i år bara 45 - en minskning med 38 procent. Av annan skönlitteratur har svenska original bantats ner med 27 procent och översättningar med 36 procent. Av böcker för barn och ungdom har svenska original minskat med 27 procent och översättningar med 6 procent. Humaniora, samhälls- och rättsvetenskap, handböcker och s. k. större verk drabbas alla av mer eller mindre kraftiga nerskärningar. Personligen har jag i de flesta sammanhang svårt att använda ordet katastrof, men det är ett uttryck som numera används av våra yrkesförfattare - inte bara av dem som själva drabbas av refuseringar.

Sedan den s. k. förlagskrisen har blivit så att säga officiell har antalet kontrakt skurits ner kraftigt. Många svenska original blir liggande outgivna. Många centrala verk på andra språk blir inte antagna för översättning. Det är inget överord att påstå, att den litterära isoleringen i Sverige blir ännu mera kännbar än den alltid har varit. Det är dock bara en liten del av den svenska allmänheten som läser dansk, norsk, tysk och engelsk litteratur på originalspråken och en försvinnande liten del som läser franska. Det är en kulturfråga av mycket hög prioritet att det varje år kommer ut många svenska originalarbeten och att väsentliga skönlitte- rära och populärvetenskapliga böcker på andra språk kommer ut i svensk översättning.

Den sittande litteraturutredningen väntas som utbildningsministern sade snart lägga fram material och förslag om stödåtgärder. Men den akuta krisen i fråga om bokutgivning kräver snabba motåtgärder. Den är inte i första hand en förlagskris, något som de stora bokförlagen söker göra gällande. Den kan inte lösas genom produktionsbidrag, så att t. ex. det största förlaget får 10 miljoner kronor och de minsta förlagen får

Tisdagen den
14 november 1972

*Ang. tilläggsdirektiv
till litteraturutred-
ningen med anled-
ning av den s. k.
förlagskrisen*

25 000 kronor var. Då blir det med all sannolikhet ingen förbättrad möjlighet för svenska författare och översättare att få ut nya angelägna arbeten. En verklig stimulans skulle det däremot bli om staten i analogi med det norska mönstret köpte in 1 500 ex. för biblioteken av varje nyutgiven skönlitterär bok.

Herr utbildningsministern CARLSSON:

Herr talman! Jag har svårt att se det kryptiska i mitt svar. Jag har konstaterat att vi har en litteraturutredning som arbetar. Denna utredning kommer om några veckor att presentera ett underlag, som sedan kan ligga till grund för utredningens slutliga ställningstaganden nästa år. Jag har konstaterat att det med anledning därav icke behövs tilläggsdirektiv, och jag förmodar att herr Takman är tillfredsställd med att de ursprungliga direktiven ger möjligheter att ta upp dessa problem. Jag förutsätter väl att man också inom utredningen diskuterat det norska systemet. Om jag inte missminner mig, har utredningen varit i Norge och studerat detta system.

Herr TAKMAN (vpk):

Herr talman! Det kryptiska bestod i att jag inte fick något besked om åtgärder mot den akuta krisen.

De som känner bokkrisen i vårt land från insidan hävdar med bestämdhet, att den drabbar den s. k. svårsålda litteraturen och att förlagen har refuserat många av de arbeten som skulle utgöra vår litteraturs framtid. I stället satsar man medvetet på s. k. bredare och populärare utgivning. Jag vill ytterligt ogärna använda de gängse termerna "svår" litteratur kontra "underhållningslitteratur". Många av våra svenska klassiker och många av världslitteraturens klassiker har skrivit underhållningslitteratur, och det är därför de har blivit klassiker. Men i tidningskiosker och varuhus ser vi nu vilken förödande massa av underhållningslitteratur i sämsta bemärkelse som ges ut och hur svårt det är för seriösa författare i god mening att hävda sig på en genomkommercielliserad marknad.

Om ett statligt litteraturstöd blir verklighet, finns det ingenting som säger att de stora kapitalistiska förlagen åter skulle börja satsa på kvalitetslitteratur. Det finns alla skäl att frukta att resultatet i stället skulle bli att pengarna användes till att ytterligare dränka marknaden med det slag av kvasilitteratur som man lyckats göra till profitgivande varor. Vi måste skaffa oss försäkringar mot en utveckling som går dithän att utgivningen av den litterära smörjan får styra det mesta av vår förlagspolitik endast därför att smörjan gjorts lönsam. De stora förlagen har tillräckligt länge avslöjat sig. De har tillräckligt länge valt bort det väsentliga för det banala, det sensationella, det oväsentliga.

Sverige måste ha råd att ge ut en allsidig kvalitetslitteratur. Författarna krävde i våras att litteraturutredningen skulle följa det norska stödexemplet, och det var detta jag ville trycka på.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Om en utjämning av telefontaxan

Nr 116

Tisdagen den
14 november 1972

*Om en utjämning
av telefontaxan*

*Ang. vissa barncyklars
trafikfarlighet*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Nilssons i Tvärålund (c) i kammarens protokoll för den 17 oktober intagna fråga, nr 235, och anförde:

Herr talman! Herr Nilsson i Tvärålund har frågat mig, om jag avser att vidta åtgärder i syfte att snabbt förverkliga utredningsförslaget om en utjämning av telefontaxan med en maximering av denna inom landet till ett avstånd av 27 mil.

Efter tidigare vidtagna utjämningsåtgärder kostar för närvarande alla telefonsamtal över 45 mil lika mycket per tidsenhet. Det innebär att samtal från Norrland till andra delar av landet aldrig kan kosta mer än samtal från t. ex. Malmö till Stockholm.

Inom televerket pågår för närvarande en utredning för översyn av hela telefontaxsystemet. Därvid har arbetet med en ytterligare regional utjämning av telefonkostnaderna getts förtur, och ett delbetänkande i detta avseende har avlämnats. Efter remissbehandling av betänkandet har televerket till Kungl. Maj:t inkommit med förslag om utjämning av telefonkostnaderna.

Ett av förslagen i detta sammanhang är det som herr Nilsson tagit upp, nämligen slopande av högsta avståndsklassen för rikssamtal, vilket skulle innebära att alla samtal över 27 mil skulle kosta lika mycket per tidsenhet. Förslagen från televerket bereds för närvarande inom kommunikationsdepartementet med sikte på ett beslut av Kungl. Maj:t i vår.

Herr NILSSON i Tvärålund (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Norling för svaret. Det är ju ett allmänt känt förhållande att kommunikationerna spelar en mycket viktig roll i regionalpolitiken, telefonkommunikationerna inte minst. I somras meddelades att en utjämning inom kommunblocken skulle ske. Det har skett, och statsrådet pekar på att telefontaxan nu är maximerad på avstånd över 45 mil. Det är ju ingen hög ambition. Jag förutsätter att den beredning som sker inom kommunikationsdepartementet har till målsättning en betydligt större utjämning.

Statsrådet utlovar ingen sådan utjämning, men den omständigheten att frågan bereds tar jag som en utfästelse om att ett förslag om en ytterligare utjämning skall komma till våren. Jag gör det så mycket mera som regeringen i propositionen 111 nämner telekommunikationerna som ett område vilket bör beaktas när förslag om regionalpolitiska medel föreläggs värriksdagen.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Ang. vissa barncyklars trafikfarlighet

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara fru Thunvalls (s) i kammarens protokoll för den 20 oktober intagna fråga, nr 259, och anförde:

Herr talman! Fru Thunvall har frågat mig om jag uppmärksammat trafiksäkerhetsriskerna med de nya cyklarna för barn i för- och småskoleåldern där växlar eller hastighetsmätare, som tar barnens hela uppmärksamhet, monterats på ramen och vidare om jag i så fall vill medverka till ett undanröjande av dessa riskobjekt.

Låt mig först rent allmänt konstatera att intresset för cykeln som fortskaffnings- och rekreationsmedel ökat på senare år. Samtidigt som cykelförsäljningen stadigt ökar har det emellertid visat sig att det saluförs cyklar av dålig kvalitet eller med bristfälliga konstruktionselement.

Trafiksäkerhetsverket har av denna anledning just i dagarna börjat en utredning som syftar till att klarlägga vilka krav som bör uppställas på cyklar i fråga om beskaffenhet och utrustning. Givetvis kommer därvid att beaktas också frågan om barncyklarnas utrustning.

Betydelsefull är den omfattande informationsverksamhet som bedrivs av bl. a. NTF beträffande barncyklarnas trafiksäkerhet. Informationen är riktad såväl till föräldrar och målsmän som till eleverna själva. Just nu pågår genom NTF en aktion kallad "Säker cykel 1972", som syftar till att stimulera skolelevernas intresse för den egna cykeln och dess utrustning.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Ang. höjningen av telegramtaxan

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Schöotts* (m) i kammarens protokoll för den 1 november intagna fråga, nr 287, och anförde:

Herr talman! Herr Schött har frågat mig hur jag bedömer den våldsamma höjning av telegramtaxan som ägt rum och som bl. a. närmast omöjliggör för vanliga inkomsttagare att använda ett populärt och traditionellt sätt för uppvaktningar på högtidsdagar.

Telegraftrafiken har varit på tillbakagång sedan flera decennier och detta även under perioder, då telegramavgifterna varit oförändrade. Televerkets kunder övergår successivt till telefon och telex i stället. Detta är en utveckling som inte är unik för Sverige – den återfinns i de flesta länder. Belysande är också att mer än 80 procent av den inrikes trafiken avser s. k. lyxtelegram, dvs. en trafik som oftast inte är beroende av snabbheten i teleförbindingarna.

Telegraftrafiken är sedan länge olönsam för televerket och olika åtgärder har vidtagits för att förbättra lönsamheten. Bl. a. har avgifterna, efter att ha legat stilla i fem år, höjts två gånger – den 1 oktober 1971 och den 1 november 1972.

Jag anser att den subventionering som i dag sker av telegraftrafiken – där som nämnts mer än 80 procent av telegrammen är lyxtelegram – bör begränsas så mycket som möjligt. De genomförda taxehöjningarna beräknas i kombination med olika kostnadssänkande åtgärder påtagligt minska underskottet i telegraftrafiken.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Först ber jag att få tacka statsrådet Norling för svaret på min fråga. Redan i våras hade jag för avsikt att ställa den, och jag hade gjort en notering därom. Jag hade nämligen hösten 1971 observerat att kostnaden för lyxtelegram hade stigit med uppemot 90 procent. Även åtskilliga personer i min bekantskapskrets hade beklagat sig över denna våldsamma prishöjning. Av någon anledning kom jag emellertid inte att framställa frågan då, men det är ganska naturligt att jag reagerade mycket starkt då jag nu i höst, den 31 oktober, läste en annons från televerket, vari man meddelade en ny avsevärd prishöjning.

Först skall jag göra några konstateranden avseende inhemska telegram. På de tio senaste åren har grundavgiften femdubblats, och detsamma är förhållandet med avgiften för lyxblankett. Dessutom har ordavgiften höjts från 10 till 25 öre. Antalet inländska lyxtelegram, som budgetåret 1945/46 var 4 123 000, hade budgetåret 1970/71 sjunkit till 1 763 000. Jag kan nämna att under samma tid antalet avsända telegram per invånare hade gått ned från 0,95 till 0,38.

Som det sägs i svaret dominerar inom den inländska telegramrörelsen lyxtelegram, som utgör ungefär fyra femtedelar av den totala telegrammängden. Televerket uppger att antalet lyxtelegram stadigt sjunker och menar att detta i huvudsak torde bero på att uppvaktning med lyxtelegram på bemarkelsedagar alltmer avtar i popularitet. Jag är på intet sätt sakkunnig men jag undrar om man inte här förväxlar orsak och verkan. Är inte situationen den att lyxtelegrammen nu har blivit så dyra att vanliga inkomstagare helt enkelt måste avstå från denna form av uppvaktning? Tyvärr, för så vitt jag förstår är lyxtelegrammen enligt mångas uppfattning en praktisk och uppskattad form för en hälsning på en högtidsdag.

Många anser säkert liksom jag att det är mycket otillfredsställande att mindre inkomstagare, däribland många folkpensionärer, av ekonomiska skäl hindras att använda denna form för uppvaktning som eljest anses lämplig och som är av dem traditionellt vedertagen.

För större inkomstagare är detta väl inget problem, men många frågar sig vilken målsättning televerket har. Är det att genom dessa prishöjningar driva ned antalet lyxtelegram till ett minimum för att till slut avveckla dem helt? Hur vore det att i stället söka popularisera dem? Hur vore det om statsmakterna på det sättet underlättade kontakten mellan medborgarna och hjälpte dem att visa varandra litet vänlighet?

Statsrådets svar förvånar mig; det var tyvärr negativt. Statsrådet Norling är eljest känd för att vara en vänlig själ, och jag beklagar den ringa förståelse för de små i samhället som hans svar tydde på.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag sade i mitt svar att telegramtrafiken har varit på tillbakagång under flera decennier, oavsett om taxorna har legat stilla eller stigit. Sedan slutet av 1940-talet har man, herr Schött, haft en markerad minskning. Då var det naturligtvis inte alls fråga om sådana avgifter som nu, och avgifterna behövde heller inte vara så höga, eftersom telegramtrafiken då var av en annan omfattning än den är nu.

Nr 116

Tisdagen den
14 november 1972

*Ang. höjningen av
telegramtaxan*

Tisdagen den
14 november 1972

*Ang. busstrafiken
på sträckan
Lesjöfors-Mora*

Herr Schött talar om den kraftiga fördyringen av telegram, som gör det omöjligt för vanliga inkomsttagare att skicka telegram på högtidsdagar o. d. Vanliga inkomsttagare skickar i genomsnitt ett telegram per år. Det är alltså det telegrammet som genom de båda vidtagna avgiftshöjningarna har blivit ca 10 kronor dyrare. Det kan knappast betraktas som alltför allvarligt när man diskuterar frågan om hänsynen till de vanliga inkomsttagarna.

Jag återkommer till vad jag berörde i mitt svar, att det inte kan vara rimligt att lyxtelegrammen subventioneras av televerkets telefon- och telexkunder. Som jag nämnde har televerket vidtagit en rad kostnads-sänkande åtgärder för att förbättra den dåliga lönsamheten inom telegramtrafiken. Men det räcker inte, och därför måste man även på detta område få en viss taxjustering.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Jag tycker att televerket skulle vidta åtgärder för att popularisera telegrammen, men jag saknar sådana initiativ. Det allvarliga nu är att prishöjningarna kommer så tätt. Förr var det fyra fem år mellan dem men nu kommer de med ett års mellanrum. Och dessutom är höjningarna så kraftiga – de är inte alls i takt med konsumentprisindex. Om vi jämför med 1960 års priser har konsumentprisindex stigit med ca 60 procent, men telegramtaxan har femdubblats.

Detta är naturligtvis inget stort problem, men det är en fråga som många har sin uppmärksamhet riktad på. Ur de små inkomsttagarnas synpunkt beklagar jag att utvecklingen skall vara sådan, även om de bara skickar några telegram per år. För den äldre generationen har detta varit en uppskattad och populär form – den yngre generationen kanske inte har samma sinne för den.

Jag väddar till statsrådet att han inte skall tycka att denna fråga är för liten för att ägnas uppmärksamhet.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Ang. busstrafiken på sträckan Lesjöfors–Mora

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Jonassons (c) den 17 oktober framställda interpellation, nr 141, och anförde:

Herr talman! Herr Jonasson har frågat om jag anser att nedläggningen av busstrafiken på sträckan Lesjöfors–Mora överensstämmer med myndigheternas trafikpolitiska intentioner och om jag är beredd medverka till att trafiken på denna sträcka skyndsamt återupptas.

Vid resanderäkningar har konstaterats att antalet resande på busslinjen – som drivits i GDG:s regi – varit ytterst ringa. Många turer har gått helt tomma. Andra har haft endast enstaka eller ett par resenärer, merendels på kortare delsträckor. Trafiken har resulterat i stora årliga underskott.

Nedläggningen av genomgångstrafiken den 1 september 1972 innebär inte att hela sträckan efter detta datum lämnats utan kollektiv trafik. På

delsträckan Mora—Gävunda finns alltså en dubbeltur vardagar, och på delsträckan Vansbro—Sågen finns under skoltid tre dubbelturer varje skoldag och under icke skoltid två dubbelturer två vardagar i veckan.

Det är beklagligt att utnyttjandet av busslinjen varit så lågt, att trafikinskränkningar befunnits erforderliga. Trafikförsörjningen bör i bygder av denna art, där trafikstrukturen är lokal och trafikunderlaget svagt, kunna lösas genom anordningar efter kommunala initiativ.

Herr JONASSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret, men jag tror att han förstår mig om jag säger att det var mycket magert.

För några år sedan lades tågtrafiken mellan Lesjöfors och Mora ner och man satte in busstrafik i stället. Den 1 september i år lades även den ner. Hur det kan kännas för alla de människor som saknar bil kan man förstå, och det skulle kunna vara mycket att säga i det avseendet. Människorna måste ju få sina servicefrågor ordnade, de måste få köpa mat och många andra förnödenheter. Men när kommunikationsmöjligheterna försvinner, då försvinner också affärerna.

Frågan om servicen har nu diskuterats i glesbygdsutredningen, och vi har lagt fram våra förslag. Landets länsstyrelser skall nu sätta i gång att göra upp regionala trafikplaner, och kommunerna skall ordna med lokala trafikplaner för att klara lokaltrafiken. Myndigheterna — och även kommunikationsministern — har sagt att här bör försiktighet iakttagas beträffande indragningar i avvaktan på att det arbetet blir klart. Indragningarna strider således mot myndigheternas trafikpolitiska intentioner. Att det i det här fallet är GDG biltrafik AB det gäller förändrar inte situationen; alla vet ju att staten äger 100 procent av aktierna.

Kommunikationsministern svarar att trafiken ej var lönsam, och det kan ha sin förklaring. Men enligt uppgifter från de berörda bygderna lär det vara rätt långt mellan hållplatserna, och det är klart att det gör sitt till för att försämra trafikintensiteten. Man har fått få passagerare. Samordningsfrågorna kanske heller inte har varit ordnade. Jag bor visserligen inte bredvid den här banan och känner därför inte till detaljerna, men jag har läst i pressen och jag har hört en hel del. En lämpligare storlek på bussar o. d. och en bättre anpassning till övriga kommunikationer kanske skulle ha gett en annan situation än den som för närvarande råder.

Men hur som helst: Indragningarna har skett, och jag har frågat kommunikationsministern om nedläggningen överensstämmer med myndigheternas beslut och intentioner. Det har kommunikationsministern inte svarat på. Att trafiken upprätthålls på vissa delsträckor, Mora—Gävunda och Vansbro—Sågen, hjälper inte människorna på de andra sträckorna. Bl. a. på leden Vansbro—Mora har man nu fått problem, framför allt för dem som skall besöka lasarettet, och landstinget i Kopparbergs län har påtalat detta förhållande. Nedläggningen skulle inte ha skett förrän trafikplaneringen blivit ordnad.

Kommunikationsministern beklagar att situationen är sådan den är, och han säger att problemen med trafikförsörjningen bör kunna lösas genom anordningar efter kommunala initiativ. Innebär egentligen myn-

Nr 116

Tisdagen den
14 november 1972

Ang. busstrafiken
på sträckan
Lesjöfors—Mora

Tisdagen den
14 november 1972

*Ang. busstrafiken
på sträckan
Lesjöfors-Mora*

digheternas och regeringens beslut den lösningen att man skall övervältra kostnaderna på de stackars kommunerna? Det blir dyrbart för kommunerna, och vi vet mycket väl att de inte orkar klara av det. Anser kommunikationsministern att detta kan vara rimligt? De indragningar som har skett påskyndar utflyttningen från landsorten. Är det det som är meningen?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Herr Jonasson sade i sitt inlägg att han inte bor intill den här nedlagda busslinjen och att han därför inte kan detaljerna. Jag beklagar att herr Jonasson inte bor där, för då hade han på ett helt annat sätt kunnat beskriva hur det ser ut. Man kan naturligtvis inte begära att herr Jonasson som bor i Ekshärad, en i och för sig underbar bygd, och då han dessutom har dåliga meddelare, som han tyvärr tycks ha haft i den här frågan, skall kunna beskriva verkligheten. Därför är det beklagligt att behöva lyssna till den beskrivning av situationen som herr Jonasson här gav. Den för knappast diskussionen om våra kommunikationsfrågor framåt.

I interpellationen gör sig herr Jonasson dessutom skyldig till rena felaktigheter. På ett ställe i interpellationen säger herr Jonasson: "Från regeringens sida har slagits fast att nedläggning av järnvägar och indragning av SJ:s busslinjer inte skall ske innan denna planering är slutförd." Det gäller alltså den regionala trafikplaneringen. "Nedläggningen av busstrafiken mellan Lesjöfors och Mora måste sålunda strida även mot myndigheternas trafikpolitiska intentioner."

Vad herr Jonasson där säger är helt fel. När regeringen satte i gång med den regionala trafikplaneringen gav jag ut ett meddelande därom i början av 1971, och jag vill citera för herr Jonasson vad jag sade i den del som rörde återhållsamheten med nedläggningar av järnvägar: "I anslutning till planeringsbeslutet uttalar kommunikationsminister Norling, att regeringen fram till den 1 oktober 1974 kommer att iaktta viss återhållsamhet i fråga om beslut rörande nedläggningen av ytterligare järnvägslinjer."

Något senare bestämde regeringen att i avvaktan på trafikplaneringens fullhordan skulle man också besluta rörande vissa busslinjer. Vi fattade därför ett beslut i konselj i januari 1972 där vi meddelade: "I fråga om busslinjetrafik, som med hänsyn till linjesträckningen och trafikförhållandena i övrigt har en regional karaktär genom att i icke oväsentlig utsträckning tillgodose behov av persontransporter mellan centralorter i olika kommunblock, föreskriver Kungl. Maj:t med giltighet tills vidare, att statens järnvägar iakttar återhållsamhet i fråga om begränsningar av trafiken som påtagligt försämrar resemöjligheterna mellan sådana orter."

Det beslutet, herr Jonasson, byggde på att man mellan vissa kommunblock i landet, där man kanske har lagt ned järnvägstrafik, upprätthåller en väl dimensionerad och väl frekventerad busstrafik. I fråga om sådan busstrafik, som "i icke oväsentlig utsträckning" tillgodosåg persontransporter, meddelade alltså Kungl. Maj:t SJ att viss återhållsamhet skulle iakttagas. Det är beklagligt att herr Jonasson inte ansett sig ha anledning att bättre söka sitt underlag när han skrev interpellationen.

Man kan av interpellationens lydelse få uppfattningen att den trafik som omnämnas i interpellationen skulle vara en trafik som "i icke oväsentlig utsträckning" tillgodoser behovet av persontransporter mellan olika kommunblock.

Vad är det då för trafik vi talar om, herr Jonasson? Jo, det är den trafik jag behandlat i mitt svar och som gått fram på en sträcka av 13 mil mellan Lesjöfors i norra Värmland och Mora. Resanderäkningar som företagits under halvtannat år har visat på det helt omöjliga i att försvara de underskott i bussrörelsen som det är fråga om. Jag skulle gärna vilja höra även herr Jonassons uppfattning om huruvida det kan vara riktigt att upprätthålla en sådan här busslinje som under det senaste året har gått med ett underskott på ca 200 000 kronor och därmed göra det mer eller mindre ekonomiskt omöjligt att i stället sätta in en ordentlig trafik i kommunal regi anpassad efter de behov som finns för människorna i dessa bygder.

De resanderäkningar jag nämnde har gjorts vid inte mindre än nio tillfällen under olika säsonger sedan våren 1970. Räkningarna av de resande i den här bussen har gällt en vecka i taget och har berört alla turer. Bara i rena undantagsfall har antalet betalande resenärer – bortsett från en och annan skolbarnsgrupp – uppgått till två tre personer per tur på en sträcka av 13 mil. Vissa turer har gått alldeles tomma, herr Jonasson, från starten till slutpunkten i 13 mil – inte en människa i bussen förutom chauffören.

Det här, herr Jonasson, är ett område av trafiken som man inte skall komma med felaktiga uppgifter om, utan som vi – som jag strax kommer till -- skall gå ut till landsting och kommuner och börja diskutera alternativa lösningar för. Det hjälper knappast dessa människor i Värmland och Dalarna att ha en buss som går fram och tillbaka 13 mil men som nästan inte kan betjäna någon enda människa. Vad har en patient som skall besöka Mora lasarett för nytta av en tidtabellsbunden buss som går en gång om dagen, om han eller hon har fått en tid för besök på detta lasarett som inte passar med bussens tidtabell? Andra exempel skulle kunna anföras.

Jag har vid en resa som jag för bara en månad sedan företog i Kopparbergs län -- närmast i de västra och norra delarna av länet -- haft tillfälle till mycket ingående samtal med kommunalmän och landstingsfolk i Kopparbergs och Värmlands län. Vi satt en halv dag i Vansbro och diskuterade med sjukvårdslandstingsråden i Kopparbergs och Värmlands län, som hade kommit dit, med representanter för alla berörda kommuner – Filipstads kommun, som handhar Lesjöforsområdet, Vansbro kommun, Mora kommun osv. I flera timmar diskuterade vi kommunikationsfrågorna inom detta område, och självfallet kom även denna buss, som herr Jonasson nu har interPELLERAT om, in i diskussionen.

Vad ledde då en sådan diskussion till, som fördes med utgångspunkt i både allvaret med det hela för de människor som blir berörda och det framåtsyftande i att försöka hitta något annat än en buss som ingen åker med? Ja, naturligtvis sade jag, precis som jag alltid säger, att antingen det är fråga om sjuktransporter, resor till lasarettet eller andra resor, så måste man försöka samsas om tagen och få en trafik som passar

Nr 116

Tisdagen den
14 november 1972

*Ang. busstrafiken
på sträckan
Lesjöfors–Mora*

Tisdagen den
14 november 1972

*Ang. busstrafiken
på sträckan
Lesjöfors—Mora*

för ändamålet. Och jag kan försäkra herr Jonasson att ingen i sammanträdet deltagande, oavsett partifärg, hade någon annan uppfattning än den som jag gav uttryck för. Alla var på det klara med att människorna i detta område inte kunde betjänas på sätt som tidigare skett. Det sades klart ut att man var tvungen att gå hem var och en till sitt, såväl landsting som kommuner, och resonera sig samman om vad man skulle göra åt problemet.

Jag lämnade sammanträdet, herr Jonasson, med en helt annan inställning till hur man tänkte lösa svårigheterna än vad herr Jonasson här i dag har gjort gällande. Herr Jonasson har bara ett recept för att lösa problemet, och det är att sätta in bussen i trafik igen.

Herr talman! Jag har kanske tagit litet längre tid än nödvändigt för detta inlägg, men jag tycker att detta är en principfråga. Jag har nu på ort och ställe haft tillfälle att diskutera saken, och jag har då fått klart för mig att man i båda länen nu är i färd med att resonera om svårigheterna. Och trots herr Jonassons interpellation är jag övertygad om att man kommer att fortsätta de resonemangen efter de linjer som jag här har dragit upp. Såvitt jag förstår kommer man inte heller ett ögonblick att fundera på att på nytt sätta in en buss i trafik, som går 13 mil fram och tillbaka dag ut och dag in utan att egentligen någon människa reser med den.

Herr JONASSON (c):

Herr talman! Kommunikationsministern sade att jag har lämnat felaktiga uppgifter i min interpellation. Men nog är det väl ändå så, herr kommunikationsminister, att regeringen har förklarat att man i avvaktan på att planerna på regionalt och kommunalt håll blir klara skall iakttaga försiktighet med att lägga ned busslinjer och annan trafik? Det löftet har människorna i de områden det gäller tagit fasta på. Skall man betrakta sådana utfästelser som till intet förpliktande löften? I så fall måste jag säga att statens säll är mycket glest, när så mycket av givna löften faller igenom. Då är det ju inte många som får nytta av de löften som ges — och det var ju bra att vi fick veta det!

Vidare säger kommunikationsministern att en buss om dagen i vardera riktningen inte lönar sig, när bara två tre personer åker med den. Men, herr kommunikationsminister, varför trafikerar man då sträckan med en buss? Varför använder man inte i stället ett mindre fordon, som blir betydligt billigare per mil?

Den som lyssnade till kommunikationsministerns inlägg kunde väl inte fatta det på annat sätt än att det inte föreligger något behov av persontrafik i det område det här gäller. Men varför gör kommunerna då så många uppvaktningar i frågan? Man får ju räkna med att kommunerna i framtiden måste få statens stöd i sådana här fall. De kan inte klara av utgifterna annars. Och här har vi väl just ett område där staten tillsammans med kommunerna och landstingen måste lösa problemen.

Slutligen förklarade kommunikationsministern att jag bara har ett recept, nämligen att återinsätta den här bussen i trafik. Nej, herr kommunikationsminister, jag tycker att man skall hushålla med resurserna på bästa sätt och försöka klara svårigheterna så enkelt som möjligt för

berörda människor, till dess att planerna är klara på regionalt och kommunalt håll.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Vi skall väl inte diskutera längre vad herr Jonasson har skrivit i sin interpellation. Men det som står där i dessa delar är fel – sedan må herr Jonasson säga vad han vill. Kommer herr Jonasson tillbaka en gång till och påstår att Kungl. Maj:t har beslutat att icke ge möjlighet till nedläggning av busslinjer av den här typen, då har jag inte någon anledning att återkomma, för i så fall vet inte herr Jonasson vad som har beslutats trots att jag för fem minuter sedan läste upp det från denna talarstol.

Visst skall vi, herr Jonasson, se till att det finns kommunikationer även i de delar av landet där människorna är få. De människorna är lika mycket värda som några andra. De i dessa trakter som behöver resa kollektivt skall naturligtvis inte diskrimineras jämfört med dem som bor i ett tätbebyggt område. Men det är en väsentlig skillnad mellan herr Jonassons resonemang och det jag försöker föra. Jag anser att man både i tätort och i glesbygd skall anpassa trafiken efter människornas behov och inte dra fram förbindelser – vare sig det gäller bussar eller tåg eller något annat – helt utan kontroll och planering.

Naturligtvis skall man i det här området liksom i alla andra områden i vårt land sätta sig ned och resonera om vilken trafik som där behövs. Vem kan göra det bättre än kommunstyrelserna i dessa trakter, vem vet bättre än de vart människorna i de olika kommunerna behöver resa för sina sjukbesök, servicebesök osv.? Det är bl. a. detta som ligger bakom regeringens initiativ till den regionala trafikplaneringen, som pågår för fullt runt om i vårt land och som skall vara färdig 1974. Men det kan inte vara riktigt – och det är märkligt att herr Jonasson vidhåller den uppfattningen – att som här har skett slösa med ekonomiska och andra resurser på ett sätt som inte har något motstycke.

Jag talade om att denna busstur gått med förlust med 200 000 kronor per år. För dessa pengar kan man få en, även när det gäller dimensionerna, helt annan trafik.

Nej, herr Jonasson, bakom denna interpellation ligger andra tankegångar. Möjligtvis vill man, just som herr Jonasson försökte i sin replik nyss, kunna konstatera att statsmakterna lägger ned alltför litet tankemöda på och ägnar för litet intresse åt just sådana här bygder. Det är tvärtom, herr Jonasson! Jag refererade för en stund sedan mina kontakter med de kommunalmän, landstingsmän och andra – kvinnor med för den delen – som brottas med problemen i dessa regioner. De gav mig – jag upprepar det – ett helt annat och mycket positivare intryck av sin syn på möjligheterna att komma till rätta med dessa problem än herr Jonasson här försöker göra sig till tolk för.

Man löser inte trafikproblemen för de enskilda människorna ute i glesbygden genom stereotypa bussturer över länsgränserna utan kontroll och utan planering. Man löser deras kommunikationsproblem genom samtransporter med taxi vissa sträckor, bussturer vissa sträckor och andra former för kollektiv trafik i andra sammanhang.

Nr 116

Tisdagen den
14 november 1972

*Ang. busstrafiken
på sträckan
Lesjöfors–Mora*

Tisdagen den
14 november 1972

*Ang. busstrafiken
på sträckan
Lesjöfors–Mora*

Det skall vara en planerad trafik, herr Jonasson, och det får man inte genom att föreslå lösningar av det slag som herr Jonasson fortfarande håller fast vid.

Herr JONASSON (c):

Herr talman! Kommunikationsministern skall inte försöka läsa in någonting i interpellationen som inte finns där. Vad som står där är följande: "Indragningen av här berörda trafik är en åtgärd som direkt strider mot den inriktning som måste prägla en trafikpolitik som syftar till trafikförsörjning i hela landet."

Folk har bibringats den uppfattning som jag här redogjort för. Det är också felaktigt av kommunikationsministern att påstå att jag -- till skillnad från kommunikationsministern -- skulle plädera för en dyr lösning. Det bör ske en anpassning efter förhållandena; det har jag klart och tydligt sagt ifrån. Hade det i detta fall skett tidigare skulle man kanske ännu ha haft denna trafik kvar.

Sedan säger kommunikationsministern att regeringens uppgift är att hjälpa folk i glesbygderna. Varför har vi då fått så många orter utan trafik?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skall med anledning av det allra sista herr Jonasson sade bara göra ett allmänt konstaterande, och det gäller inte bara detta område mellan Lesjöfors i Värmland och Mora i Dalarna, utan det gäller hela riket. Antalet privatbilar har ökat från ca 400 000 för 20 år sedan till 2 500 000 i dag. En sådan utveckling kan inte undgå att påverka statens järnvägar eller något annat trafikföretag. Det har varit statsmakternas sak att år efter år anpassa den kollektiva trafiken till de ändrade förutsättningarna. Jag utgår ifrån att herr Jonasson delar den uppfattningen att vi knappast haft möjlighet att bibehålla det kollektiva trafiknät som fanns för 20 år sedan.

Man gör sig skyldig till ett romantiskt betraktande av svåra förhållanden om man går ut och lovar människorna i bygderna att ingenting skall förändras när det gäller trafiken trots att samhället i övrigt förändras hela tiden. Man tas inte på allvar och blir i varje fall inte under någon längre tid trodd på sitt ord om man, såsom herr Jonasson gjort i dag, säger att människorna i dessa trakter känner sig lurade därför att denna buss dragits in. Herr Jonasson framhöll i sitt första inlägg att han inte bor i dessa trakter och därför inte känner till detaljerna. Jag misstänker därför inte att herr Jonasson varit ute i dessa trakter och talat med människorna. Men jag anser att vi skulle göra en insats om vi efter denna interpellationsdebatt kunde komma till den gemensamma uppfattningen -- och förde ut den till folket ute i bygderna -- att det gäller att göra det bästa möjliga av en svår situation. Det skall vi göra i det här området, och det är man i kommuner och landsting i färd med.

Vad vi inte skall göra -- det vore det farligaste av allt -- är att ge löften om att man i dessa områden, eller på andra håll, år efter år skall få behålla en trafikstandard som dels är förlegad, dels inte betjänar

trafikanterna. Då lurar vi människorna, herr Jonasson. Och jag har aldrig trott och kommer heller aldrig att tro att herr Jonasson vill lura någon.

Herr JONASSON (c):

Herr talman! Vi kan vara överens om att det är nödvändigt att göra gemensamma insatser för att åstadkomma det bästa möjliga i varje situation — det är helt klart. Det är också riktigt att man inte bör ge löften som man inte kan hålla. Men i detta fall tycker jag och flera med mig att staten på något sätt borde ha kunnat hjälpa till för att, i avvaktan på att planerna blir färdiga, klara situationen.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 116

Tisdagen den
14 november 1972

Ang. olycksfallsförebyggande åtgärder vid biltävlingar

§ 10 Ang. olycksfallsförebyggande åtgärder vid biltävlingar

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Henmarks* (fp) den 17 oktober framställda interpellation, nr 169, och anförde:

Herr talman! Herr Henmark har frågat om jag är beredd att redogöra för de olycksfallsförebyggande åtgärder som vidtagits för genomförande av biltävlingar, om jag anser att dessa åtgärder är tillräckligt effektiva och om jag anser att tävlingar där enbart eller i varje fall i huvudsak hastighetsmomentet utgör ändamålet är motiverade.

Herr Henmark har i sin interpellation själv framhållit att den inom Svenska bilsportförbundet tillsatta banbesiktningskommittén fortlöpande utövar kontroll av de permanenta motorbanorna i landet. Kommittén skall även ha godkänt tillfälligt inrättade sådana banor innan de får användas. Att det därvid ställs alltmer långtgående krav på anordningar och åtgärder för publikens och tävlingsdeltagarnas säkerhet har vitsordats i olika sammanhang. Rikspolisstyrelsen, statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk har vidare tillsatt ett samarbetsorgan med uppgift bl. a. att utarbeta föreskrifter och anvisningar för motortävlingar. Jag förutsätter att detta samarbetsorgan noga kommer att följa utvecklingen på området och att nya erfarenheter tas till vara och omsätts i kompletterande föreskrifter och anvisningar till förbättrad säkerhet för såväl publik som tävlingsdeltagare. Jag kommer också att fortlöpande följa utvecklingen genom bl. a. de gemensamma redogörelser för vunna erfarenheter och vidtagna åtgärder som de nämnda myndigheterna ålagts att inkomma med varje år med början den 1 juni 1973.

Med vad jag nu har sagt torde jag ha besvarat interpellantens två första frågor.

I vilken utsträckning motortävlingar där hastighetsmomentet enbart eller huvudsakligen är avgörande skall anses motiverade kan det råda delade meningar om. Om tävlingarna genomförs under noggrant kontrollerade former och med ökat hänsynstagande till de faromoment som kan finnas — något som får sägas vara fallet i Sverige — föreligger det enligt min mening inte skäl att förbjuda dem.

Tisdagen den
14 november 1972

*Ang. olycksfallsföre-
byggande åtgärder
vid biltävlingar*

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Då budet i våras gick genom pressen och massmedia att Joakim Bonnier hade förolyckats på en fransk bana, tror jag hela vårt folk – åtminstone huvuddelen – engagerade sig mycket djupt, inte bara de som i vanliga fall är intresserade av motorsport utan även andra.

Några månader senare läste jag i Aftonbladet för den 30 juli om Grand Prix 1955 som gick av stapeln i Kristianstad. Av de tio racerstjärnor som där deltog hade nu alla utom två dödats på racerbanorna; alltså hade åtta stycken fått ge sina liv.

Det är klart att sådana här underrättelser på sitt sätt skakar en och ställer en undrande inför om det finns tillräckliga skyddsanordningar och säkerhetsanordningar eller om en sportgren verkligen skall behöva så starkt och djupt kräva offer bland de toppsportmän som det i detta fall gällde.

Den allmänna åsikten har varit – jag har fått den uppgiften mig given av riksdagens upplysningstjänst – att de svenska banorna även tidigare bedömts såsom mycket säkra av det skälet att de har kommit till i ett relativt sent skede och kunnat byggas med hjälp av erfarenheter som införskaffats från annat håll. Trots den säkerhet som sålunda finns på de svenska banorna inträffade för ett par år sedan den svåra Karlskoga-olyckan, där en mängd tillfälligheter länkades samman så att det blev en fullbordad katastrof. Ett flertal människor dog och andra skadades mycket svårt.

Efter det att denna olycka hade skett blev det nya tag i säkerhetstjänsten i Sverige, och den s. k. banbesiktningskommittén bildades. Hundratusentals kronor har nu investerats i räcken, staket, flyttade publikplatser och markarbeten. Det där säger mig att fastän man förut ansåg att de här banorna var mycket välbyggda och gav god säkerhet åt förarna och gott skydd åt publiken så var det inte bättre beställt än att man efter denna chockolycka måste kosta på dem mycket stora pengar.

När jag läste kommunikationsministerns svar, för vilket jag vill tacka, önskade jag att det hade varit något mer konkretiserat. Egentligen talar svaret om i stort sett vad jag har nämnt i min interpellation – dessa administrativa åtgärder som har vidtagits. Men vi vet att en administrativ åtgärd i sig inte skyddar mot en olycka. Det är de konkreta åtgärderna – som de administrativa åtgärderna kan leda till – som kan innebära ett skydd.

Jag tror det vore av betydelse att man informerade svenska folket om de skyddsåtgärder som är vidtagna. Vanliga människor känner inte till dem, om de inte är speciellt intresserade av motorsporten och studerar banorna. Jag tror att svenska folket behövde ha reda på detta. Det var väl en av avsikterna med min interpellation att vi skulle få en konkret redogörelse för vad som är gjort.

De åtgärder som alltså vidtagits tror jag har varit mycket omfattande och kostsamma. Banbesiktningskommittén har säkert varit energisk. Den har dömt ut en del banor – det har jag sett – och den har gjort ansträngningar för att få bättre säkerhet på andra banor. Men trots det inträffar det alltså olyckor. I samma nummer av Aftonbladet som jag citerade ur nyss, alltså söndagen den 30 juli 1972, står det också om en

tävlingsbil som körde in bland publiken. "Ett tiotal åskådare var nära att köras över av en tävlingsbil som i går eftermiddag vurpade i Røforsbacken i Arboga. Bilen slungades av banan rakt in bland publiken.

Avspärningen — ett rep — var inget skydd när bilen kom flygande mot åskådarplats."

"Vi sprang för våra liv när vi såg bilen komma, - - -." Jag skulle kunna fortsätta läsa ur det dramatiska reportaget från olyckan.

Man kan sålunda ställa sig den frågan i dag: Hur långt har de här skyddsåtgärderna framskridit och hur effektiva är de? Det var kanske det som var anledningen till min andra fråga, som heller inte på något sätt har besvarats konkret: Är de nuvarande skyddsåtgärderna tillräckliga eller är det något mer som behöver göras?

Det finns en rätt omfångsrik bok som heter Råd och regler för biltävlingar i Sverige 1972. Där finns säkert mycket av värde att läsa i den, men det som jag framför allt har funderat över är vilka skyddsåtgärder som finns ifall det skulle inträffa en olyckshändelse. I ett litet stycke på någon decimeter står omtalat vilka åtgärder man skall vidta för sjukvård. Det skall finnas en läkare — det gäller såväl träning som tävling. Det skall finnas sjukvårdare och ambulanser. Beroende på banans storlek krävs ett större antal sjukvårdare. Det skall finnas minst två ambulanser osv. Det är nog bra.

Det är alltså rena fältberedskapen vid banan. Men man behöver nog också ha beredskap vid de omkringliggande sjukvårdsanstalterna. Jag har fått mig berättat att då olyckan i Karlskoga inträffade var man på det närmaste lasarettet knappast medveten om att det pågick en så farofylld verksamhet i lasarettets närhet. Under sådana förhållanden hade man självfallet inte den beredskap som är nödvändig för att ta hand om de olycksfall som möjligen kan inträffa.

Frågan är ju om det går att få till stånd sådana skyddsanordningar och en sådan beredskap på olika håll att olycksfall helt kan undvikas. Vid tävlingarna förekommer höga hastigheter, och det är väldiga levande krafter som är i rörelse. Om nu detta mål i fråga om säkerheten inte kan uppnås, ställer man sig frågan om dessa tävlingar är nödvändiga och befogade.

Bilsporttävlingarna har motiverats från olika utgångspunkter. Det framhålls t.ex. att de har varit av betydelse för motorfordonens utveckling, och så har säkerligen också varit fallet. Jag har dock fått en del uppgifter från SAAB-Scania, där det bl. a. heter:

Det hävdas ofta att bilsporten har stor betydelse för den tekniska utvecklingen av nya komponenter. Tveklöst har bilsporten verkat som pådrivare av utvecklingen, men med de tekniska hjälpmedel som i dag står bilfabrikanterna till buds har dock bilsportens betydelse för den tekniska utvecklingen minskats.

Man menar också att bilsporten i dag nog mera tjänar som ett led i marknadsföringen än som underlag för rent tekniska åtgärder för utveckling av bilarna.

Jag har inte med min interpellation velat rikta uppmärksamheten på biltävlingarna som sådana utan det är framför allt en sorts biltävlingar som jag vill ta upp, nämligen de tävlingar där fartmomentet är det enda

Tisdagen den
14 november 1972

*Ang. olycksfallsföre-
byggande åtgärder
vid biltävlingar*

eller det huvudsakliga ändamålet. Jag tycker att det verkligen kan ifrågasättas om vi inte är litet ologiska då vi tillåter att hastighetsmomentet premieras. I vårt trafiksäkerhetsarbete räknar vi med att hastigheten är ett av de största faromomenten. Vi har sänkt hastigheterna, trots att det kan vara till förfång och till irritation för många, och just i dagarna har generaldirektören för trafiksäkerhetsverket antytt att det kanske kommer ytterligare en begränsning av hastigheterna på vissa ställen där speciell försiktighet bör iaktas.

Allt under det att vi sålunda söker nedbringa trafikhastigheten och minska trafikintensiteten tillåter vi tävlingar, där hastigheten är det utslagsgivande och där man premierar den höga hastigheten. Jag har funderat över om detta inte är litet ologiskt, och det är därför jag har velat ställa min interpellation. Kommunikationsministern medger ju också att det råder delade meningar på detta område. Då är frågan bara vilken mening man bör följa och vilken mening som möjligen kan ha majoriteten bland Sveriges folk bakom sig.

Jag är ganska förvissad om att det efter de händelser som inträffat finns en rätt kraftig opinion för att den av mig berörda typen av tävlingar borde försvinna från tävlingsprogrammet. Därmed är inte sagt att man skall avskaffa rallytävlingar, säkerhetstävlingar osv., som avser att pröva förarnas uthållighet och förmåga att bemästra olika trafiksituationer osv. Dessa tävlingar tror jag har sin betydelse. Däremot borde man försöka inskränka de tävlingar som direkt är inriktade på fartmomentet.

Farten innebär i och för sig en tjusning, inte minst för unga människor. Det finns också, har jag låtit mig berättas, firmor som bygger bilar vilka ser ut som standardbilar men är försedda med kraftigare motorer osv. för att kunna komma upp i större hastigheter. Ett av försäkringsbolagen har sagt att skadefrekvensen är högre för sådana bilar än för de vanliga bilarna.

Jag har ingen ny fråga att ställa till kommunikationsministern, men jag vill vädja till honom att hålla de här problemen aktuella, att undersöka de delade meningarna och ta reda på om man inte borde göra något för att få bort tävlingar som direkt bygger på fartmomentet.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skall fatta mig mycket kort och bara säga ett par saker till herr Henmark. Han ifrågasätter, om man inte borde sluta med att bara vidta administrativa åtgärder och försöka se vad man kan göra mera praktiskt för att öka säkerheten i samband med motortävlingar. Herr Henmark nämnde att banbesiktningskommittén, som jag också talade om i mitt svar på interpellationen, naturligtvis gör sin nytta men att det kan behövas andra åtgärder också. Jag delar den uppfattningen.

Jag sade i mitt svar att rikspolisstyrelsen, vägverket och trafiksäkerhetsverket har tillsatt ett samarbetsorgan som nu har konstituerat sig. Jag vill gärna fylla på med att säga att verksamheten bedrivs dels inom en ledningsgrupp, dels inom en arbetsgrupp. Där har man börjat bearbeta det material som Kungl. Maj:t överlämnade genom beslut den 19 maj, nämligen en av rikspolisstyrelsen och vägverket utarbetad PM med förslag till anvisningar för provningen av ärenden rörande tillstånd till motortäv-

ling. Vidare följer ledningsgruppen tävlingar på olika håll i landet medan de pågår. Den gör besiktningar inför planerade tävlingar, undersöker skyddsåtgärder för åskådare osv. På det sättet samlar man nu på sig erfarenheter och synpunkter som blir till nytta i det fortsatta arbetet, och det var väl en av de saker som jag förstod att herr Henmark efterlyste.

Sedan kan man naturligtvis ha vilken uppfattning man vill om det berättigade i att syssla med tävlingar, som herr Henmark delade upp i två kategorier, nämligen dels tillförlitlighetstävlingar, dels hastighetstävlingar. Jag har sagt i mitt svar att om skyddsanordningarna får betraktas som tillförlitliga, så finns det enligt min mening inte skäl att förbjuda tävlingarna. Man kan naturligtvis också som herr Henmark ställa frågan varför det skall anordnas sådana här tävlingar över huvud taget. Det är ju så, herr Henmark, att i alla tider har människor mätt sina krafter i olika former av tävlingar. Idrott och sport spelar väl i dag en stor roll för kontakt och fredligt samarbete mellan länder och människor, och i en modern tid med intresse för fart och för teknik har motorsporten brett ut sig till allt fler länder och blivit en aktiv del också i det internationella sport- och idrottsutbytet. Det kan vi se inte minst i vårt land där motorsporten — vilken uppfattning vi nu än har om den — intar en tätplats bland sporter när det gäller internationellt utbyte och, vill jag även säga, internationella framgångar.

Jag har försökt att i mitt svar beskriva vad som sker i vårt land för att förbättra säkerheten.

Herr SJÖHOLM (fp):

Herr talman! Eftersom jag länge har varit intresserad av frågor om motortävlingar och de stora risker som är förbundna med dem skall jag be att få säga några ord i den här debatten.

Det är givet att man måste skilja på olika former av tävlingar, som både herr Henmark och kommunikationsministern har sagt. Det finns tillförlitlighetstävlingar, som snarast är värdefulla för testning av bilarnas bromsar, däck och andra konstruktioner. De har nog varit till nytta för personbilsfabrikationen och säkerheten på vägarna. Men det som är farligt och som jag tycker att man borde förbjuda är de s. k. Formel I- och Formel II-tävlingarna, där man rusar fram med en hastighet av 250 eller t. o. m. 300 kilometer i timmen. Det är icke tillbörligt, och vi vet också — vilket herr Henmark bevisade genom sin statistik — att stjärnförarna tragiskt nog omkommer den ene efter den andre. Den senaste — men dessvärre säkert icke den siste — var Joakim Bonnier.

Det finns, herr talman, en annan aspekt på frågan, nämligen att ungdomen är mycket intresserad av de här motortävlingarna. Det är i och för sig inget fel; det är bra att ungdomarna är intresserade av bilar i stället för att göra ofog, men när de har bevittnat en sådan här tävling leker de själva Fittipaldi, Ronnie Peterson osv. på våra vägar, och det ökar naturligtvis olycksriskerna. Det är en högst otillfredsställande konsekvens av de här tävlingarna.

Jag är böjd att anse att vi i vårt land, som är så humanitärt genomsyrat, inte borde tillåta tävlingar som drar till sig människor som

Tisdagen den
14 november 1972

*Ang. olycksfallsföre-
byggande åtgärder
vid biltävlingar*

faktiskt lockas litet av faromomentet. En skribent i Dagens Nyheter skrev för något år sedan att om man hade haft bilar som manövrerades från ett manöverbord och gick lika fort som de tävlingsbilar som nu finns hade dessa inte väckt något intresse bland allmänheten. Intresset väcks av att det sitter en människa i bilen och av att få se hur denna människa skall klara sig genom farorna. Det är en ganska otäck syn på det hela, som nog ändå har verklighetstäckning.

Jag tycker inte att man i vårt land — humanitärt högstående som det är — bör tillåta sådant här. I vårt land aktar vi ändå människoliv högre än att de skall få lov att sättas på spel inför en massa människor som kanske lockats till tävlingarna just av faromomentet.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Jag tycker att det är ganska viktigt att både kommunikationsministern och vi andra skiljer på olika slag av biltävlingar, och jag tycker framför allt — som sagts — att fartvidundren skulle kunna hämmas litet i sin framfart. Jag tror att det inte skulle vara så dumt om det blev en överläggning med chefen för trafiksäkerhetsverket — som vill försöka lugna ned trafiken — där man kunde få höra vad han verkligen anser om de här hastighetstävlingarnas inverkan på det arbete han utför.

Det är ändå ganska ologiskt och inkonsekvent att man försöker lugna ned trafikintensiteten och bedriver en viss propaganda — kör sakta, kör lugnt, kör säkert — medan det vid andra tillfällen heter: kör fort, kör fortare, kör fortast, då vinner ni pris. Jag tror att det är viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt att stävja denna propaganda.

Vidare talade kommunikationsministern mycket vackert om sporten och idrotten, dess förädlande inverkan på mänskligheten, möjligheterna att få till stånd samarbete mellan olika nationer osv. Jag är helt med på att idrotter och sport har god inverkan, och jag skulle inte vilja ta bort deras gloria. Men det kan finnas sport som kostar för mycket! Om den kostar mycket i pengar är det överkomligt, men om den börjar kosta dyra människoliv, av vårt folks grädda i sporthänseende, är priset för högt. Jag tycker att den siffra som jag har angivit från Grand Prix i Kristianstad talar sitt mycket dystra och hårda språk. Att åtta av tio förare efter ungefär 15 år har fått ge sina liv för den sporten tycker jag är ett för högt pris att betala, hur fin sporten än i övrigt är.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Förbud har alltid sina sidor vilket samhällsområde det än gäller. Ett förbud här skulle naturligtvis ha den effekten att vi i vårt land finge slut på tävlingar av denna typ. Men jag är helt övertygad om att de svenska ungdomar som sysslar med biltävlingar inte skulle reagera på annat sätt än att de tog sina bilar och åkte till ett land där man inte hade förbud. Herr Henmarks resonemang om att vi skulle kunna öka möjligheterna att spara liv om vi förbjöd sådana tävlingar enbart i Sverige tror jag därför inte är riktigt hela sanningen.

Vilken uppfattning man än har om motortävlingarnas vara eller icke vara måste man också inse att om man förbjuder dem kan fråga om förbud uppstå även på andra områden av idrott, där man skulle kunna

föra om inte samma så nästintill samma resonemang. Om herr Henmark och jag en vacker vinterdag åker skidor på släta marken skulle det väl inte falla oss in att fördenskull förbjuda backhoppning eller störtlopp, där man också använder skidor.

Man kan alltså inte se det så att man genom ensidigt vidtagna åtgärder på ett område skulle ha täckt in de riskmoment som finns inom andra områden av sporten.

Herr SJÖHOLM (fp):

Herr talman! Jämförelsen med skidhopparen är väl i våldsammaste laget. Om man jämför det stora antal som hoppar i skidbackar och det fåtal som kör i Formel I och Formel II finner man ju att det är en fantastisk skillnad i fråga om olycksfrekvensen — det händer ytterst sällan några olyckor vid backhoppning. Dessutom far backhopparen inte in bland publiken och dödar ett antal åskådare, vilket dess värre bilar ibland gör vid motortävlingar.

Kommunikationsministern sade att om man förbjöd Formel I och Formel II sökte förarna sig till utlandet. Det gör de redan; vi har ett fåtal förare i Formel I och Formel II, och de kör huvudsakligen i utlandet. Ett sådant förbud skulle alltså ha en ganska ringa verkan för dem. Men det skulle vara en renlighetsåtgärd om man i ett land som sätter människoliv så högt förbjöd tävlingar där olycksrisken är så fantastiskt stor. De är en lek med döden, och sådant bör vi inte tillåta i vårt land.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 11 Om det allmänna färdväsendets anpassning till handikappade

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Hamrins (fp) den 2 november framställda interpellation, nr 208, och anförde:

Herr talman! Herr Hamrin har frågat om jag är beredd att ta initiativ till ett handlingsprogram för anpassning av det allmänna färdväsendet till handikappade i enlighet med handikapputredningens förslag.

Handikapputredningens förslag år 1970 om bättre färdmöjligheter för handikappade har överlämnats till utredningen om kommunernas ekonomi.

De olika berörda trafikverken strävar fortlöpande efter att på olika sätt tillgodose de handikappades behov av särskilda åtgärder och arrangemang. Verkens handlande på detta område följs successivt upp från kommunikationsdepartementets sida.

Vid besvarandet av en enkel fråga i maj 1972 hade jag tillfälle att redovisa vad som i detta avseende skedde exempelvis inom statens vägverk, statens järnvägar och statens trafiksäkerhetsverk. I svar den 2 november 1972 på en annan enkel fråga erinrade jag bl. a. om att SJ och handikapporganisationerna för närvarande håller på med ett omfattande kartläggningsarbete beträffande handikappönskemål när det gäller resor med SJ:s tåg och bussar.

Nr 116

Tisdagen den
14 november 1972

*Om det allmänna
färdväsendets
anpassning till
handikappade*

Tisdagen den
14 november 1972

*Om det allmänna
färdväsendets
anpassning till
handikappade*

Herr HAMRIN (fp):

Herr talman! Jag skall börja med att ta upp sista delen av kommunikationsministerns svar – jag fattade den som en stillsam undran över varför jag håller på och tjarar om denna fråga, som kommunikationsministern två gånger tidigare i år har berört i svar i denna kammare. Dessa båda svar är icke obekanta för mig. Anledningen till interpellationen är att jag satt och lyssnade till svaret på herr Börjessons i Falköping enkla fråga samma dag som jag lämnade in interpellationen till kammaren, och jag tyckte svaret var alltför torftigt. Eftersom reglerna för frågedebatter inte gav mig möjlighet att delta i diskussionen framställde jag min interpellation. Den andra frågan, från fru Skantz, har jag med intresse tagit del av, och jag skall återkomma till den.

Jag skall helt kort erinra om att det här är ett stort problem. Vi har väl omkring 800 000 rörelsehindrade i Sverige – var tionde invånare ungefär – om vi med rörelsehindrade menar inte bara sådana som har ett fysiskt handikapp, som har protes eller som sitter i rullstol, utan avser vad som finns angivet i en offentlig skrift, Handikappbyggnormer, från statens planverk, där man konstaterar följande:

"Nedsatt rörelseförmåga kan bero på bestående funktionsrubbingar hos rörelseorganen efter en inträffad skada (olycksfall, sjukdom) eller vara en följd av ålder. Någon yttre skada hos rörelseorganen behöver inte alltid föreligga även om så vanligtvis är fallet. Nedsatt rörelseförmåga kan sålunda bl a bero på nedsatt kapacitet hos andnings- eller cirkulationsorganen. Nedsatt rörelseförmåga kan även orsakas av syn- eller hörselskador. Personer med nedsatt rörelseförmåga använder i regel vid förflyttning exempelvis käpp, krycka, gångbock eller rullstol."

Detta är en riktig definition av nedsatt rörelseförmåga, och av sådan lider som sagt ungefär 800 000 människor i Sverige.

Vad har vi hittills gjort då det gäller de handikappade? Vi har gjort en hel del, tycker jag, på senare tid. Vi har försökt att ordna med arbete, utbildning och bostäder. Mycket återstår i det här fallet, men man skall inte undervärdera de insatser som vi på olika håll och kanter försöker göra. Ett område, herr kommunikationsminister, släpar onekligen ändå efter, och det är kommunikationerna.

År 1970 kom det betänkande, Bättre socialtjänst för handikappade, som innehöll ett förslag från handikapputredningen om bättre färdmöjligheter för handikappade och bättre samordning i handikappfrågor. Den utredningen var tillsatt av socialministern, men jag hoppas att kontakterna mellan departementen i kanslihuset är sådana att om en utredning kommer in på andra områden än vad som rör det departement som har tillsatt utredningen, går sådana förslag till det departement som bör handlägga dem. Jag förutsätter alltså att när handikapputredningen lade fram sitt förslag 1970 fick kommunikationsministern kännedom om vad det innehöll. Det var i stort sett två saker: dels ett förslag om en arbetsgrupp för att förbättra de allmänna färdmedlen, dels ganska vittgående förslag om en bättre färdtjänst för de handikappade ute i kommunerna.

Nu säger alltså kommunikationsministern att handikapputredningens förslag av år 1970 om bättre färdmöjligheter för handikappade har

överlämnats till utredningen om kommunernas ekonomi. Jag frågar mig: Vad har denna utredning om kommunernas ekonomi att göra med tillsättandet av en grupp för att undersöka hur de allmänna färdmedlen är beskaffade och hur de skall kunna förbättras för de handikappade? Det är illa nog att förslagen även i övrigt har lämnats till utredningen om kommunernas ekonomi, eftersom det kommer att dröja innan den är färdig. Även därvidlag har jag alltså en annan mening än socialministern, men det skall jag inte beröra i dag.

Angelägenheten för de handikappade att klara sina kommunikationsbetyg är stor, och det bör göras någonting i den frågan. Färdtjänsten är alltså inte utbyggd, och kommunerna inskränker tyvärr i det nuvarande läget sin service för sociala ändamål. Det går ut över möjligheterna att bygga ut färdtjänsten. Jag kan instämma i den uppfattning som kom till synes i en ledare i Dagens Nyheter häromdagen, att i en konjunktursvacka som den vi upplever nu, med svårigheter för kommuner, landsting och stat att hänga med och bygga ut den sociala verksamheten där det behövs, är det angeläget att låta de minoriteter som släpar efter försöka hinna ifatt oss andra. Ibland fordras det inte så stora ekonomiska insatser för att klara sådana saker, och det bör det icke göra i fråga om de allmänna färdmedlens anpassning till de handikappade, i varje fall när det gäller att få fram en grupp som utarbetar ett program.

Kommunikationsministern har haft två år på sig för att grubbla över denna grupps tillsättande. I sitt svar den 25 maj till fru Skantz, som väl känner till dessa frågor eftersom hon har suttit som ordförande i handikapputredningen, sade kommunikationsministern i slutklämmen: "I vad mån det härutöver skulle krävas en planeringsgrupp är jag för dagen, mot bakgrund av vad jag nu sagt, inte beredd att ta ställning till." Med anledning av det svaret lyssnade jag ganska uppmärksamt på svaret till herr Börjesson i Falköping. Jag funderade över om den grupp som kommunikationsministern då talade om möjligtvis var tillsatt efter den 25 maj. Men så är ju ingalunda fallet. Ett slag undrade jag om kommunikationsministern verkligen är så blygsam att han inte på något sätt offentliggör tillsättandet av en sådan grupp eller säger ifrån att här gör vi en sak som vi tycker är bra.

Nu förhåller det sig alltså så att vad som har fungerat i detta sammanhang, det fungerade redan när handikapputredningen höll på med sitt arbete och avgav sitt betänkande. Det var för denna utredning icke okänt vad som då ägde rum mellan de olika berörda centrala ämbetsverken under kommunikationsministern. Men icke förty framlade handikapputredningen detta förslag. Det visade sig också att när handikapputredningens förslag gick ut på remiss, stöddes det i detta avseende, som gällde en arbetsgrupp, av alla de fyra kommunikationsverk som var berörda.

Enligt handikapputredningen och även enligt min uppfattning skall denna arbetsgrupp försöka samordna de insatser som görs på olika håll och kanter inom kommunikationsministerns ämbetsområde. Detta är väl någonting som man inte behöver fundera i flera år på, sedan de centrala ämbetsverk som är berörda har godtagit det. Det vore väl en åtgärd som kommunikationsministern lätt skulle kunna vidta.

Jag frågar alltså: Är kommunikationsministern nu beredd, efter att ha funderat på saken sedan fru Skantz fick sitt svar, att tillsätta den här gruppen? Och om så inte är fallet — av vilka skäl tillsätts den inte? Det är väl ganska givet att den bör kunna ha ganska stora uppgifter att fylla.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag kan instämma i mycket av det som herr Hamrin säger om behovet av hjälp i dessa sammanhang. Det finns delade meningar oss emellan om det både stora och viktiga område som vi här handskas med, och jag ifrågasätter inte heller de siffror som herr Hamrin tar fram om problemens omfattning. Herr Hamrin gör också saken rättvisa genom att säga att vi satsar en hel del på det här området. I statsbudgeten satsar vi för närvarande omkring 3 miljarder kronor på åtgärder för de handikappade, men i det ligger naturligtvis mycket som inte är att betrakta som trafikservice också.

Sedan vi då är överens om dessa elementära fakta kommer vi väl närmast till frågan: I vilken takt och på vilket sätt angriper statsmakterna de här viktiga problemen?

Det är riktigt som herr Hamrin säger, att handikapputredningen har talat om en rad ting som vi behöver ta itu med och som är långtifrån fullkomliga nu när det gäller den speciella form av trafikservice som behövs för handikappresor. Det kan gälla specialinrättade fordon, det kan vara fråga om resor med taxi enligt vissa bestämningsnormer och taxinormer, det kan gälla färdtjänst som herr Hamrin talar om osv. Jag tror emellertid att på ett par punkter skall vi, trots att det inte låter så, kunna komma överens om tagen.

Det är detta med att utredningen efter remissbehandling genom socialdepartementets försorg sänts över till utredningen om kommunernas ekonomi. Jag anser i motsats till herr Hamrin att det inte alls är något fel utan snarare riktigt att frågan får bedömas från den utgångspunkten, att detta ju är ett av de många viktiga områden där utredningen om kommunernas ekonomi skall se på fördelningen av uppgifter mellan stat och kommun. Det är ändå, som även herr Hamrin har sagt, fråga om ganska stora kostnader. Då bortser vi helt från det riktiga i att ta kostnaderna. Men frågan om hur kostnaderna skall fördelas bör naturligtvis utredningen om kommunernas ekonomi få anlägga synpunkter på. Jag tror därför inte att man genom att sända frågan till denna utredning i något sammanhang har velat nonchalera eller — vad som skulle vara ännu värre — försöka gömma undan denna viktiga fråga.

Kontakterna i kanslihuset är det inget fel på — jag vill bekräfta det för herr Hamrin — utan jag har naturligtvis haft tillfälle att ta del av den här utredningens resultat, i första hand i de delar som har att göra med kommunikationerna. Nu är det emellertid så att färdtjänsten byggs ut successivt. Det går naturligtvis inte i den takt som vi båda och alla andra skulle önska, men det pågår ett idogt och framåtstyre arbete ute i kommunerna, med landstingens bistånd i många fall och med statligt stöd dessutom, för att i den takt som är möjlig bygga ut den sociala omvårdnaden av främst handikappade men även andra, t. ex. äldre, som av olika skäl behöver samhällets stöd för att kunna leva ett så långt

möjligt normalt liv.

Jag nöjer mig med det anförda och går sedan över till den direkta fråga som herr Hamrin ställt, vilken jag som sagt har haft tillfälle att diskutera här ett par gånger tidigare – inte med herr Hamrin men med några andra kammarledamöter – nämligen tillsättandet av den arbetsgrupp som handikapputredningen talat om.

Då vill jag först säga att jag i mina svar vid de två tidigare tillfällena konstaterade, att det inte finns några bristfälliga kontakter mellan handikapporganisationerna och mina verk. Tvärtom. Det har under lång tid rått och råder i dag ett mycket intimt samarbete i dessa frågor. Jag tror att jag också erinrade om det i svaren på de båda tidigare frågorna. Jag exemplifierade då också hur man mellan handikapporganisationerna och SJ – liksom andra statliga verk, även affärsverk – har ett mycket väl utvecklat samarbete i dessa frågor, om också inte i den formen att Kungen har tillsatt en arbetsgrupp. Det har ändå varit och är ett väl utvecklat samarbete.

Sedan var det ett riktigt antagande som herr Hamrin gjorde, att det svar om en arbetsgrupp som jag gav förra gången inte gällde den arbetsgrupp som handikapputredningen talar om. Men, herr Hamrin, om allt annat som bör fungera i detta avseende också gör det, så är det min avsikt att snarast möjligt tillsätta den arbetsgruppen – låt mig tidsmässigt säga vid eller omedelbart efter årsskiftet.

Herr HAMRIN (fp):

Herr talman! För det sista som kommunikationsministern sade ber jag att få tacka. Det är ändå ett positivt svar i en fråga som behöver lösas.

Sedan har vi kanske i vissa stycken litet delade meningar om uppläggningsen. Jag hävdar fortfarande att den del av handikapputredningen som det här gäller inte har något med kostnadernas fördelning mellan stat och kommun att göra. Det måste ändå till en samordning av de insatser som nu är på gång på olika håll. I sina remissyttranden har också verken sagt att de tycker det. Och det är väl en vettig företagsdemokratisk ordning att samordna den saken med företrädare för handikapporganisationerna och parlamentariker, som sedan inför litet mera öppen ridå kan framföra synpunkter och ge och ta argument i en sådan arbetsgrupp. Jag tror det är nödvändigt att på olika håll skapa bättre känsla för att här har vi ett försummat fält som vi måste ta itu med.

När kommunikationsministern nu säger att han är beredd att göra det, så hälsar jag beskedet med tillfredsställelse, och det gör också De handikappades riksförbund och andra berörda organisationer. Jag tror att det bara i år har gjorts åtminstone tre framställningar härom till kommunikationsministern från dem som är berörda av denna fråga. De blir alltså nu bönhörda till sist, och det är i sak det beskedet som jag här har varit ute efter.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 116

Tisdagen den
14 november 1972

*Om det allmänna
färdväsendets
anpassning till
handikappade*

§ 12 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts propositioner
nr 116 till näringsutskottet,
nr 127 till försvarsutskottet,
nr 128 till skatteutskottet,
nr 129, 133 och 137 till trafikutskottet,
nr 138 till justitieutskottet,
nr 139 till lagutskottet samt
nr 141 till socialutskottet.

§ 13 Föredrogs, men bordlades åter konstitutionsutskottets betänkanden nr 39 och 40, finansutskottets betänkanden nr 31–37, socialförsäkringsutskottets betänkanden nr 27–34, socialutskottets betänkanden nr 35 och 36, utbildningsutskottets betänkanden nr 40–44, jordbruksutskottets betänkanden nr 47 och 48 samt näringsutskottets betänkanden nr 44–46, 48 och 49.

§ 14 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningen nr 217.

§ 15 Interpellation nr 218 om ökad utbyggnad av riksvägar i Kristianstads län m. m.

Ordet lämnades på begäran till

Herr HENMARK (fp), som yttrade:

Herr talman! I årets statsverksproposition underströk kommunikationsministern behovet av utvidgat utvecklingsarbete i avsikt att klarlägga och värdera de grundläggande sambanden mellan väginvesteringar och vägnätets standard å ena samt bebyggelse- och näringslivsutvecklingen å andra sidan. Kommunikationsministern framhöll även att i avvaktan på utvecklingen av en mera generellt tillämplig planeringsmetodik bör även på kortare sikt ett ökat utrymme under vissa förutsättningar kunna beredas för regionalpolitiska hänsyn vid överväganden beträffande väginvesteringar och andra åtgärder på vägområdet.

Trafikutskottet underströk kraftigt dessa uttalanden.

Sedan riksdagen fattat beslut och därmed givit sitt bifall till departementschefens uttalande och trafikutskottets med anledning av statsverkspropositionen avgivna betänkande har nya flerårsplaner för väginvesteringar utarbetats. Enligt gällande författningar har vägverket dels tilldelat länen kostnadsramar, inom vilka länsmyndigheterna måste begränsa sin planering, dels också givit vissa direktiv för planernas utförande.

Kostnadsramen för byggande av riksvägar har härvid för Kristianstads län angivits till 125,4 miljoner kronor för hela flerårsplaneperioden 1973–1977. Samtidigt har angivits att inom denna ram bör ingå utbyggnad av Europaväg 6, 84,6 miljoner, utbyggnad av Europaväg 4, 36,5 miljoner och slutligen utbyggnad av vägen Osby–Marklunda, 3 miljoner eller sammanlagt 124,1 miljoner kronor. Det belopp länsmyndigheterna förfogar över för att tillgodose övriga investeringsbehov å riksvägarna begränsas sålunda till 1,3 miljoner för hela femårsperioden.

I detta läge finns flera riksvägar, vilkas utbyggnad från länets synpunkt är synnerligen angelägen. Främst är det två objekt som redan bort vara utbyggda, nämligen för det första riksväg 21, sträckan Tyringe—Åstorp. Vägen förbinder residensstaden med Hässleholm, Perstorp, Klippan och Åstorp och utgör länets utfart mot Helsingborg och kontinenten. Vägen är på angivna sträcka endast 6–7 m bred, saknar vägrenar och har dålig bärighet. Förbikörning och möte innebär betydande olycksfallsrisker. Vägen har betydande tung trafik.

En utbyggnad av riksväg 10 har för det andra i många år stått i centrum för diskussionen som ett nyckelobjekt för att vända den negativa trenden i sydöstra Skånes befolkningsutveckling. Utbyggnaden avser att skapa godtagbara kommunikationer mellan Simrishamnssområdet å ena sidan samt residensstaden och Örestadsområdet å andra sidan.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag att till herr kommunikationsministern få ställa följande fråga:

Är statsrådet beredd att genom utökning av investeringsvolymen eller omdisponering medverka till att närings- och regionpolitiska synpunkter blir bättre tillgodosedda i Kristianstads län och att i konsekvens därmed nämnda objekt kan genomföras eller i varje fall påbörjas under flerårsplaneperioden 1973–1977?

Denna anhållan bordlades.

§ 16 Interpellation nr 219 ang. rättsskyddet för svenskar med dubbelt medborgarskap

Ordet lämnades på begäran till

Herr SÖDERSTRÖM (m), som yttrade:

Herr talman! Enligt 33 § regeringsformen får utländsk man eller kvinna upptas till svensk medborgare genom naturalisation i den ordning och under de villkor, som bestäms genom lagen om svenskt medborgarskap. Naturalisationsärenden prövas av statens invandrarverk.

I 6 § nämnda lag bestäms villkoren för erhållande av svenskt medborgarskap. I princip tillåts inte naturalisation såvida inte sökanden kan visa att han inte har medborgarskap i annat land. Denna princip har i ett flertal fall icke tillämpats då det gällt ett stort antal baltiska flyktingar, vilka tvingats lämna sina hemland i samband med den ryska ockupationen av de baltiska staterna under det andra världskriget. De har beviljats svenskt medborgarskap trots att de fortfarande betraktas som medborgare i Sovjetunionen — dvs. de innehar dubbla medborgarskap. För många av flyktingarna har detta icke varit känt, utan de har trott sig endast vara svenska medborgare. Andra, som känt till förhållandet, har hos myndigheterna i Sovjetunionen ansökt om befrielse från sitt föregående medborgarskap.

Inställningen i Sovjetunionen har varit den, att de som lämnat in sin ansökan anmodats ifylla formulär, där de begärda uppgifterna varit långt fler än vad som kan anses beröra den enskilde flyktingen. Bl. a. har vederbörande varit tvungen uppge namn och adress på alla sina släktingar,

såväl i Sverige som kvarvarande i de baltiska staterna. Inför detta tvång har de flesta ryggat tillbaka, då man icke velat riskera de kvarvarandes välbefinnande eller att uppgifter om andra släktingar kunde leda till besvärigheter för dessa.

Att förhållandet om dubbelt medborgarskap torde vara ganska okänt bland dem, som beviljats svenskt medborgarskap, framgår av den skrivelse – daterad den 2 februari 1972 – som statens invandrarverk låter sända ut tillsammans med bevis om att de upptas som svenska medborgare.

Invandrarverket anser det viktigt att upplysa vederbörande om att de fortfarande är medborgare i Sovjetunionen och att svenska myndigheter inte kan garantera rättsskydd utanför Sverige så länge de har kvar sitt sovjetiska medborgarskap. Vidare upplyses om att problem bl. a. kan uppstå vid besök i Sovjetunionen.

Med hänvisning till vad här anförts anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr utrikesministern få ställa följande frågor:

1. Varför kan inte svenska myndigheter garantera en svensk medborgare rättsskydd utanför Sverige, trots att denne även innehar annat medborgarskap?

2. Vilka åtgärder har hittills vidtagits för att befria personer som erhållit svenskt medborgarskap från sovjetiskt medborgarskap?

Denna anhållan bordlades.

§ 17 Anmälades och bordlades Kungl. Maj:ts propositioner:

Nr 130 angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1972/73

Nr 135 angående avtal med den europeiska ekonomiska gemenskapen, m. m.

Nr 140 med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1963:599) om inskränkning i rätten till inmutning inom Norrbottens län

Nr 142 angående godkännande av avtal mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge om handräckning i skatteärenden

§ 18 Anmälades och bordlades följande motioner:

Nr 1760 av herr *Hermansson m. fl.*
med anledning av importstörningar för chilensk koppar

Nr 1761 av herr *Karl Bengtsson* i Varberg *m. fl.*

Nr 1762 av herr *Bohman m. fl.*

Nr 1763 av herr *Claeson m. fl.*

Nr 1764 av herr *Ernulf*

Nr 1765 av herr *Grebäck m. fl.*

Nr 1766 av herr *Helén m. fl.*

Nr 1767 av herr *Hyltander m. fl.*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 109 med förslag till expropriationslag m. m.

Nr 1768 av herr *Magnusson* i Borås *m. fl.*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 110 med förslag till tulllag, m. m.

Nr 1769 av herr *Löfgren m. fl.*

Nr 1770 av herr *Lövenborg* och fru *Marklund*
avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 117 angående
finansiering av ett koksverk i Luleå

Nr 116

Tisdagen den
14 november 1972

Nr 1771 av herr *Magnusson* i Borås *m. fl.*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 118 med förslag till
lag om ändring i lagen (1955:183) om bankrörelse, *m. m.*

§ 19 Meddelande ang. enkel fråga

Meddelades att följande enkla fråga denna dag framställts, nämligen av

Nr 314 Herr *Nilsson* i Agnäs (m) till herr justitieministern angående
kostnaderna för vandalisering i skolor och på offentliga platser:

Avser statsrådet att skyndsamt vidtaga åtgärder i syfte att lägga
kostnaderna för vandalismen i skolor, tunnelbanor och på offentliga
platser på dem som utför förstörelsen?

§ 20 Kammaren åtskildes kl. 17.50.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert