

Tisdagen den 9 november

Kl. 16.00

§ 1 Justerades protokollet för den 29 oktober.

§ 2 Herr talmannen anmälde att till kammaren överlämnats Kungl. Maj:ts skrivelse nr 161 angående muntligt meddelande till riksdagen.

Av denna skrivelse, som nu föredrogs och lades till handlingarna, inhämtades att Kungl. Maj:tt beslutat att i den i 56 § riksdagsordningen stadgade ordningen till riksdagen gjordes meddelande rörande affärstidslagstiftningen samt förordnat att meddelandet skulle framföras av herr handelsministern Feldt.

Herr talmannen tillkännagav att ifrågavarande meddelande skulle lämnas vid början av kammarens sammanträde onsdagen den 10 november kl. 10.00 samt erinrade om att motionsrätt förelåg i detta ärende.

§ 3 Ang. omprövning av beslut om nedläggning av järnvägslinjer

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Josefsons* i Arrie (c) i kammarens protokoll för den 27 oktober intagna fråga, nr 334, och anförde:

Herr talman! Herr Josefson i Arrie har frågat mig om den nyligen tillkännagivna regionala trafikplaneringen innebär att beslut angående nedläggning av järnvägsstationer och indragning av järnvägslinjer som skulle ha företagits åren 1972–1974 blir föremål för omprövning.

I samband med att beslutet om uppdrag till samtliga länsstyrelser att genomföra en regional trafikplanering tillkännagavs uttalade jag, att regeringen fram till den 1 oktober 1974 kommer att iaktta viss återhållsamhet i fråga om beslut rörande nedläggning av ytterligare järnvägslinjer. Vid regeringens bedömning av ineliggande och inkommande ärenden om järnvägsnedläggningar får således viss hänsyn tas till den igångsatta regionala trafikplaneringen och till de möjliga återverkningar denna kan få på bandelar och stationer. De beslut som redan fattats berörs icke. Inte heller berörs trafik som SJ bedriver enligt överenskommelse med beställare.

Herr JOSEFSON i Arrie (c):

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

När regeringen lät meddela att man uppdragit åt länsstyrelserna att i samverkan med berörda myndigheter – jag förmodar det gäller såväl kommuner som landsting – genomföra en regional trafikplanering mottogs detta icke minst från centrens sida med stor tillfredsställelse. Det var ett gammalt centerkrav, i stort tillstyrkt av riksdagen, som härmed

Tisdagen den
9 november 1917

*Ang. omprövning av
beslut om nedlägg-
ning av järnvägs-
linjer*

Ang. konstruktionen av förarhytten i vissa lastfordon

skulle komma att förverkligas. Men när jag läste kommentaren i pressen till detta var det en fråga som jag ställde mig och det var just hur man skulle behandla de indragningar som var beslutade och skulle verkställas under de tre år som man beräknar att utredningar skulle pågå.

Det uttalande som gjordes i presskommunikén tolkades olika av pressen. I en del tidningar läste man ett TT-meddelande som man kunde tyda på det sättet att omprövningen inte enbart skulle beröra de nya fallen utan det skulle också ske en omprövning av det som SJ planerat skulle indras under denna tid.

Jag måste säga att jag hade väntat mig ett något mera positivt svar. Syftet med planeringen är ju att man här skall få till stånd en samordning av olika myndigheters ställningstaganden. Eftersom jag på nära håll har exempel på att denna samordning inte har skett tillfredsställande tror jag att kommunikationsministern förstår mig när jag hade väntat mig att det skulle vara möjligt att få en omprövning till stånd.

Jag har exempel på nära håll på att landsting bestämmer att en kommun skall tillhöra en viss ort när det gäller sjukvården, både den öppna och den slutna. Länskolnämnden beslutar att gymnasium skall finnas på samma ort. Sedan beslutar SJ att dra in det allra mesta av kollektiv förbindelse med just den orten. Jag beklagar att man inte kan göra en omprövning i vissa fall. Det är ju just för att få till stånd en samordning av trafikplaneringen som man nu har tagit detta initiativ.

Behandlingen av frågan skulle bli en helt annan, om man utgick från den trafik som vi oundgängligen behöver och inte som nu huvudsakligen diskuterar vem som skall betala kostnaden för denna trafik, om den skall bibehållas. Det skulle ha varit oerhört värdefullt om man hade utgått från den förra synpunkten. Vem som skall stå för kostnaden fick då bli en andrahandsfråga.

Det uttalas i svaret på min fråga att man kommer att vara återhållsam med nedläggningarna. Jag vill fråga om detta inte alls gäller busslinjerna, vilket i så fall skulle betyda att nedläggningarna där kommer att ske i oförminskad takt.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 4 Ang. konstruktionen av förarhytten i vissa lastfordon

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara fru *Normarks* (s) i kammarens protokoll för den 28 oktober intagna fråga, nr 335, och anförde:

Herr talman! Fru Normark har frågat mig om jag är beredd att medverka till att sådana bestämmelser utformas för förarhyttens konstruktion i lastfordon av s. k. bulldoggtyp att säkerheten förbättras för förare och passagerare.

Förare och passagerare i s. k. frambyggda bilar, dvs. bilar där framsätena är placerade längst fram i fordonet vid sidan av eller framför motorn, har ofta en utsatt position i händelse av kollision med annat fordon eller fast hinder. I en sådan frambyggd bil saknas nämligen det

skydd som motor och motorhuv m. fl. fordonsdetaljer erbjuder på en konventionellt konstruerad bil.

Inom trafiksäkerhetsverket är man väl medveten om behovet av att bästa möjliga skydd skapas för förare och passagerare i frambyggda bilar. Verket arbetar också för närvarande på bestämmelser i detta syfte, och enligt vad jag inhämtat planerar man att fastställa nya föreskrifter i saken senast under april månad nästa år.

Fru NORMARK (s):

Herr talman! Jag tackar statsrådet Norling för svaret på min fråga, vilket jag uppfattar som positivt. Anledningen till min fråga är den svåra olyckan i Mårdsele i Västerbotten den 13 juli i år, då en bryggeribil körde av vägen, varvid förarhytten demolerades och fattade eld. Föraren klämdes fast och brändes till döds.

Särskilt tragiska omständigheter fäste uppmärksamheten just vid denna händelse. Man frågar sig: Vad kan göras för att undvika nya dödsolyckor med dessa fordon? Är det fel på fordonets konstruktion? Är utrustningen otillräcklig? Kan åtgärder i något annat avseende vidtas?

Livsmedelsarbetareförbundet skrev den 16 juli till statens trafiksäkerhetsverk angående ifrågavarande biltyp, som är den dominerande inom distributionen och som används av både det privata näringslivet, stat och kommun. Förbundet framhöll följande:

”Inom livsmedelsbranschen förekommer dessa bilar mestadels i den mindre och medelstora klassen. Oftast är de utrustade med låg hjulställning och försänkt tak för att underlätta lastning och lossning. Otivvelaktigt är bulldoggbilarna smidiga i trafiken och ur denna synpunkt säkra fordon.

Emellertid kan vi konstatera att konstruktionen av förarhytten är mycket undermålig i förhållande till bilens lastkapacitet. Förarhyttens plåthölje är vanligen av mycket tunn bilplåt. Motorn är placerad inne i förarhytten vid sidan av förarplatsen. Förarens fotmanövrering finns i anslutning till hyttens front. Den tunna plåten tjänar endast som regn- och vindskydd för chauffören. Hyttens bakre fästen är oftast av klen konstruktion, varför de tungt lastade flaken vid sammanstötningar skjuts fram mot hytten. Även vid mildare sammanstötningar kan allvarliga kroppsskador uppstå.”

Förbundet föreslog också säkerhetsbalkar av något slag. Vidare, ansåg förbundet, borde varje lastfordon förses med släckningsaggregat.

Trafiksäkerhetsverket anförde i sitt svar ungefär de synpunkter som kommunikationsministern har framhållit, och jag behöver inte upprepa dem.

Det är alldeles tydligt att det är aktuellt med skärpta säkerhetsbestämmelser när det gäller dessa fordon, och om de innebär genomgripande förändringar i förarhyttens konstruktion kommer stora ekonomiska intressen in i spelet. Man får räkna med att fordonsfabrikanterna har kostnaderna för t. ex. ändringar av bilmodeller i klart minne. Men detta får inte hindra att arbetarskyddet förbättras.

Jag vill tillägga att Transportarbetareförbundet har framhållit att förarutbildningen är dålig. Kan något göras för att förbättra den?

*Ang. åtgärder för
förbättrad trafik-
säkerhet*

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skulle ha kunnat låta bli att replikera. Det blir närmast bara ett fullföljande av mitt frågesvar till fru Normark som jag kommer med nu, mot bakgrunden av vad fru Normark nämnde om det som borde ske vid de skärpningar som väl kommer.

I det arbete som trafiksäkerhetsverket håller på med ingår bl. a. att mycket noggrant se på de s. k. mindre typerna av distributionsbilar. Verket skall titta på frontplåtar och en del andra ting och över huvud taget se över hela det här området så långt det anses nödvändigt. Jag tror således att det fru Normark räknade upp i allt väsentligt kommer att vara med vid den prövning som trafiksäkerhetsverket har i gång och som jag har signalerat resultat av under första halvåret nästa år.

Fru NORMARK (s):

Herr talman! Jag tackar för de ytterligare upplysningar kommunikationsministern lämnade.

I samband med den olycka jag tidigare nämnde och den tidningspolemik som sedan följde framkom det kanske inte riktigt att olyckan kunde bero på ett dåligt arbetarskydd. Man fäste sig vid helt andra omständigheter. De företrädare för Transportarbetareförbundet som jag haft kontakt med ansåg att det inträffade mest berodde på en dålig förarutbildning, men därom framkom ingenting i debatten i samband med olyckan. Vad som framhölls var huvudsakligen hjälpförarens reaktion och sådana saker. Ett par tidningar tog med kraft upp arbetarskyddet i det här sammanhanget, och det är jag tacksam för. Arbetarskyddet är viktigast.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 5 Ang. åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Stålhammars* (fp) den 14 oktober framställda interpellation, nr 140, och anförde:

Herr talman! Herr Stålhammar har frågat mig, om jag är beredd att redogöra för de alternativa förslag till förbättrad trafiksäkerhet som trafiksäkerhetsverket har utarbetat och för regeringens inställning till de olika förslagen.

Trafiksäkerhetsverket har i sin anslagsframställning för budgetåret 1972/73 uppgivit att verket under hösten avser att i särskild framställning redovisa synpunkter på den samlade målsättningen för trafiksäkerhetsarbetet. I avvaktan på att en sådan framställning inkommer har jag givetvis ingen möjlighet att uttala mig om innebörden av eventuella förslag.

Herr STÅLHAMMAR (fp):

Herr talman! Jag frågade i min interpellation, om kommunikationsministern var beredd att redogöra för de alternativa förslag till förbättrad trafiksäkerhet som trafiksäkerhetsverket har utarbetat och för regering-

ens inställning till de olika förslagen. Svaret från herr Norling blir då – och det är kanske naturligt – att det inte går att svara på interpellationen, eftersom några sådana förslag som jag åsyftar ännu inte har framlagts officiellt. Detta är naturligtvis riktigt, men kvar står dock det faktum att vi har kunnat läsa om dessa olika förslag i de flesta tidningar under sommaren. I TSV-Kontakt, som är trafiksäkerhetsverkets interna tidning, fanns en stor artikel om trafiksäkerhetsverkets förslag i nr 6 den 30 juli 1971. Aftonbladet hade lördagen den 3 juli 1971 en stor artikel om de olika förslagen, och man presenterade mycket ingående de fyra alternativen. I Svenska Dagbladet intervjuades vid samma tid flera riksdagsmän om hur de såg på de förslag som trafiksäkerhetsverket ämnade förelägga regeringen.

I korthet går trafiksäkerhetsverkets program ut på att man enligt alternativ 1 tänker sig en oförändrad nivå när det gäller trafikolyckorna, alltså med ungefär 1 300 dödsoffer och 24 000 skadade per år. Enligt alternativ 2 vill man successivt försöka minska antalet skadade och döda med 20 procent i förhållande till siffrorna för år 1970, räknat under en femårsperiod. I alternativ 3 vill man minska antalet skador och dödsolyckor med 40 procent i förhållande till 1970 under en femårsperiod, och i alternativ 4, som är det mest långtgående, vill man successivt minska olyckorna och antalet döda med 60 procent i förhållande till 1970 under en femårsperiod. Dessa siffror skall inte ses som definitiva, men de visar inriktningen på arbetet. Det går naturligtvis inte att få fram några exakta värden.

Det intressanta med dessa förslag är att TSV preciserar en klar målsättning som kommer att leda till en samordning av trafiksäkerhetsresurserna. Man anger vilka metoder som skall användas för att man skall kunna uppfylla målen i de olika alternativen. Några exempel: *Alternativ 1* innebär en ökning av den allmänna kunskapsnivån, utökat moment landsvägskörning för förarna, genomförande av det differentierade körkortssystemet, vidgad kontroll av körkortsinnehavarna etc. *Alternativ 2* går några steg längre. Där vill man lägga till vägbelysning på vissa trafikolycksdrabbade avsnitt, ljusa vägbeläggningar, halkbekämpningsmedel, effektivare trafikövervakning etc. I *alternativ 3* vill man t. ex. utöka kontrollbesiktningen på gamla bilar till två gånger om året samt införa tekniska anordningar för att förhindra framförandet av bilen om föraren är berusad. I *alternativ 4* vill man påskynda utvecklingsarbetet i fråga om tekniska säkerhetskrav på fordon. Man vill bl. a. lagstifta om säkerhetsbältet. Man vill införa periodisk kontroll av körkortsinnehavarnas trafikkompetens och hälsa fr. o. m. 1973.

Jag skall inte gå in på en analys av de olika förslagen här. Vi får väl återkomma till den saken senare. Men det intressanta i det som vi kunnat läsa om i tidningarna är att det finns formulerade mål för trafiksäkerhetsarbetet uttryckta i fyra alternativa förslag. Det finns förteckningar över de metoder man skall använda. Dessa metoder är till mycket stor del baserade på forskning och erfarenhet som man vunnit och som direkt går att härleda till en minskning i antalet skadade och döda, i relation till förbättringar i vissa faktorer som för närvarande påverkar riskerna för trafikolyckor, t. ex. kunskap, vägbeläggning, fordonens utseende, utfö-

*Ang. åtgärder för
förbättrad trafik-
säkerhet*

rande, säkerhetsföreskrifter etc.

Det finns alltså åtskilligt som man kunnat läsa om i tidningarna och som inte är officiellt ännu, men av vilket det framgår att det krävs omfattande insatser och ekonomiska satsningar för att komma till rätta med trafikolyckorna. Min fråga till kommunikationsministern blir då om det i detta läge inte vore bäst att tillsätta en speciell arbetsgrupp, bestående av både politiker och experter, för att analysera trafiksäkerhetsverkets förslag. En sådan grupp skulle sedan via regeringen kunna förelägga riksdagen ett förslag till utformning av ett program som både till omfattning och innehåll, målsättning och krav på ekonomiska satsningar har förankringar i riksdagen. Man kan knappast begära att trafikutskottet skall ha möjlighet att direkt ta ställning till ett så omfattande och i mycket stor utsträckning revolutionerande förslag som detta, jämte sina övriga arbetsuppgifter. Skall vi lyckas med vår målsättning att minska antalet trafikolyckor - och den är vi överens om - så behövs utan tvekan en gemensam samling och kraftansträngning. Därför vore det verkligen på sin plats att låta en speciell arbetsgrupp få ta ställning till denna fråga innan trafiksäkerhetsverkets förslag föreläggs riksdagen för beslut.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag delar helt och hållet herr Stålhammars intresse för de förslag som är signalerade i trafiksäkerhetsverkets anslagsframställning för det kommande budgetåret. Jag skall med stor uppmärksamhet ta del av dessa förslag när de läggs fram.

Jag har däremot inte samma uppfattning som herr Stålhammar i fråga om vad vi bör diskutera och inte diskutera utifrån pressuppgifter om dessa förslag. Jag tycker inte att sådana pressuppgifter bör debatteras i riksdagen. Vi får väl i lugn och ro avvakta att trafiksäkerhetsverket gör sin framställning. Det kan ju tänkas att det förhållandet att trafiksäkerhetsverket ännu inte har gjort den beror på att man överarbetar den, kompletterar den eller någonting annat. Om det förhåller sig så vore det ännu mer riskabelt, och dessutom över huvud taget inte riktigt, att i riksdagen debattera uppgifter som lämnades i pressen för några månader sedan. Jag hoppas att herr Stålhammar delar min uppfattning på den punkten.

Frågan om vad som skall ske när vi får denna framställning bör naturligtvis bedömas i det ögonblicket. Herr Stålhammar antyder behovet av att en speciell arbetsgrupp tillsätts. Samma sak må gälla om den frågan. Tids nog får riksdagen möjlighet att debattera alternativa förslag i anledning av trafiksäkerhetsverkets propäer.

Jag vill kort och gott att vi skall vänta med diskussionen om dessa i och för sig viktiga frågor tills vi har ett sakmaterial framför oss.

Herr STÅLHAMMAR (fp):

Herr talman! Jag sade i mitt första anförande att jag förstod att kommunikationsministern inte kunde debattera sakinnehållet i de förslag som har presenterats i pressen. Det var emellertid inte i vilken press som helst som de presenterades. Visserligen kunde vi läsa om dem i

Aftonbladet men också i trafiksäkerhetsverkets egen tidning, som har haft en seriös presentation av de förslag som man tänker lägga fram för departementet.

Jag tolkar emellertid kommunikationsministerns senaste anförande som mycket positivt. Han sade att när förslagen blivit officiellt framförda finns det också möjligheter att tillsätta en speciell arbetsgrupp med både parlamentariker och experter som får analysera och bearbeta materialet och lägga det till grund för ett program för ökad trafiksäkerhet.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 123

Tisdagen den
9 november 1971

Om ökat anslag till investeringar inom televerkets verksamhetsområde under budgetåret 1971/72

§ 6 Om ökat anslag till investeringar inom televerkets verksamhetsområde under budgetåret 1971/72

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Enskogs* (fp) den 14 oktober framställda interpellation, nr 148, och anförde:

Herr talman! Herr Enskog har frågat mig om jag föreslagit eller kommer att föreslå ökade investeringsmedel för televerkets verksamhet under budgetåret 1971/72.

I 1971 års statsverksproposition föreslog jag ett anslag till televerket, som skulle medge en investeringsram budgetåret 1971/72 på ca 625 miljoner kronor, vilket innebar en ökning med ca 30 miljoner kronor jämfört med föregående år. Ökningen fann jag motiverad med hänsyn till såväl kundernas servicekrav som personalens sysselsättningsförhållanden.

Regeringen har sedan början av sommaren vidtagit en rad åtgärder mot arbetslösheten. För att skapa ytterligare arbetstillfällen har regeringen bl. a. ställt ytterligare nära 60 miljoner kronor till televerkets förfogande för tidigareläggning av husbyggen, anläggningsarbeten och industribeställningar. Dessa åtgärder har i rådande arbetsmarknadsläge gett åtskilliga personer sysselsättning samtidigt som de anslagna medlen haft positiv effekt på trafik- och serviceförhållandena inom televerket.

Det är riktigt som herr Enskog anført i sin interpellation att de åtgärder jag nu nämnt främst gett personal utanför televerket sysselsättning. Jag har emellertid också noga följt sysselsättningsläget för televerkets anställda.

När verket i slutet av sommaren anmälde att läget krävde en vidgning av investeringsramen för att friställningar skulle undvikas, fick televerket omgående utöver tidigare nämnda 60 miljoner kronor ytterligare drygt 10 miljoner kronor att användas för produktiva, sysselsättningsskapande investeringar.

De vidtagna åtgärderna har hittills bedömts tillräckliga för att trygga sysselsättningen i televerket. Givetvis kommer regeringen även i fortsättningen att noga följa utvecklingen såväl vid televerket som inom andra områden.

Herr ENSKOG (fp):

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

Tisdagen den
9 november 1971

*Om ökat anslag till
investeringar inom
televerkets verk-
samsområde
under budgetåret
1971/72*

interpellation. Anledningen till denna var de svårigheter som televerket, dess anställda och dess kunder kommit i på grund av de alltför knappa investeringsmedlen. Jag angav i motiveringen flera skäl till att man i dagens läge borde öka investeringarna, och jag skall upprepa de viktigaste:

1. Det skulle medföra ökad sysselsättning vid televerket och hos dess underleverantörer.
2. Det skulle medföra kortare leveranstider.
3. Det skulle medföra minskad spärr, dvs. bättre framkomstmöjligheter.
4. Det skulle på sikt medföra minskat antal fel och därmed ge möjlighet till snabbare felavhjälpning.
5. Det skulle på sikt också förbättra lönsamheten.

Jag skulle ha kunnat ange flera andra skäl. Herr statsrådet anför att investeringsramen för budgetåret 1971/72 ökades med 30 miljoner kronor till 625 miljoner. Det är ungefär 5 procents ökning. Bara löneökningarna för den personal som sysslar med anläggningsarbeten uppgår till storleksordningen 15 procent på ett år. Den höjda momsen liksom höjda materielpriser i övrigt och arbetstidsförkortningen medför att den totala ökningen blir kanske 20 procent. Vidgningen av investeringsramen med 30 miljoner kronor är alltså reellt en minskning av mycket stor omfattning.

Kommunikationsministern säger nu att när verket i slutet av sommaren anmälde att läget krävde en vidgning av investeringsramen för att friställningar skulle undvikas, fick televerket omgående ytterligare drygt 10 miljoner kronor, att användas för produktiva, sysselsättningsskapande investeringar. "De vidtagna åtgärderna", sade statsrådet vidare. "har hittills bedömts tillräckliga för att trygga sysselsättningen i televerket."

Herr talman! Det är inte tillräckligt att endast trygga sysselsättningen i ett affärsdrivande verk. Det är inte så vi vill ha det. Det är t. ex. inte rationellt att gräva kabeldiken för hand i stället för att låta entreprenörer gräva med maskin, även om det ger många fler sysselsättning. Det är inte rationellt att inte utnyttja de utbildningsenheter som under senare år byggts upp på de olika teleområdena och som nu på grund av inskränkningar av den totala verksamheten inte kan komma till den användning som planerats. Det är inte rationellt att i en lågkonjunktur öka utnyttjningsgraden i telenäten så att t. ex. antalet reserver i primärkabelnätet i Stockholm endast uppgår till storleksordningen 20 procent. För att komma till så högt genomsnittsutnyttjande måste många kabelstråk utnyttjas hundraprocentigt. Detta kan medföra mycket långa leveranstider för nytillkommande enstaka abonnenter, som måste vänta på ny kabel. Det kanske inte ökar medelleveranstiderna så särskilt mycket, men för den enskilde måste det vara mycket kännbart att behöva vänta kanske ett halvår när man för de flesta anger att de får sin telefon inom åtta veckor. Även den leveranstiden, som är hämtad från Stockholm, är alldeles för lång för ett vanligt abonnemang.

Det är heller inte rationellt att låta telexabbonenter vänta sju à åtta månader på att få sina telexapparater installerade. Apparater finns i lager, men televerket har inte investeringsmedel för att kunna leverera i den takt kunderna önskar. Verkstäderna framställer nya apparater för att

hålla sysselsättningen uppe och apparaterna betalas med förlagsmedel, men de kan inte sättas upp på grund av brist på investeringsmedel. Det är apparaterna som kostar stora pengar; själva installationskostnaden är av relativt blygsam storleksordning. Apparaterna ligger nu i lager i stället för att användas av abonnenterna och därigenom ge inkomster åt televerket.

Det är enligt min uppfattning fel att i dagens arbetsmarknadssituation ha anställningsstopp i exempelvis det med telepersonal så svår försörjda Stockholmsområdet. Där skulle normalt ha anställts ett par hundra man i år, men i stället har man blivit tvungen att låna in personal från landet i övrigt.

Vad blir följderna av detta? Jo, dels vantrivs de inlånade teleanställda från Norrköping, Västerås, Norrland, eller var de nu kommer ifrån, och har svårt att finna sig till rätta på de nya arbetsplatserna, dels blir det andra allvarliga följder. Om -- eller det kanske är riktigare att säga *när* -- konjunkturen går upp igen kommer Stockholmsområdet att förlora de inlånade, och då blir det verkligen svårt att förse storstaden med ny personal. Televerket i Stockholm är inte särskilt attraktivt under en högkonjunktur, och de som anställs måste då också utbildas för att kunna ersätta den inlånade välutbildade arbetskraften. Skulle det dessutom bli anställningsstopp i de statliga verken under en högkonjunktur, om det nu blir en sådan -- vi har tidigare varit med om att det blivit anställningsstopp -- skulle televerket komma i en mycket besvärlig situation.

Herr talman! Jag anser att man under en lågkonjunktur bör bygga upp reserverna inom televerket och utbilda personal, så att man står bättre rustad när lågkonjunkturen en gång släpper, och inte göra som man gjort i år -- skära ned verksamheten trots att det finns gott om arbetsuppgifter.

Vore det inte, herr statsråd, lämpligt att tänka om? Är det omöjligt att plocka fram ytterligare några tiotal miljoner kronor?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Svaret på den allra sista frågan från herr Enskog ligger i slutmeningen i interpellationssvaret, där jag säger: Givetvis kommer regeringen även i fortsättningen att noga följa utvecklingen såväl vid televerket som inom andra områden.

Sedan är det klart att man, som herr Enskog gör, kan räkna upp en rad olika områden där man skulle få ett bättre resultat eller en positivare utveckling -- det skulle i vissa fall gå snabbare och måhända också bättre på andra sätt -- om man hade mer eller mindre obegränsade medel till förfogande. Man kan naturligtvis hävda att det är ett resultat som vi borde komma till. Men då får det naturligtvis hela tiden ställas i relation till våra faktiska totala resurser. Jag tillåter mig ibland att säga att vilket område inom mitt eget departement jag än diskuterar, så lever det inte sitt eget ekonomiska liv. Alla dessa områden skall hela tiden konkurrera om de totala resurserna med andra områden, inte bara inom mitt eget departement utan inom hela statsverksamheten. Det kan kanske vara värt att säga de orden även här, när herr Enskog hävdar att man nu borde satsa mycket, mycket mera inom televerket.

Man kan exempelvis ta den fråga som herr Enskog här tar upp

Nr 123

Tisdagen den
9 november 1971

*Om ökat anslag till
investeringar inom
televerkets verk-
samsområde
under budgetåret
1971/72*

*Om ökat anslag till
investeringar inom
televerkets verk-
samsområde
under budgetåret
1971/72*

nämiligen personalrekryteringen i Stockholmsområdet. Det kan väl sägas att man i dag skulle kunna föra det resonemang som herr Enskog för – att det här finns arbetsuppgifter att utföra och att man då bör rekrytera så mycket man kan i ett läge där det råder större arbetslöshet än förut. Vi skall väl ändå konstatera att det kommer en morgondag för Stockholmsområdet och för televerket. Efter en mycket kraftig rekrytering kan man, snabbare än vi själva skulle veta om, komma in i en situation där kanske dessa människor, som man tagit in mycket snabbt i televerket, skulle vara utsatta för risken av friställningar. Men det där kan vi alltid diskutera med varandra utan att finna den definitiva sanningen.

Herr Enskog tar i sin interpellation upp en rad positiva konsekvenser utöver ökad sysselsättning som skulle bli resultatet om ytterligare medel ställdes till televerkets förfogande. Han nämner kortare leveranstider, bättre framkomstmöjligheter och en del andra ting. Allt kan naturligtvis bli bättre, och jag inser vikten av att ha ett väl fungerande telenät i det här landet. Men jag tror att herr Enskog är överens med mig om att vi trots allt i dag har ett telenät och en teleservice som hävdar sig ganska väl vid internationella jämförelser.

Herr ENSKOG (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka för de här tilläggssynpunkterna, och jag tar fasta på det kommunikationsministern började med att säga, nämligen att jag skulle lägga märke till den sista meningen i interpellationssvaret: "Givetvis kommer regeringen även i fortsättningen att noga följa utvecklingen såväl vid televerket som inom andra områden."

Med min interpellation har jag velat peka på det allvarliga förhållande som råder, att när vi letar efter arbetsuppgifter på olika håll för att skapa sysselsättning kan vi inte bereda den personal som finns inom televerket sysselsättning så att det blir så som vi skulle vilja ha det inom verket. Genom att satsa pengar just där skulle man bereda åtskilligt flera sysselsättning i den här besvärliga arbetsmarknadssituationen.

Jag anser att det är riktigare att vi nu satsar pengar här än på många andra ställen. Det är givet att man måste göra en prioritering, men jag hoppas att kommunikationsministern vid den prioriteringen hjälper till att få fram de områden där man kan se att det ger effekt och där man kan se att det ger ekonomiskt resultat också, och det gör det just vid televerket.

Det är också så att det tar mycket lång tid att utbilda kunnig personal som kan överta större uppgifter i framtiden inom ett så tekniskt betonat verk som televerket. Därför är det angeläget att vi *nu* verkligen ägnar oss åt att främja sådan sysselsättning och att nu bygga upp en tekniskt kunnig arbetarstam.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts propositioner
nr 143 till lagutskottet och
nr 155 till inrikesutskottet.

§ 8 Föredrogs och hänvisades till konstitutionsutskottets skrivelse från riksdagens ombudsmän angående anslag för inredning och utrustning av kontorslokaler m. m.

§ 9 Föredrogs och hänvisades motionen nr 1518 till justitieutskottet.

§ 10 Föredrogs, men bordlades åter konstitutionsutskottets betänkanden nr 40–53, lagutskottets betänkanden nr 14, 16 och 17, socialförsäkringsutskottets betänkande nr 35, socialutskottets betänkanden nr 32–34 och 36, kulturutskottets betänkanden nr 22–25, utbildningsutskottets betänkanden nr 22 och 23, trafikutskottets betänkande nr 23, jordbruksutskottets betänkanden nr 52 och 54 samt inrikesutskottets betänkanden nr 26–30.

§ 11 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningarna nr 198–201.

§ 12 Interpellation nr 202 ang. linjerna vid gymnasieskolan

Ordet lämnades på begäran till

Fröken HÖRLEN (fp), som yttrade:

Herr talman! Den utbyggnad av vårt utbildningsväsende som skett under det senaste decenniet och som riksdagens partier varit ense om har inte kunnat ske problemfritt. Den för dagen mest aktuella förändringen rör gymnasiet, som från och med innevarande läsår integrerat även praktisk yrkesutbildning. En tanke har därvid varit att främja en fördelning mellan teoretisk och praktisk yrkesutbildning som motsvarar samhällets behov och den enskildes personliga intresseinriktning. Vid planeringen av utbudet av elevplatser vid gymnasieskolan har man gjort beräkningar som svarar mot dessa tankegångar. Tillgängliga uppgifter dels om antalet behöriga förstahandssökande till de tvååriga linjernas första årskurs, dels om antalet disponibla platser visar emellertid att verkligheten inte stämmer med beräkningarna. Omkring dubbelt så många platser som antalet förstahandssökande står till förfogande på sådana linjer som distribution och kontor, livsmedelsteknik och verkstadsteknik och jordbruk, medan förhållandet är omvänt när det gäller vård, el-teleteknik och fordonsteknik. Det betyder naturligtvis inte att fördelningen i dag ser ut på detta sätt mellan gymnasieskolans olika linjer, då överskottet från de mest attraktiva linjerna med ledning av andra- och tredjehandsvalen överförts till linjer där plats kunnat beredas åt dem. Uppgifter om hur detta kunnat realiseras håller väl för närvarande på att sammanställas i skolöverstyrelsen och en redovisning av utbildningsministern om resultatet vore välkommen.

Även om man i efterhand har kunnat lösa upp de värsta knutarna i fråga om fördelningen av elever till gymnasieskolans olika linjer under innevarande år återstår problematiken om utbudet av linjer. Är det i sin nuvarande utformning konstruerat på lämpligaste sätt? Vissa praktiska linjer tycks ha svårt med rekryteringen, medan flera ungdomar söker sig till de teoretiska utbildningsvägarna. Inte minst har den tvååriga sociala linjens dragningskraft varit markant, då den visat sig gott kunna

konkurrera även med de treåriga linjerna i fråga om popularitet. Bristen på intresse för vissa praktiska utbildningsvägar verkar oroande. De kortare specialkurser som kompletterar gymnasieskolans två- och treåriga linjer är inte till fyllest för att eliminera denna oro. Enligt vad som framskyntat under planeringsarbetet är dessa kurser avsedda att ha endast övergångskaraktär.

Med hänvisning till vad som har anförts i interpellationen hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr utbildningsministern få ställa följande frågor:

1. Vilket slutresultat kan skolöverstyrelsen redovisa beträffande linjevalet på gymnasieskolan innevarande läsår?
2. Har utbildningsdepartementet till följd av gjorda erfarenheter funnit anledning att revidera utbudet av linjer vid gymnasieskolan?
3. Vilken plats får de nuvarande specialkurserna i framtiden?

Denna anhållan bordlades.

§ 13 Interpellation nr 203 ang. industriell verksamhet inom Dalarna-Bergslagsregionen

Ordet lämnades på begäran till

Herr HAGBERG (vpk), som yttrade:

Herr talman! Sysselsättnings- och avfolkningsproblemen har för Dalarnas del fått samma kolossala dimensioner som i Norrlandslänen. Det framgår med all tydlighet när man tar del av Länsprogram 70 – ramplaneringen för den regionala utvecklingen fram till år 1980. Framtidsutsikterna för länet ter sig mycket mörka. I prognosen förutsägs en avfolkning av Dalarna räknat från år 1965 med i runt tal 20 000 människor fram till 1980.

Dalarna har en lång tradition inom bergsbruket. Dagens näringsliv är också baserat på bergets och skogens produkter, som ägs av storbolag med i huvudsak tre finansgrupper: Wallenberg, Johnson och Söderberg.

Det privata näringslivet kan inte upprätthålla full sysselsättning, då detta kommer att kollidera med kapitalets koncentrations- och rationaliseringssträvanden. Däri ligger orsaken till att många tusen invånare i Kopparbergs län under senare år tvingats ge sig av söderut. Arbetstillfällena har konstant minskat och denna kristendens på sysselsättningsområdet har under 1971 kraftigt förvärrats, då ca 1 000 arbetstillfällen förlorats. Som exempel kan anföras nedläggningarna av ASJ och Hanssons skofabrik inom Faluområdet, det område som tillsammans med Borlänge enligt regionplanen skall utgöra tillväxtcentra och suga upp arbetskraft från andra delar av länet. Dessutom har Dalarnas största industri, Domnarvets Jernverk, från mitten av oktober aviserat investerings- och anställningsstopp. Bolagets motivering är dålig lönsamhet. Stora Kopparbergs AB har även vid vissa enheter föranstaltat om fyradagarsvecka. Men samtidigt har det genom pressen blivit känt att bolaget har planer på att i Canada investera 250 miljoner kronor.

Dagens situation för Dalarna förutsägs i Länsplanering 1967, och den

statliga regionalpolitikens huvudmål uttalas i propositionen 185 år 1964, nämligen att *samhällsplaneringen måste anpassas till strukturomvandlingen i samhället*. Klarare kan knappast uttryckas att den ekonomiska styrningen överlämnats till storfinansen.

Från regeringens sida brukar argumenteras gentemot kritiken om undfallenhet för storfinansen, att så länge privatkapitalismen fungerar tillfredsställande finns inga motiveringar för ingripanden. I ljuset av dagens situation faller dessa argument platt till marken. Det är hög tid för radikala samhälleliga ingrepp för att förhindra att kapitalismens kris leder fram till en ekonomisk och social katastrof. Tecknen därpå är många.

Vad som i dag främst behövs är nya basindustrier till avfolkningshotade regioner. I den första rapporten från den fysiska riksplaneringen förordas en utbyggnad av järnbruksindustrin med bl. a. ett stort handelsjärnverk och specialstålverk till Västkusten. Alternativt diskuteras ett specialstålverk till Bergslagen. En förutsättning för detta anges dock vara att behovet av olja blir tillgodosett. Enligt min mening bör därför – inte minst av miljövårdsskäl – åtminstone ett av de oljeraffinaderier som planerats till Västkusten förläggas till Bergslagsområdet. Det är helt oförsvarligt att låta Västkusten förvandlas till ett svenskt Ruhrområde, samtidigt som Bergslagens industriella tillväxt stoppas. Ett raffinaderi skulle jämsides med att trygga järnhanterings behov av olja lägga grunden för såväl petrokemisk industri som verkstadsindustri i Bergslagen och Kopparbergs län.

För att stoppa avfolkningen och åt befolkningen inom Dalarna och Bergslagen säkra arbete och utkomst framstår följande två åtgärder nödvändiga att skyndsammast möjligt sättas in från statens sida:

1. att staten med utnyttjande av medel ur AP-fonderna etablerar basindustrier inom denna region.

2. att åtgärder vidtas från statens sida i syfte att säkerställa en återinvestering av det kapital som framskapats genom industriell och produktiv verksamhet inom regionen.

Med stöd av anförda synpunkter hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr industriministern få rikta följande frågor:

1. Är statsrådet beredd att

dels till skyndsamt prövning uppta planering av statliga basindustrier i Kopparbergs län och Bergslagen, exempelvis i interpellationen förordat järnverk,

dels medverka till förläggandet av ett oljeraffinaderi till denna region?

2. Är statsrådet beredd att söka uppnå en garanti från inom regionen befintliga privatägda storföretag, att inom Dalarna-Bergslagsregionen återinvestera genom den industriella och produktiva verksamheten frambringat kapital?

Denna anhållan bordlades.

Tisdagen den
9 november 1971

Ordet lämnades på begäran till

Herr ÅBERG (fp), som yttrade:

Herr talman! Eftersom den av FN år 1960 anordnade havsrättskonferensen i Genève inte lyckades nå enighet beträffande maximala territorialgränser och fiskegränser har tyvärr en del stater unilateralt utvidgat dessa på ett sätt som strider mot såväl praxis som mot vad man tidigare ansåg vara förenligt med internationellt rättsmedvetande. Några latinamerikanska stater har sålunda trots mycket kraftiga protester från många FN-stater proklamerat en fiskegräns på inte mindre än 200 nautiska mil (sjömil). Staterna i Nordvästeuropa har sedan 1960 successivt gått in för en fiskegräns på 12 sjömil, en gräns som för övrigt av majoriteten vid 1960 års havsrättskonferens ansågs vara skälig som maximigräns. Tyvärr fattades det dock vid nämnda tillfälle någon enstaka röst vid voteringen för att den kvalificerade majoritet skulle kunna uppnås vilken kunde ha fastlagt 12 sjömil som maximum.

Sedan början av detta år har på Island diskuterats en utflyttning av fiskegränsen från nuvarande 12 till 50 sjömil. En av de första åtgärder den nuvarande isländska regeringen vidtog efter sitt tillträde var att meddela berörda stater att man fr. o. m. september 1972 har för avsikt att flytta ut fiskegränsen från 12 till 50 sjömil. I första hand meddelades Storbritannien, eftersom Island med detta land hade ett speciellt avtal i fiskegränsfrågan.

Framställningar som från bl. a. Storbritannien har gjorts till isländska regeringen att avstå från planerna på utflyttning har tyvärr från isländsk sida mötts med beskedet att utflyttning kommer att ske.

Visserligen kan det synas som om frågan inte så starkt skulle beröra svenskt fiske, eftersom sådant endast i ringa omfattning numera bedrivs vid Islands kuster, men erfarenheterna från 1960 och åren därefter pekar ändå på att så fort ett land flyttar ut sin gräns följer andra stater efter med samma åtgärd. På så sätt har 12-milsgränserna numera accepterats runt hela Nordsjöområdet.

Det kan i detta sammanhang påpekas att fiskarorganisationerna i Norge redan börjat diskutera att hos sina myndigheter begära utflyttning till 50 sjömil så fort Island satt sina planer i verket. Om dylik utflyttning sker i Norge kommer det utan tvivel att följas av övriga länder runt Nordsjön. Därigenom skulle de nu tillgängliga fiskeområdena i Nordsjön och Östersjön samt angränsande fiskevatten komma att krympa, så att svenskt fiske i stor utsträckning skulle omöjliggöras.

Nämnas kan exempelvis att avståndet mellan norska kusten och Shetlandsöarna är ca 165 sjömil. En fiskegräns på 50 sjömil på vardera sidan skulle alltså lämna ett ca 65 sjömil brett bälte kvar för våra fiskares fångstresor. Här måste påpekas att svenskt sillfiske numera ofta bedrivs 30-40 nautiska mil öster om Shetlandsöarna, liksom att trålfiske efter kummel m. m. ofta bedrivs ett 40-tal sjömil väster om norska kusten. På samma sätt kommer för svenska fiskare viktiga fångstområden i södra Nordsjön att gå förlorade liksom också i Östersjön.

Med hänvisning till vad jag här sagt anhåller jag om kammarens

tillstånd att till herr utrikesministern få ställa följande frågor:

1. Är regeringen uppmärksam på de ytterst stora risker det nuvarande svenska fisket på internationellt vatten löper om Island planerligt flyttar ut sin fiskegräns från nuvarande 12 till 50 sjömil?

2. Om så är fallet, vilka åtgärder ämnar regeringen vidtaga för att söka stoppa denna olyckliga utveckling?

3. Om utflyttningen inte kan stoppas, vilka åtgärder ämnar regeringen då vidtaga för att skydda de svenska yrkesfiskarnas intressen?

Denna anhållan bordlades.

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

Nr 141 angående ett institut för social forskning

Nr 153 angående införande av kilometerskatt, m. m.

Nr 157 med förslag till förordning om ändring i tulltaxeringsförordningen (1960:391),

Nr 158 angående vissa beslut fattade av Internationella arbetsorganisationens konferens år 1970 vid dess femtiofemte sammanträde (åttonde sjöfartskonferensen)

Nr 168 med förslag till kungörelse om ändring i byggnadsstadgan (1959:612)

Nr 170 angående grunder för taxesättningen i lantmätcriverksamheten, m. m.

§ 16 Anmälades och bordlades följande motioner:

Nr 1519 av herr *Hermansson* i Stockholm *m. fl.* avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 128 angående svenska bidrag till Internationella utvecklingsfonden (IDA)

Nr 1520 av herr *Stridsman m. fl.* avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 137 om godkännande av gränsöversenskommelse mellan Sverige och Finland, m. m.

§ 17 Meddelande ang. enkel fråga

Meddelades att följande enkla fråga denna dag framställdes, nämligen av

Nr 357 Herr *Fågelsbo* (c) till herr kommunikationsministern om användning av s. k. 67-kort för resa i första klass:

Är statsrådet villig medverka till att pensionär kan använda s. k. 67-kort och den rabattförmån detta ger för att resa med 1:a klass å Statens järnvägar?

§ 18 Kammaren åtskildes kl. 16.44.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert