

Tisdagen den 4 april

Kl. 16.00

Tisdagen den

4 april 1972

*Ang. säkerheten vid
militära manskaps-
transporter, m. m.*

§ 1 Justerades protokollen för den 17, 21, 22, 23 och 24 mars.

§ 2 Herr talmannen meddelade att enligt till kammaren inkomna läkarintyg dels herr *Pettersson* i Visby var sjukskriven t. o. m. den 30 april, dels herr *Hammarberg* var sjukskriven den 31 mars -- 17 april.

Herrar *Pettersson* i Visby och *Hammarberg* beviljades erforderlig ledighet från riksdagsgörömlen.

§ 3 Ang. säkerheten vid militära manskapstransporter, m. m.

Herr försvarsministern ANDERSSON erhöU ordet för att i ett sammanhang besvara dels herr *Lövenborgs* (vpk) den 15 mars framställda interpellation, nr 94, dels herr *Öhvals* (fp) i kammarens protokoll för den 14 mars intagna fråga, nr 123, och dels herr *Åkerlinds* (m) i kammarens protokoll för den 17 mars intagna fråga, nr 132, och anförde:

Herr talman! Herr *Lövenborg* har frågat mig om jag uppmärksammat de uppenbara risker som är förknippade med vissa transportsätt för militär personal samt om jag finner anledning att mot den bakgrunden medverka till att utfärda anvisningar, som innebär att man i vart fall i fred använder sig av mindre riskabla transportsätt.

Herr *Öhvall* har frågat mig om jag observerat de brandrisker militär personal utsätts för, när halm används som underlag i tält och järnvägsagnar.

Herr *Åkerlind* har frågat mig om jag anser att manskapets säkerhet mot olyckor för närvarande är tillfredsställande vid militära manskapstransporter.

Då frågorna berör samma ämnesområde har jag valt att besvara dem i ett sammanhang.

Jag förmodar att ett olyckstillbud nyligen vid en järnvägstransport aktualiserat frågorna och vill därför kort redogöra för de säkerhetsbestämmelser som gäller vid järnvägstransporter. De är följande.

Eldposter skall ständigt vara avdelade. Pyttsspruta med vatten skall finnas i vagnen. Brandhärdig presenning skall läggas över halmen i samtliga liggplan. Dörrar skall kunna öppnas inifrån med särskild kasthake. Genom dörren kan stoppsignal ges med flagga eller lampa.

Vid transport i fred skall telefonförbindelse finnas mellan lok och samtligaagnar.

Sammanfattningsvis anser jag att säkerhetsbestämmelserna vid järnvägstransporter väl fyller de krav på säkerhet som kan ställas. Om de följts i det aktuella fallet kan jag inte uttala mig om eftersom utredningen ännu inte är klar.

Tisdagen den
4 april 1972

*Ang. säkerheten vid
militära manskaps-
transporter, m. m.*

Beträffande cykeltolkning vill jag framhålla följande.

Tolkning förekommer främst vid infanteriförbanden och då som cykeltolkning efter hjultraktor. Detta transportsätt är vid längre förflyttningar kraftbesparande i förhållande till cykelmarsch. Cykeltolkningen är naturligtvis från vissa synpunkter en nödlösning. Jag anser det emellertid inte möjligt att ersätta cyklar och hjultransporter med terrängbilar, vilket vore den bästa lösningen såväl med tanke på god vägrörlighet och terrängframkomlighet som från trafiksäkerhetssynpunkt.

Åtgärder för att i fredstid begränsa antalet längre förflyttningar med cykeltolkning har vidtagits. Särskilda personaltransportkärror dragna av hjultraktorer har anskaffats. Under åren 1969--1971 har anskaffning av sådana kärror skett för ca 10 miljoner kronor. Det är dock inte möjligt att genomföra en så stor anskaffning att cykeltolkningen kan tas bort. Utbildning i cykeltolkning måste alltjämt bedrivas med hänsyn till att detta förflyttningssätt inom överskådlig framtid är aktuellt under krigsförhållanden.

Inom krigsmakten ägnar man cykeltolkningen och dess risker stor uppmärksamhet. Bl. a. är detaljerade säkerhetsbestämmelser utfärdade för att nedbringa olycksriskerna.

Den genomsnittliga olycksfallsfrekvensen i samband med cykeltolkning under senare år kan sammanfattas så här.

Antal olyckor	14,4 per år
Bedömd total körsträcka	1 300 000 mil per år
Olycksfrekvens	1 olycka per 90 000 körda mil

En dödsolycka har inträffat under tolkning. Denna skedde 1966.

Herr LÖVENBORG (vpk):

Herr talman! Jag ber att få tacka försvarsministern för svaret på min interpellation, även om jag omedelbart måste tillägga att jag *inte* anser det tillfredsställande. Det innebär nämligen att försvarsministern inte har för avsikt att utfärda några nya bestämmelser, utan att transport av militär i godsfinkor liksom också den hjärtligt avskydda cykeltolkningen skall fortsätta – precis som förut.

Det svaret gläder varken mig som interPELLERAT eller den militära personal som är berörd. För klarhetens skull bör jag kanske tillägga att jag med den formuleringen åsyftar militär personal utan streck och stjärnor på axelklaffarna. Militär i befälsställning har mig veterligt inte haft några invändningar, men det är en annan historia, eftersom dessa i allmänhet tillhör den kategori som enligt den bekanta Karlsborgsvisan "kom före oss ty dom for dit i bil".

Impulsen till den interpellation som jag har framställt kom efter ett samtal med några upprörda "repugbar" som strax dessförinnan hade varit med om en skrämmande upplevelse. Den har därefter skildrats både i lokal- och i rikspress. Händelsen har något beskrivits i min interpellation, men jag skall ändå inför kammaren redogöra för huvuddragen.

20 s. k. repugbar var på hemväg till sina familjer i Gällivare efter en repövning i Karungi i Norrbotten. Transporten skedde i en gammal

godsfincka av trä. De var trötta efter övningen och sov tungt i halmen. Ingen märkte att botten till den gamla kamin som värmdde upp godsfincka plötsligt lossnade. Det bör kanske tilläggas att godsfinckans golv var täckt med halm.

När en av de åkande vaknade upp var vagnen full av rök och många redan omtöcknade. Då man också blev klar över att vagnen var låst utifrån och att dörren inte gick att öppna, var det ju inte underligt att rena paniken spred sig. När man äntligen lyckades få upp dörren var ett par av karlarna så chockade och desperata av andnöd att de enligt uppgift fick hindras från att hoppa ut genom dörren medan tåget gick med 80 kilometers fart.

Tåget fortsatte och godsfincka blev nu i stället utkyld, och det var ju inte heller så roligt. Men tågpersonalen skall inte anklagas för detta – den var ju helt ovetande om den tragedi som kunde ha utspelats. Och det är uppenbart att om det gått verkligt illa, hade tragedin varit ett faktum och människoliv förlorats.

Nu inskränkte det sig till en upplevelse som de 20 aldrig kommer att glömma.

Försvarsministern har i svaret på min interpellation åberopat de säkerhetsbestämmelser som finns. De säger, anför försvarsministern, att eldposter ständigt skall vara avdelade, att pyttsspruta med vatten skall finnas i vagnen, att brandhärdig presenning skall läggas över halmen, att dörrar skall kunna öppnas inifrån med särskild kasthake och att telefon skall förbinda lok och samtliga vagnar.

Försvarsministern säger i svaret också att han inte vill uttala sig om det aktuella fallet, eftersom utredningen ännu inte är klar. Det må väl respekteras, men enligt den redogörelse som de berörda mannarna redan har gett till mig personligen och till tidningar är det uppenbart att säkerhetsbestämmelserna har åsidosatts. Helt klart är också att informationen till soldaterna före avfärden måste ha brustit. Man var exempelvis inte orienterad om hur dörren skulle öppnas inifrån. Det lär ha funnits en nödbroms i taket på godsfincka – det visste de åkande inte heller om.

Nu pågår utredning om det här aktuella fallet, men för mig – och för dem som åkte med – torde inte det angelägnaste vara att få fram en syndabock. Alla kan fela och under stress och jäkt åsidosätta även de mest rigorösa bestämmelser. Jag anser att det angelägnaste är att man under fredstid upphör med denna typ av transporter. Ingen skall försöka inbilla mig att det inte finns resurser, så att man slipper transportera folk på samma sätt som kreatur. Vi vet alla att statens järnvägars personvagnspark inte utnyttjas maximalt och att det fortfarande finns ordinarie tågförbindelser, som inte kan vara tabubelagda för exempelvis soldater som har gjort sin repetitionstjänst. Det finns också både civila och militära bussar som kan sättas in. Politik är att vilja, har en känd politiker sagt, och att under fredstid göra slut på den här typen av personaltransporter är med all säkerhet möjligt, om man verkligen går in för det.

Inom ramen för interpellationen faller också den typ av militär förflyttning som sker med cykeltolkning. Försvarsministern är tyvärr lika låst i det fallet. I svaret sägs visserligen att cykeltolkning från vissa synpunkter är en nödlösning, och det hänvisas även här till detaljerade

Nr 50

Tisdagen den
4 april 1972

*Ang. säkerheten vid
militära manskaps-
transporter, m. m.*

Tisdagen den
4 april 1972

*Ang. säkerheten vid
militära manskaps-
transporter, m. m.*

säkerhetsbestämmelser. Försvarsministern säger vidare att man vidtar åtgärder för att begränsa antalet längre förflyttningar med cykeltolkning i fredstid och att man anskaffar särskilda personaltransportkärror som dras av traktorer. Under åren 1969–1971 har man, heter det i svaret, anskaffat sådana kärror för ca 10 miljoner kronor. Men det är inte möjligt att genomföra en så stor anskaffning att cykeltolkningen kan tas bort, säger försvarsministern. Han menar också att cykeltolkning måste bedrivas med hänsyn till att detta förflyttningssätt ”inom överskådlig tid är aktuellt under krigsförhållanden”.

Det är inte små sträckor det handlar om. Som bekant blev det mycket hårda protester bland soldater som i vintras fick reda på att de skulle tolka från Marmaläget och upp till Landafors i Hälsingland och att den förflyttningen delvis skulle ske efter den starkt trafikerade E 4:an. Soldaterna hävdade att riskerna var för stora, men de som uppgav att de skulle vägra hotades med åtgärder av juridisk art.

Nå, den gången skedde såvitt jag vet bara en olycka. Försvarsministern har serverat statistik, där det framhålls att antalet olyckor vid cykeltolkning är 14,4 per år och att det bara har skett en dödsolycka, som inträffade 1966. Jag vill nog säga att jag inte bedömer den statistiken som något alibi för cykeltolkningens ofarlighet. Var och en som har varit med om detta transportsätt vet ju att det krävs den yttersta påpasslighet, om man skall klara sig, och att alla drar en stor suck av lättnad när övningen är slut.

Det inträffar alltså 14,4 olyckor per år. Ofta är det turen som avgör om en olycka stannar vid skador av olika slag. Den kan också få en mycket värre utgång, och den statistik som statsrådet redovisar kan ett annat år se betydligt sorgligare ut. Riskerna kan nämligen inte bortresoneras.

Enligt min mening är kärnfrågan denna: Är det verkligen nödvändigt att i fredstid transportera folk på detta sätt? Det svar jag har fått på interpellationen övertygar mig inte om nyttan och nödvändigheten av vare sig fortsatt cykeltolkning eller godsfincketransport av soldater.

Herr ÖHVALL (fp):

Herr talman! Jag tackar försvarsministern för svaret på min fråga. Som försvarsministern förmodar, är frågan föranledd av det olyckstillbud som inträffade i samband med militärtransporterna mellan Boden och Gällivare den 9 mars.

Det är uppenbart att de 20 repsoldaterna befann sig i fara i en brinnande järnvägsvagn. Rekvisitan var precis densamma som vid tidigare tillfällen av samma slag. Det var halmbädd, det var plåtkamin, och det var svårigheter att öppna vagnsdörren inifrån samt dessutom svårigheter att få stopp på tåget i den panikstämning som naturligtvis lätt uppstår när man pressas av brandrök.

Jag har inte för avsikt att gå in på ansvarsfrågan vid detta aktuella olyckstillbud. Det blir säkert en utredning i vederbörlig ordning, och den får väl visa om det brustit i uppmärksamhet. Men vad som än kan komma fram ur den utredningen kvarstår det faktum att den mänskliga faktorn alltid finns med i bilden. Frågan måste då bli: Är det verkligen

nödvändigt att man i fredstid tar risker av denna typ?

Det har också vid upprepade tillfällen – och det var fördenskull jag tog med även tältbränderna i min fråga – hänt att tält plötsligt fattat eld. För något år sedan fick en grupp värnpliktiga rätta sig ut mitt i natten och förlorade dessutom sina personliga tillhörigheter. Det var halm som underlag i tältet, och det var en plåtkamin man hade som värmekälla.

Även om jag har full förståelse för att man vill göra övningarna så realistiska som över huvud taget kan vara möjligt, måste jag ifrågasätta om den brandfarliga halmen verkligen är det rätta materialet som underlag. Det har hänt så många gånger att människor råkat i livsfara till följd av brinnande halm. Det finns numera skumplast och annat material som bör gå att använda i sådana här sammanhang när man genomför fredliga övningar.

Jag beklagar att försvarsministern tycker att allt är välbeställt. Jag kan försäkra att de ynglingar som varit med i dessa dramatiska skeenden faktiskt har en annan mening, och jag hoppas att försvarsministern ändå är beredd att tänka om i denna fråga.

Herr ÅKERLIND (m):

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

En av anledningarna till frågan är de persontransporter per järnväg som sker och som nyligen föranlett ett allvarligt olyckstillbud. Försvarsministern redogör i svaret för säkerhetsbestämmelserna vid järnvägstransporter och anser att de väl fyller de krav som kan ställas. Men det kan ifrågasättas, som har sagts här tidigare, om det är nödvändigt att använda något så brandfarligt som halm i dessa vagnar, om det inte går att använda mindre brandfarligt material.

Vidare undrar jag om inte SJ efter alla sina järnvägsnedläggelser borde ha tillräckligt många personvagnar som skulle kunna användas till militära transporter, så att godsvagnstransporterna av manskap kunde reduceras och säkerheten och trivseln öka.

Men den främsta orsaken till min fråga var cykeltolkningarna. Här talas i olika sammanhang om behovet av ökad trafiksäkerhet. Nyligen genomfördes t. ex. en cykeltolkning längs E 4 genom Gävleborgs län, och jag undrar om inte trafiksäkerheten då åsidosattes. Cykeltolkning på en starkt trafikerad väg i vinterväglag måste innebära att man tar orimliga risker. Vid detta tillfälle hände enligt uppgift inget allvarligare än en omkullåkning med skrubbsår som följd, men riskerna i tät trafik är uppenbara.

Jag är ändå glad att försvarsministern i svaret uttalar att cykeltolkning från vissa synpunkter är en nödlösning och att åtgärder vidtagits för att i fredstid begränsa antalet längre förflyttningar med cykeltolkning. Varje minskning av cykeltolkningarna måste hälsas med tillfredsställelse. Det redovisas i svaret att antalet olyckor vid cykeltolkning trots detaljerade säkerhetsbestämmelser har varit 14 -15 per år. Jag tycker att det trots allt är en hög siffra som man måste se allvarligt på.

Det är viktigt att viljan att försvara landet är stark. Men för att den viljan skall stärkas krävs också att manskapet i fredstid inte utsätts för

Nr 50

Tisdagen den
4 april 1972

*Ang. säkerheten vid
militära manskaps-
transporter, m. m.*

större risker än som är absolut nödvändigt och att de inte upplever det som att de utsätts för onödiga risker.

Herr försvarsministern ANDERSSON:

Herr talman! Jag har många gånger i riksdagen uttalat mig både om cykeltolkning och om transport på järnväg i godsvagnar i samband med manövrar. Man har frågat: Är det nödvändigt att använda de transportsätten under fredstid? Finns det inte tillräckligt med civila transportmedel som kan tas fram — bussar, personvagnar osv.? Jo, det finns det. Brist på sådana transportmedel är inte skälet till att vi har övningar av detta slag.

Anledningen är den att om det skulle bli krig kommer huvuddelen av våra armétransporter att ske via cykeltolkning och med godsvagnar. Det är för att kunna planera för dessa masstransporter som vi vill skaffa oss erfarenheter och kunskaper om hur sådana transporter skall utföras och vilka anordningar som krävs i godsvagnarna — uppvärmningsanordningar, säkerhetsanordningar osv. Dessa transporter med godsvagn är ganska begränsade och har praktiskt taget bara en uppgift, nämligen att ge oss de erfarenheter som krävs för att vi i händelse av krig skall kunna sätta in masstransporterna. Om vi i fredstid av säkerhetsskäl helt avstod från att använda dessa transportmedel skulle vi om det blev krig, då dessa transporter kommer att överväga, inte ha de erfarenheter som är nödvändiga. Det är därför som jag inte kan tänka mig att man helt avstår från dessa övningsmoment.

När det gäller cykeltolkningen har jag den uppfattningen att vi borde göra förberedelser för att helt frånga den. Det kan ske om vi skaffar oss personaltransportvagnar, dragna av traktorer. En sådan anskaffning är påbörjad, men eftersom huvuddelen av armén vid mobilisering skulle transporteras på detta sätt krävs det en så stor mängd personaltransportkärror att kostnaden för en engångsanskaffning skulle bli ca 400 miljoner kronor. När engångsanskaffningen blir så dyrbar kan var och en räkna ut att det skulle bli ganska stora årliga kostnader för att hålla en sådan park av transportkärror — att underhålla dem, att ha dem i förråd osv. Det är alltså en mycket stor kostnad, och därför har vi tvingats att göra en avvägning och tills vidare avstå från denna anskaffning, som vi ekonomiskt inte ansett oss orka med. Vi har dock prövat ut kärrorna; de finns, och en mindre anskaffning anmälde jag här i svaret.

Detta är den principiella inställningen. Sedan har, med hänsyn till att man inte skall ta risker under fredstid, utformats mycket noggranna säkerhetsbestämmelser. Om kammarens ärade ledamöter lyssnade till min uppläsning av dessa säkerhetsbestämmelser för transport på järnväg, kan var och en förstå att det inte gärna skall kunna inträffa sådana olyckor som vi här diskuterar — om dessa säkerhetsbestämmelser följs. Och de är ju till för att följas.

Jag vill inte yttra mig om olyckan där uppe. Utredningen pågår och är alltså inte färdig. Vi får reda på vad det var som gjorde att det bl. a. utbröt panik i denna vagn. Det var ett mycket tråkigt olyckstillbud, som inte borde ha inträffat.

Herr talman! Försvarsministern hänvisar åter till gällande säkerhetsbestämmelser, men -- som jag har sagt tidigare -- aldrig så rigorösa bestämmelser skapar ju inga garantier. Det gäller det här området liksom många andra områden.

Tisdagen den
4 april 1972

*Ang. säkerheten vid
militära manskaps-
transporter, m. m.*

Här handlar det alltså om typer av transporter vilkas risker möjligen kan minska men aldrig helt kan elimineras, eftersom transportererna sker på ett sådant sätt att de oupplösligen är förknippade med risker långt större än när det gäller andra typer av personella transporter. Värderar man människoliv, då måste man också söka efter metoder som kan eliminera risker så långt detta är möjligt. I det här fallet ser jag bara en utväg, nämligen att man under fredstid upphör med transporter av människor i godsfinikor och med cykeltolkning.

Försvarsministern återupprepar det argument som tidigare har framförts i det här sammanhanget, nämligen att det skulle vara nödvändigt att öva soldaterna att färdas på detta sätt. Han säger bl. a. att cykeltolkningen måste "bedrivas med hänsyn till att detta förflyttningssätt inom överskådlig framtid är aktuellt under krigsförhållanden". I sitt andra anförande talar han också om nödvändigheten av att öva soldaterna, eftersom man behöver masstransporter i händelse av krig.

Vårt land har ju haft fred under 160 år, och åtskilligt talar för att vi kommer att få ha det också i fortsättningen. Men om så illa vore att läget skärptes och kriget stod för dörren, då är jag säker på att omställning till cykeltolkning, om den verkligen skulle behövas, kan ske utan att man låter generation efter generation av värnpliktiga utsättas för onödiga risker.

Försvarsministerns besked om att man håller på med en anskaffning av särskilda transportmedel för att kunna nedbringa cykeltolkningens omfattning innebär ju också att man inte tillmäter övningsargumentet någon större betydelse.

När soldaterna i Marmaläget kritiserade den cykeltolkning som här har använts som argument, framhöll de i en tidning att de misstänkte att det bara låg ekonomi- och sparsamhetstänkande bakom. Jag tycker att försvarsministerns anförande ger en viss bekräftelse på detta. Det gäller alltså pengar, det är en ekonomisk fråga. Man har satsat 10 miljoner för att kunna nedbringa cykeltolkningen. Jag menar att man bör värdera ett enda människoliv betydligt högre än dessa 10 miljoner. Räddar man ett enda människoliv, så har den investeringen gett en mycket god räntabilitet; ett människoliv är värt mycket mer. Följaktligen ser jag det så att man bör anskaffa den transportutrustning som är erforderlig för att man helt skall kunna slopa cykeltolkningen -- och inte i en fjärran framtid utan ganska omedelbart.

Visst finns det pengar. Vi satsar ju 7 miljarder till försvaret under nästa budgetår, och jag vill säga, herr försvarsminister, att det går att spara in pengar på annat håll. Man kan slopa exempelvis ett eller ett par Viggen-flygplan och satsa dessa pengar för att inköpa bl. a. den utrustning som krävs för att man helt skall kunna sluta med den här sortens transporter. Det är en form av transporter som kommer att förbli livsfarlig trots alla de säkerhetsbestämmelser som har relaterats.

Detsamma gäller transport av militär i godsfinka. Det kan inte vara nödvändigt att man transporterar folk på samma sätt som kreatur, har jag tidigare sagt, och det vidhåller jag. Jag tycker att om övningsmomentet när det gäller cykeltolkning är ett svagt argument, så är det ett betydligt svagare eller rent av obefintligt argument när det gäller transporter av militär trupp i godsvagnar. Det är ju inte ett sådant konststycke att man behöver träna för att åka i godsvagn. Det kan möjligen bli en självklar nödvändighet om vi befinner oss mitt i brinnande krig, men fördens skull behöver man ju inte öva på det sättet.

Från arméstaben har i en intervju sagts, efter den av mig återopade händelsen, att det är nödvändigt att träna folk att åka i godsfinkor. Jag tycker att det i alla sammanhang är ett löjeväckande argument. Förmodligen handlar det också här om ekonomi, och det är ett mera realistiskt argument, men jag tycker inte att det är ett respektabelt argument. Det finns resurser i vårt samhälle och inom ramen för försvarsdepartementets budget, så att man inte behöver ta risken att transportera folk i någonting som mycket lätt kan bli transportabla krematorier.

Herr ÖHVALL (fp):

Herr talman! Försvarsministern säger att man inte kan tänka sig att avstå från det övningsmoment som det skulle vara att transportera militär i järnvägsvagnar. Till skillnad mot herr Lövenborg förstår jag den synpunkten; jag menar att man måste acceptera att den militära ledningen och personalen behöver skaffa sig erfarenheter på det här området. Men vad jag inte kan förstå är att man skall behöva använda halm, som är ett så brandfarligt material, till underlag i dessa vagnar. Det kan inte på något sätt störa övningsmomentet om man använder mindre brandfarligt material som underlag.

Herr försvarsministern ANDERSSON:

Herr talman! Herr Lövenborg tycks alldeles bortse ifrån att den verksamhet som bedrivs inom försvaret naturligtvis innebär risker. Om vi skulle transportera på annat sätt än det vi nu använder, så innebär givetvis även sådana transporter risker. Vid marscher, direkt cykling utan tolkning och även vid transporter på järnvägar, med lastbilar och bussar, har vi tyvärr, eftersom det är fråga om masstransporter, då och då tvingats notera att det händer olyckor. Men sådan är ju vår verksamhet inom försvaret. Vi tvingas att under fredstid utbilda för förhållanden som inte liknar de nuvarande, vi tvingas att öva.

När det gäller cykeltolkningen tror jag att vi på sikt kommer att övergå till annat transportsätt; jag erkänner att det är en ekonomisk fråga som vi väl så småningom får tillfälle att lösa.

Då det gäller järnvägstransporter är det på ett annat sätt. Där skulle inte parken av personvagnar eller sovvnagnar räcka till vid de masstransporter som inträder på olika håll i landet i händelse av allmän mobilisering. Där är det kanske inte så mycket den enskilde soldatens övning att ligga på halm i en godsvagn det är fråga om, utan det är mest fråga om att genom övning – det förekommer inte i någon större

utsträckning — utprova den materiel som måste finnas till hands, som vi anskaffar under fredstid och som skall in i godsvagnarna, samt åstadkomma den erfarenhet för organisationen som man måste ha för att kunna organisera masstransporter.

Det är inte så enkelt som herr Lövenborg tycks vilja göra gällande att vid mobilisering organisera masstransporter av den svenska armén till olika delar av landet. Det är en ganska komplicerad och svår planering. Till hjälp har man bl. a. vissa av de upplysningar och erfarenheter man får vid de begränsade övningar som sker i praktiken på det här sättet.

Det är beklagligt att denna olycka höll på att inträffa — gudskelov blev det ingen olycka. Vi har nämligen under många år utan olyckor kunnat genomföra dessa prov, dessa övningar med masstransporter.

Herr LÖVENBORG (vpk):

Herr talman! Jag måste tyvärr skärpa mina formuleringar en smula.

Att försöka resonera bort de uppenbara risker som är förknippade med de här transportsätten går inte, och det är litet enkel demagogi när man säger att det är risker med alla sätt att transportera människor eller militär trupp. De två sätt som nämnts i den här debatten är och förblir två transportsätt med vilka alldeles speciella risker är förknippade.

Vad vi gör och vilka transporter vi använder oss av i krig är *en* sak, men de extraordinära förhållandena har ju inte med det här att göra. Och jag är fortfarande inte övertygad om nödvändigheten av att öva sig i cykeltolkning eller att öva sig att ligga i halm i godsvagnar. Vad som sker under fredstid är något helt annat än vad som sker under krigsförhållandena. Jag vill fråga om man även under fredstid med kallt blod -- för det är ju vad som sker -- skall riskera svenska pojars liv i onödan. Måste det hända någonting allvarligt innan man satsar medel för att onödiggöra transporter av den typ som vi här talat om?

Jag frågar vidare: Är det nödvändigt att den statistik som försvarsministern här presenterat präglas av flera dödsolyckor, innan man kan sidsteppa det militära tänkandet för att sätta den vanlige värnpliktige eller den s. k. repgubben i centrum — deras reaktioner och deras känslor? Den militära ledningen vill ha kvar den nuvarande ordningen, men det vill inte de värnpliktiga. Och jag tror att försvarsministern hade stått starkare, om han i det här fallet tagit parti för vad jag vill kalla den vanlige mannen i ledet i stället för att ta parti för dem som står högre upp på rangskalan.

Herr försvarsministern ANDERSSON:

Herr talman! Herr Lövenborg för ett alldeles orimligt resonemang.

Det här är inte en fråga om att ställa sig för eller emot den ena eller den andra gruppen, utan det är en fråga om huruvida vi även på transportområdet vill vara så beredda på krigssituationen att vi över huvud taget kan klara transporterna. Om vi slopade detta med övningar på godsvagnssidan, så skulle vi inte ha erfarenheter. Vi skulle ha mycket litet begrepp om vad det gäller och i den situationen kanske löpa risken att det uppstod fullkomligt onödiga olyckor, som inte skulle ha uppstått om vi, som vi nu gör, försökt skaffa oss erfarenheter.

En sak är om det råder fred, säger herr Lövenborg, en annan sak är om

Nr 50

Tisdagen den
4 april 1972

*Ang. säkerheten vid
militära manskaps-
transporter, m. m.*

Tisdagen den
4 april 1972

*Ang. säkerheten vid
militära manskaps-
transporter, m. m.*

det är krig. Men det går inte att resonera på det sättet när det gäller det svenska försvaret. Vi måste utnyttja fredstiden till att öva för krigssituationer. Vi måste skaffa oss vissa erfarenheter. Det finns inte en försvarsmakt i hela världen som underlåter att öva transporter både på landsväg och på järnväg. Vi är tvungna att göra det, ty det är en mycket stor, omfattande och komplicerad apparat, om vi i stället för att transportera några tusen pojkar, som vi gör nu, skulle transportera hundratusentals soldater på kort tid.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 4 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts proposition nr 49 till skatteutskottet.

§ 5 Föredrogs och hänvisades motionerna
nr 1509–1512 till näringsutskottet,
nr 1513 till skatteutskottet och
nr 1514 till justitieutskottet.

§ 6 Föredrogs, men bordlades åter konstitutionsutskottets betänkanden nr 13–15, finansutskottets betänkanden nr 9–13, skatteutskottets betänkande nr 13, justitieutskottets betänkanden nr 5 och 6, försvarsutskottets betänkanden nr 10–12, socialförsäkringsutskottets betänkande nr 12, utbildningsutskottets betänkanden nr 4–6, trafikutskottets betänkanden nr 1, 3, 5 och 6 samt jordbruksutskottets betänkanden nr 1, 2, 7 och 8.

§ 7 Herr talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden trafikutskottets betänkanden nr 1, 3, 5 och 6 samt sist justitieutskottets betänkanden nr 5 och 6.

§ 8 Interpellation nr 102 ang. vuxenutbildning för tidigare specialklass-elever och särskoleelever

Ordet lämnades på begäran till

Herr STRÖMBERG (fp), som yttrade:

Herr talman! I propositionen 35 år 1970 angående ökat stöd till vuxenutbildningen anfördes att "vid den fortsatta reformeringen av vuxenutbildningen är en av de viktigaste frågorna hur man skall nå dem som har kort eller bristfällig utbildning". Denna grundtanke har fått stöd, och det torde vara en allmän uppfattning att de lågutbildade måste ges prioritet vid det fortsatta reformarbetet.

I propositionen 26 år 1972 angående vuxenutbildning säger föredraganden bl. a.: "Det viktigaste inslaget i de närmaste årens arbete med vuxenutbildningen måste förbli att nå dem som är i störst behov av vuxenutbildningen." Samma prioritering gäller alltså i de båda propositionerna.

I motionsparet I:1071 och II:1256 vid 1970 års riksdag behandlades de speciella vuxenutbildningsproblem som föreligger för de ungdomar som lämnat grundskolan från specialklass eller från särskola. Bl. a. anfördes i motionerna: "De ungdomar som lämnat skolan från en specialklass eller från särskolan har i regel ett betydligt sämre utgångsläge än andra. Härtill kommer att i ett snabbt föränderligt samhälle utbildningsklyftan blir alltmer besvärande. Den nuvarande vuxenutbildningen anknyter i regel till förkunskaper och använder en studietakt, som är främmande för dessa ungdomar. Resultatet blir att man drar sig för att söka sig till vuxenutbildningen. Dessutom är dessa elever vana vid en mer individuell undervisning än den vuxenutbildningen normalt medger."

Motionerna hade följande hemställan:

"att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär förslag om vuxenutbildning för f. d. elever i den obligatoriska skolans specialklasser och i särskolan enligt de riktlinjer som framförts i motionen".

Statsutskottet skrev i sitt utlåtande nr 190 år 1970: "Vad slutligen gäller motionerna I:1071 och II:1256 vill utskottet kraftigt understryka önskvärdheten av att man på lämpligt sätt söker tillgodose f. d. specialklasselävers och f. d. särskolelävers behov av för dem särskilt anpassad vuxenundervisning. Utskottet förutsätter att denna fråga beaktas av utbildningsmyndigheterna. Vad utskottet nu anført med anledning av dessa motioner bör riksdagen som sin mening ge till känna för Kungl. Maj:t."

Riksdagen beslöt enligt utskottets förslag.

Med hänvisning till det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr utbildningsministern få ställa följande fråga:

Vilka åtgärder har statsrådet vidtagit för att tillgodose f. d. specialklasselävers och f. d. särskolelävers behov av för dem särskilt anpassad vuxenutbildning?

Denna anhållan bordlades.

§ 9 Interpellation nr 103 om åtgärder med anledning av det växande antalet narkotikapåverkade motorförare

Ordet lämnades på begäran till

Herr WIKLUND i Stockholm (fp), som yttrade:

Herr talman! Vid det tvärvetenskapliga symposium angående narkotikafrågan, som hölls i Strasbourg den 20–24 mars i år på inbjudan av Europarådet och WHO, framlades ett flertal rapporter rörande olika sidor av denna fråga.

En av dessa rapporter hade utarbetats av den danske kriminalvårdschefen H. H. Brydensholt, som i sin rapport anlade lagstiftningssynpunkter på narkotikaproblemet. I ett särskilt avsnitt av rapporten pekade rapportören på hur det växande narkotikamissbruket också har negativa konsekvenser inom motortrafiken, där narkotikapåverkade motorförare utgör en uppenbar trafikfara av ungefär samma slag som rattfylleristerna. Motåtgärder synes därför vara påkallade, och i varje fall är ökad

uppmärksamhet rörande detta specialproblem erforderlig.

Mot angiven bakgrund hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr justitieministern få ställa följande fråga:

Om justitieministern delar oron över den trafiksäkerhetsrisk, som det sannolikt växande antalet narkotikapåverkade motorförare i trafiken innebär och som kom till uttryck vid Strasbourgsymposiet i narkotikafrågan nyligen, vilka speciella motåtgärder är justitieministern då beredd att vidtaga eller överväga (särskild utredning för att statistiskt klarlägga läget, eftersom speciell statistik över beivrade fall av narkotikapåverkan vid framförande av motorfordon inte nu föres, åtgärder av tekniskt-vetenskaplig art för att främja tillkomsten av test- och mätapparat avseende narkotikapåverkan motsvarande den apparatur, som användes vid misstanke om rattfylleri, lagstiftningsåtgärder etc.)?

Denna anhållan bordlades.

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

Nr 44 med förslag till lag om ändring i värnpliktslagen (1941:967), m. m.

Nr 62 med förslag till lag om ändring i lagen (1938:274) om rätt till jakt

Nr 71 angående godkännande av konvention om förhindrande av havsföroreningar genom dumpning från fartyg och luftfartyg

Nr 73 med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1952:98) med särskilda bestämmelser om tvångsmedel i vissa brottmål

Nr 77 med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370), m. m.

§ 11 Anmälades och bordlades

riksdagens revisorers berättelse över verkställd granskning av Stiftelsen Riksbankens jubileumsfond, såvitt gäller verksamheten under år 1971, samt

skrivelse från fullmäktige i riksbanken angående ändringar i bankoreglementet.

§ 12 Anmälades och bordlades

Skatteutskottets betänkande:

Nr 14 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972:20 med förslag till förordning om ändring i förordningen (1971:50) om särskilt investeringsavdrag vid taxering till statlig inkomstskatt jämte motioner

Socialförsäkringsutskottets betänkanden:

Nr 15 i anledning av motioner om rätt till allmän tilläggspension för hemarbetande make m. m.

Nr 16 i anledning av motioner angående utvidgad ersättningsrätt enligt lagen om allmän försäkring

Socialutskottets betänkanden:

Nr 2 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972:6 med förslag till lag om fastställande av könstillhörighet i vissa fall, m. m. jämte motion

Nr 3 i anledning av motioner om patientombudsmän och vårdombudsmän m. m.

Nr 4 i anledning av motioner om sjukvårdskostnaderna för trafikolycksfall

Nr 7 i anledning av motion om rätt för arbetstagare till längre sammanhängande ledighet

Utbildningsutskottets betänkanden:

Nr 7 i anledning av Kungl. Maj:ts i propositionen 1972:1 gjorda framställningar om anslag för budgetåret 1972/73 i vad avser lärarutbildning jämte motioner

Nr 8 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972:14 med förslag till lag om ändring i skollagen (1962:319), m. m. jämte motion

Jordbruksutskottets betänkanden:

Nr 5 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972:16 om godkännande av konvention mellan Sverige och Norge om renbetning m. m. jämte motioner

Nr 6 i anledning av motioner angående jordbrukets rationalisering

Näringsutskottets betänkande:

Nr 15 i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar i propositionen 1972:1 om vissa anslag för budgetåret 1972/73 inom industridepartementets verksamhetsområde jämte motioner

§ 13 Anmälades och bordlades följande motioner:

Nr 1515 av fröken *Bergström* och herr *Ekinge*

Nr 1516 av herr *Clarkson*

Nr 1517 av herrar *Gustavsson* i Alvesta och *Nilsson* i Tvärålund

Nr 1518 av herr *Hamrin m. fl.*

Nr 1519 av herr *Hedin m. fl.*

Nr 1520 av fru *Marklund m. fl.*

Nr 1521 av herr *Ringaby m. fl.*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 24 angående ändrad organisation av verksamheten med hjälpmedel för handikappade m. m.

Nr 1522 av herr *Olof Johansson* i Stockholm *m. fl.*

Nr 1523 av herr *Lothigius* och fru *Mogård*

Nr 1524 av herr *Måbrink m. fl.*

Nr 1525 av herr *Norrby* i Åkersberga

Nr 1526 av herr *Turesson*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 25 med förslag till lag om förbud mot spridning av bekämpningsmedel från luften

Nr 50

Tisdagen den
4 april 1972

Nr 50

Tisdagen den
4 april 1972

- Nr 1527 av herr *Hermansson m. fl.*
- Nr 1528 av herr *Karlsson i Malung m. fl.*
- Nr 1529 av herr *Larsson i Staffanstorp m. fl.*
- Nr 1530 av herr *Magnusson i Borås m. fl.*
- Nr 1531 av herr *Nordstrandh m. fl.*
- Nr 1532 av herr *Nordstrandh m. fl.*
- Nr 1533 av herr *Nordstrandh m. fl.*
- Nr 1534 av herr *Nordstrandh m. fl.*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 26 angående vuxen-
utbildning

- Nr 1535 av herr *Svensson i Malmö m. fl.*
- Nr 1536 av fru *Söder m. fl.*
- Nr 1537 av herrar *Wijkman och Carlshamre*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 27 angående studie-
socialt stöd

- Nr 1538 av fru *Hambraeus*
- Nr 1539 av herr *Larsson i Staffanstorp m. fl.*
- Nr 1540 av herr *Nordstrandh m. fl.*
- Nr 1541 av herr *Richardson*
- Nr 1542 av herr *Svensson i Malmö m. fl.*
- Nr 1543 av herr *Wennerfors*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 29 angående insti-
tutet för social forskning

- Nr 1544 av herr *Andersson i Örebro m. fl.*
- Nr 1545 av herr *Brundin m. fl.*
- Nr 1546 av fröken *Eliasson* och herr *Gustavsson i Alvesta*
- Nr 1547 av herr *Hermansson m. fl.*
- Nr 1548 av herr *Sjönell m. fl.*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 31 om inrättande
av Sveriges exportråd, m. m.

- Nr 1549 av herr *Brundin m. fl.*
- Nr 1550 av herr *Gustafsson i Byske m. fl.*
- Nr 1551 av herr *Helén m. fl.*
- Nr 1552 av fru *Lewén-Eliasson m. fl.*
- Nr 1553 av herr *Magnusson i Borås m. fl.*
- Nr 1554 av fru *Nordlander m. fl.*
- Nr 1555 av herr *Sellgren*
- Nr 1556 av herr *Sjönell m. fl.*

Nr 1557 av fru *Sundberg* och fru *Olsson i Helsingborg*
avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 33 med förslag till
riktlinjer för och organisation av samhällets konsumentpolitik m. m.

- Nr 1558 av fru *Mogård*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 39 angående stöd
till kollektiv forskning inom miljövärdsområdet

Nr 1559 av herr *Löfgren m. fl.*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 42 angående fortsatt valutareglering

Nr 50

Tisdagen den
4 april 1972

Nr 1560 av herr *Andersson* i Örebro *m. fl.*

Nr 1561 av herr *Magnusson* i Borås *m. fl.*

Nr 1562 av herr *Nordgren m. fl.*

Nr 1563 av herr *Sjönell m. fl.*

Nr 1564 av herr *Svensson* i Malmö *m. fl.*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 46 angående åtgärder för att påverka strukturomvandlingen inom vissa branscher

Nr 1565 av herr *Ericsson* i Åtvidaberg *m. fl.*

Nr 1566 av herr *Åsling m. fl.*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 47 angående åtgärder för möbelindustrin, snickeriindustrin *m. fl.*

Nr 1567 av herr *Zachrisson* och fru *Gradin*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 59 angående anslag till produktionsbidrag och samdistributionsrabatt för dagstidningar

Nr 1568 av fru *Åsbrink*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 61 med förslag till lag om ändring i ölförsäljningsförordningen (1961:159), *m. m.*

Nr 1569 av herr *Westberg* i Ljusdal *m. fl.*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 75 angående försvarets fortsatta inriktning *m. m.*

§ 14 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelades att följande enkla frågor framställts, nämligen

den 28 mars av

Nr 149 Fru *Nordlander* (vpk) till herr handelsministern angående affärernas öppethållande under söndagar:

Har statsrådet observerat den uppenbarligen prisuppdrivande annonseringen liksom övriga attraherande anordningar för särskilt varuhusens öppethållande under söndagar och ger detta statsrådet anledning till att ånyo uppta frågan om affärstidslagen till omprövning?

Nr 50

den 29 mars av

Tisdagen den
4 april 1972

Nr 150 Herr *Hermansson* (vpk) till herr statsministern angående förekomsten av åsiktsregistrering genom statliga organ:

Överväger regeringen åtgärder för att antagna lagar skall följas och undersökning respektive registrering av politiska åsikter genom olika statliga organ bringas att upphöra?

§ 15 Kammaren åtskildes kl. 16.44.

In fidem

BENGT TÖRNELL

/Solveig Gemert