

Torsdagen den 2 november

Kl. 14.00

§ 1 Justerades protokollet för den 25 oktober.

§ 2 Upplästes följande till kammaren inkomna ansökan:

Till riksdagens kammare

Härmed anhåller jag om ledighet från riksdagsarbetet under tiden den 7 november—16 december 1972 för deltagande i Förenta nationernas generalförsamlings tjugosjunde ordinarie möte.

Stockholm den 3 november 1972

Anna Lisa Lewén-Eliasson

Kammaren biföll denna ansökan.

§ 3 Meddelande ang. nya debattregler vid besvarande av enkla frågor

Herr TALMANNEN yttrade:

De av kammaren den 25 oktober beslutade nya reglerna vid besvarande av enkla frågor skall tillämpas för första gången vid dagens frågestund. Jag erinrar om att stadgandet har följande lydelse:

När enkel fråga besvaras, får endast den ledamot som framställt frågan och det statsråd som lämnar svaret ta del i överläggningen. Det första anförandet från varje talare får räcka längst tre minuter, det andra längst två minuter och varje följande anförande längst en minut.

§ 4 Ang. handläggningen av studieplansrevisioner

Herr statsrådet MOBERG erhöll ordet för att besvara herr *Molins* (fp) i kammarens protokoll för den 18 oktober intagna fråga, nr 258, och anförde:

Herr talman! Herr Molin har frågat mig om jag anser att studieplansrevisioner, som innebär förändringar i ett universitetsämnes grundläggande innehåll, kan genomföras av universitetskanslersämbetet utan framställning till Kungl. Maj:t.

Ansvarsfördelningen mellan politiska, administrativa och vetenskapliga organ inom universitetsväsendet bygger på 1964 års beslut om universitetens organisation och förvaltning. I enlighet härmed fastställer universitetskanslersämbetet målen för och den huvudsakliga inriktningen av utbildningen inom ett ämnesområde när ämbetet fastställer studieplan för ämnet eller studiekursen. I vissa fall sker detta efter samråd med skolöverstyrelsen.

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. handlägg-
ningen av studie-
plansrevisioner*

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. handlägg-
ningen av studie-
plansrevisioner*

Universitetsmyndigheterna har således mycket stor frihet att själva genomföra förändringar i de enskilda ämnenas innehåll. När det gällt mer djupgående förändringar av innehållet i centrala ämnen, t. ex. i samband med 1967 års lärarutbildningsreform, har emellertid universitetsmyndigheterna underställt förändringarna Kungl. Maj:ts prövning.

Herr MOLIN (fp):

Herr talman! Jag skall be att få tacka för svaret.

Som statsrådet Moberg påpekade beslutas studieplansrevisioner normalt på administrativ väg, och det är naturligtvis ingenting att säga om att smärre ändringar i studieplanen, t. ex. förändringar av poängantalet i olika kurser, görs av förvaltningsmyndigheterna.

Min fråga gällde större och mera drastiska förändringar av studieplanerna, som alltså innebär att man ändrar utbildningens allmänna inriktning, och den är närmast föranledd av ett aktuellt exempel som rör ämnet samhällskunskap.

Samhällskunskapen inrättades som ett universitetsämne genom beslut av riksdagen i samband med beslutet om de fasta studiegångarna och avsågs bli ett universitetsämne för utbildning av lärare i samhällskunskap inom det allmänna skolväsendet. Det förekom en del diskussion om ämnesinnehållet vid den tidpunkten, men denna diskussion utgick helt och hållet från det faktum att det var fråga om ett lärarutbildningsämne. Nu har en arbetsgrupp föreslagit att studieplanen i samhällskunskap skall ändras så att ämnet inte längre blir enbart ett lärarutbildningsämne utan snarare något slags allmäntpropedeutiskt ämne i samhällsvetenskap.

Jag skall naturligtvis inte här uttala någon mening om detta förslag i sak. Poängen är emellertid att det är ett exempel på en enligt min mening så drastisk förändring av studieplanerna att det inte kan vara rimligt att den får göras av förvaltningsmyndighet. Om en sådan förändring skall genomföras borde den beslutas av de ansvariga politiska instanserna.

Jag vill bara till statsrådets svar, där han tecknade bakgrunden till de nuvarande reglerna, tillfoga vad som sades i själva propositionen om de fasta studiegångarna, alltså propositionen 4 år 1969. Där sade statsrådet att starka skäl talade för att utbildningens allmänna inriktning och utformning borde fastställas av Kungl. Maj:t. Det påpekades också att universitetskanslersämbetet hade föreslagit att för utbildning av lärare i vissa skolämnen skulle särskilda studiekurser anordnas innefattande kurser i flera hittillsvarande examensämnen. På grundval av detta fann då statsrådet att bl. a. ämnet samhällskunskap borde inrättas.

Mot den bakgrunden undrar jag om det inte i detta fall är fråga om just en sådan djupgående förändring som statsrådet talar om i sitt svar.

Herr statsrådet MOBERG:

Herr talman! Låt mig först än en gång konstatera att det i detta sammanhang i hög grad gäller omdömesfrågor. Vi har sedan lång tid tillbaka i mycket stor utsträckning delegerat dessa frågor från Kungl. Maj:t till universitetsmyndigheterna. Under senare år har denna delegering ytterligare ökat i omfattning, inte minst efter framstötter från detta hus.

I vad sedan gäller det av herr Molin citerade uttalandet av mig i propositionen vill jag säga, att det icke avsåg det enskilda ämnets innehåll utan den grundläggande utbildningens innehåll i stort, alltså den allmänna utformningen av filosofie kandidatexamen. Med hänsyn till detta är det inte alldeles givet att man kan dra de slutsatser som herr Molin här gjorde beträffande ett enskilt ämne.

Men låt mig tillägga att jag självfallet utgår från att våra myndigheter ute på fältet, både den centrala instansen och de lokala universitetsmyndigheterna, är lyhörda för synpunkter och önskemål inte minst från detta hus. Och skulle det visa sig att den slutliga utformningen i det aktuella fallet blir sådan, att man kan diskutera om det inte är fråga om en mycket drastisk förändring, står ju den möjligheten öppen att då arbetet framskridit tillräckligt långt återkomma och mera konkret begära att Kungl. Maj:t prövar frågan.

Herr MOLIN (fp):

Herr talman! Jag tackar för dessa kompletterande synpunkter. Vad jag avsåg att visa med mitt citat från propositionen år 1969 var alltså att det i denna, som förelagts riksdagen för beslut, sades att ett nytt universitetsämne, samhällskunskap, hade inrättats med motiveringen att det skulle tillgodose skolans krav. I det avseendet menar jag att det är fråga om en djupgående förändring, om ämnesinnehållet förändras så att det inte längre i första hand tillgodoser skolans krav.

Vidare tycker jag att det var tillfredsställande att statsrådet Moberg uttalade sig på det sättet att han räknade med att de myndigheter till vilka beslutanderätt delegerats skulle vara lyhörda för politikernas intentioner. Jag föreställer mig att detta i lika hög grad gäller de intentioner som kommer från kanslihuset som de som kommer från detta hus. Jag förutsätter alltså att vi kan räkna med att förvaltningsmyndigheterna när det gäller omfattande studieplansrevisioner inte bara följer – vilket är självklart – de instruktioner som finns utan också försöker att antecipera politikernas inställning, vilket väl är ett annat sätt att uttrycka vad statsrådet Moberg menade med lyhördhet hos skolmyndigheterna.

Herr statsrådet MOBERG:

Herr talman! Låt mig bara tillägga att det är riktigt att blockämnesprincipen underställdes riksdagen i samband med den omtalade propositionen. Jag förutsätter att i det här aktuella fallet förändringen görs i nära samråd med skolmyndigheterna. Skulle det visa sig att skolmyndigheterna och kanslersämbetet i det här avseendet är helt överens, då föreligger principiellt, som jag ser det, inte särskilt stor anledning – om det är bara detta det gäller – att gå vidare till högre instans.

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. det kristna
normsystemets
brottsförebyggande
betydelse*

Herr justitieministern GEIJER erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels herr *Fridolfssons* i Stockholm (m), dels herr *Brundins* (m) i kammarens protokoll för den 26 oktober intagna frågor, nr 275 respektive 276, och anförde:

Herr talman! Herr Brundin har frågat mig om jag anser det möjligt att i brottsförebyggande syfte utforma ett sådant socialt normsystem att detta kan ersätta de kristna värderingar som så länge garanterat det västerländska samhällets fortbestånd. Herr Fridolfsson i Stockholm har frågat mig vilken brottsförebyggande betydelse jag vill tillskriva det kristna normsystemet.

Jag ber att få besvara dessa frågor i ett sammanhang.

I samhällets kamp mot brottsligheten är de förebyggande åtgärderna de viktigaste. Hit hör främst arbetet i skolan och ungdomsvården, men av stor betydelse är också verksamheten inom de fackliga organisationerna och folkrörelserna. Ett viktigt led i det brottsförebyggande arbetet utgör strävandena att hos medborgarna och framför allt ungdomen utbilda ett socialt normsystem, vars efterlevnad på bästa sätt främjar vårt samhälles fortsatta utveckling på grundval av en humanistisk och demokratisk livs- och samhällsåskådning.

Normbildningen inom skolan och andra samhällsinstitutioner skall sålunda främja känslan av ansvar för medmänniskors rätt till liv, hälsa och personlig integritet samt respekten för allmän och enskild egendom. Ett normsystem som bygger på dessa grundsatser torde i själva verket i sina huvuddrag nära överensstämma med det system av grundläggande etiska normer som omfattas av den kristna läran. Så till vida kan jag därför ge ett positivt svar på herr Fridolfssons fråga: I den brottsförebyggande verksamheten anser jag det vara av stor betydelse att det bland medborgarna utbildas ett normsystem som vilar på humanitet och medmänsklighet.

Redan vad jag nu har sagt visar att herr Brundins fråga är felaktigt ställd. Vi står inte inför valet mellan å ena sidan att fasthålla vid vissa specifikt kristna värderingar och å andra sidan att kasta dessa över bord och i stället bekänna oss till ett helt nytt och avvikande socialt normsystem. Vår uppgift är i stället att utbilda och vidmakthålla normer som främjar människornas förmåga och vilja till samlevnad i ömsesidig respekt för den enskildes integritet. Vi har att förutsättningslöst pröva vilka normer vi anser vara bäst ägnade att tillgodose detta ändamål, oavsett om de överensstämmer med den kristna etikens regler. Vi måste härvid vara medvetna om att samhället och därmed människornas livsbetingelser ständigt förändras. Inget socialt normsystem kan därför förbli statiskt utan måste kontinuerligt anpassas till den samhällsutveckling som vi alla medverkar i. Personligen kommer jag emellertid att vara beredd att i det brottsförebyggande arbetet förena mig med dem som vill verka för etiska normer som vilar på humanitetens och demokratins principer.

Herr FRIDOLFSSON i Stockholm (m):

Herr talman! Jag tackar justitieministern för svaret.

I våra tidningar läser vi praktiskt taget dagligen rubriker av det här slaget: "Våldsbrotten i Stockholm ökar kraftigt. Polisen: Undvik parker när det skymmer." "81-årig invalid ett lätt offer." "Knivskars till döds utanför polishus."

Det är en klar förskjutning mot grövre och tyngre brott i vårt land, och tendensen är särskilt märkbar här i Stockholm.

I ett rättssamhälle som vårt kan detta naturligtvis inte får fortsätta. Något måste göras. Därför diskuterar vi bl. a. en förstärkning av polisen. Vi diskuterar också olika vårdformer för de omhändertagna, och vi diskuterar – och där är jag överens med justitieministern – brottsförebyggande åtgärder, men jag tycker att vi diskuterar dem alldeles för litet.

Detta är anledningen till att jag frågat justitieministern om han anser att det kristna normsystemet har en brottsförebyggande betydelse. Jag har fått ett svar, i vilket jag tycker att justitieministern sätter det sociala normsystemet i förgrunden. Han stramar upp svaret till mig genom att nämna att det sociala normsystemet torde överensstämma med den kristna läran och därför är positivt. Jag anser att justitieministern i svaret förordar det sociala normsystemet.

I en tidningsintervju angav statsrådet klarare riktlinjer. Antingen var uttalandet felciterat eller måhända är det så att statsrådet förordar en sak i tidningsintervjuer och gör andra deklARATIONER i riksdagen.

Jag har en känsla av att regeringen inte är tillräckligt vakna när det gäller den brottsförebyggande betydelse kristendomen haft och har. Nu ges det vissa antydningar om att regeringen håller på att vakna – men det är vaga formuleringar. Hittilldags har man från regeringens sida, och kanske speciellt från det departement som sysslar med lagstiftning, varit ganska ointresserad av det här synsättet. Man har i stället försökt lansera ett normsystem som följt blåsande vindar – och det tänker man tydligen fortsätta med. Men det går inte, herr justitieminister, att ersätta det gamla religiösa normsystemet med ett nytt socialt normsystem, utgivet av kanslihuset. Det är rätt anmärkningsvärt, tycker jag, att man på ansvarigt regeringshåll inte väntar med att ta bort det positiva samhällsbyggarsystem som det kristna normsystemet innebär tills man funnit något bättre.

För att få justitieministerns uppfattning preciserad skulle jag vilja ställa en följdfråga: Kommer justitieministern, att på ett annat sätt än hittills aktualisera och beakta de kristna normerna vid politiska ställningstaganden i kanslihuset? – Med tanke på regeringens agerande när det gällt kristna frågeställningar vore det intressant med ett svar på den frågan.

Herr BRUNDIN (m):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på min fråga. Statsrådet säger att min fråga är felaktigt ställd, och det är möjligt att den är det, men i så fall beror det på att statsrådet gjort felaktiga uttalanden. Det behövs ingen större listighet för att komma underfund med vad som var orsak till att frågan ställdes – det var ett antal intervjuuttalanden.

I Lundagård anförde statsrådet: För egen del tror jag svaret delvis är

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. det kristna
normsystemets
brottsförebyggande
betydelse*

att man inte lyckats ersätta det gamla religiösa normsystemet med ett nytt socialt normsystem. — Statsrådet säger att man inte ”lyckats ersätta”, vilket alltså såvitt jag kan förstå innebär att det har funnits en strävan att skapa ett socialt normsystem, som skulle skjuta de kristna värderingarna åt sidan. Då måste min fråga bli: Finns det nu ett sådant normsystem, och är i så fall problemet, såsom statsrådet upplever det, att få det accepterat och efterföljt av människor?

Låt mig precisera: statsrådet har gjort en rad enligt min bedömning egendomliga påståenden. Jag kan nämna ett par exempel: när det har påtalats det otilleståndiga i att människor, som med flit och släp i ett arbetsliv — som jag förmodar att statsrådet inte känner så väl till — sparar ihop till t. ex. en fritidsstuga, i växande utsträckning får sin på det sättet samlade egendom vandaliserad och förstörd genom inbrott och stöld, kallar statsrådet det för bagatellartade brott.

När jag här i kammaren har påtalat för statsrådet att hundratusentals människor, framför allt i servicenäringar såsom handel, kommunikationer, bank och post, upplever sin arbetssituation som otrygg på grund av tilltagande våldsbrott har statsrådet sagt att det inte finns något belägg för att brottligheten ökar. Får jag fråga: Är de uttalandena av landets justitieminister baserade på ett sådant här nytt socialt normsystem?

Herr justitieministern GEIJER:

Herr talman! Jag skall hålla mig till saken, dvs. till de frågor som har framställts.

Det är ju på det sättet, herr Fridolfsson i Stockholm, att en mycket stor del av människorna i detta land inte omfattar de kristna värderingarna. Det är detta som jag har syftat på när jag har sagt att det gäller att försöka få fram ett medvetande, förmedlat genom helst hemmen — men det är inte alltid hemmen räcker till — samt genom skolan och ungdomsorganisationerna, om ett normsystem som bygger på respekt för annans liv och egendom. Det är vad vi syftar till.

Jag kan inte för min personliga del göra något uttalande om i vilken utsträckning som man på herr Fridolfssons håll ser sig ha möjlighet att fånga in fler människor här i landet. Jag har sagt att jag tycker det är bra om vi kan kämpa sida vid sida för att hos ungdomen få fram en sådan förståelse som är nödvändig för samlevnaden i samhället. Något annat är det inte fråga om.

Herr FRIDOLFSSON i Stockholm (m):

Herr talman! Det kristna normsystemet omfattas av mycket folk i detta land. Det var min förhoppning att statsrådet på grund av dels intervjuuttalanden i tidningarna, dels en ekointervju hade vaknat på denna punkt och insett att vi i någon mån måste återgå till de värderingsnormer som ändå är viktiga här.

Den socialdemokratiska regeringen har gång på gång attackerat vad jag menar är kristna normer. I skolan har kristendomsundervisningen mer eller mindre försvunnit. Morgonböner får man inte ha. Det är förbjudet att samfällt be bordsbön på barndaghem. Man slopade för några år sedan hädelseparagrafen, så att hädandet av kristendomens centralgestalt — för

många en oerhört viktig fråga – tilläts. Man avser nu att lagstifta om ett åsidosättande av människovärdet i en ny abortlag. Och den familjelagstiftning som kommer är också upprivande av dessa normer.

Detta är exempel på en som jag tycker nonchalant inställning från regeringens sida till den kristna opinionen och de kristna levnadsreglerna. Jag trodde att justitieministern skulle ta tillfället i akt att deklarerat dessa reglers utomordentligt väsentliga och brottsförebyggande effekt i det samhälle som vi lever i. Men justitieministern glider tyvärr undan och klagör inte sin inställning.

Herr BRUNDIN (m):

Herr talman! Statsrådet säger i slutet av sitt svar: "Vi har att förutsättningslöst pröva vilka normer vi anser vara bäst ägnade att tillgodose detta ändamål, oavsett om de överensstämmer med den kristna etikens regler."

Om statsrådet nu har gjort uttalanden till en rad tidningar i denna fråga och fört på tal just ett socialt normsystem som ett alternativ till de kristna värderingarna, det kristna normsystemet, måste statsrådet väl rimligen ha tänkt igenom ett sådant normsystem. Får jag då fråga: Finns det möjlighet att i dag få en exemplifiering av någon norm som vi kan anse vara ändamålsenlig i vårt samhälle och som inte överensstämmer med den kristna etikens regler?

Herr justitieministern GEIJER:

Herr talman! Jag är inte någon teolog som kan utlägga en sådan text, och det är inte heller det som det är fråga om här.

Herr Brundin efterlyser något exempel. Ett mycket bra sådant är det arbete som pågår i skolan, där man utnyttjar poliser för att undervisa ungdom inte bara i trafikfrågor utan också i "lag och rätt". Det är en verksamhet som enligt min uppfattning bör byggas ut, och jag har också tagit initiativ för att se om detta är möjligt. Det är bara ett exempel.

I vårt socialdemokratiska kriminalpolitiska program kan man hitta ytterligare exempel i den del där vi utvecklar våra synpunkter på de brottsförebyggande åtgärderna, som ju är de viktigaste. Ju mer man studerar brottsligheten, desto mer övertygad blir man om att större insatser måste göras på skolstadiet och ungdomsstadiet.

Herr BRUNDIN (m):

Herr talman! Statsrådet nämnde ett par exempel, bl. a. polisens medverkan i skolundervisningen. På den punkten är vi helt överens, och jag önskar statsrådet lycka till med att få en snabb och effektiv utbyggnad av den verksamheten. Men vad jag efterlyste var om det finns exempel på att någon norm i det sociala system, som statsrådet talat om i intervjuer, avviker från den kristna etikens regler.

Herr FRIDOLFSSON i Stockholm (m):

Herr talman! Av svaret att döma finner regeringen det viktigt att utbilda ett socialt normsystem, och det har regeringen självfallet rätt till. Men anser justitieministern det vara korrekt och riktigt att – tiden

Nr 108

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. det kristna
normsystemets
brottsförebyggande
betydelse*

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. s. k. sexklub-
bars verksamhet och
reklam för porno-
grafi*

medger inte att jag exemplifierar — gång på gång vidtagna åtgärder för ett upprivande av det kristna normsystemet. Det är mycket folk i det här landet som omfattas av dessa värderingar.

Herr justitieministern GEIJER:

Herr talman! Jag måste avböja att svara på herr Fridolfssons i Stockholm fråga av samma skäl som jag nämnde förra gången. Jag känner inte till herr Fridolfssons normsystem tillräckligt för att uttala mig om det. Teologi är inte något ämnesområde som jag har haft särskild anledning att syssla med, och därför kan jag bara säga som jag gjorde i svaret: Så långt jag känner till det överensstämmer det normsystemet till sina huvuddelar med de tankar som jag har haft i sinnet när jag velat ha ett starkare socialt normsystem hos ungdomen för att vi skall kunna få ner brottsligheten.

Herr FRIDOLFSSON i Stockholm (m):

Herr talman! Justitieministern säger att han inte är tillräckligt insatt i det kristna normsystemet. Men faktum är att den socialdemokratiska regeringen diskuterar dessa värderingar och regler; man handlägger dem propositionsvägen, man debatterar dem i riksdagen och man beslutar att föra dem åt sidan.

Jag finner det helt märkligt att justitieministern kan säga: Det här normsystemet kan jag inte. En stor samhällsgrupps väsentliga grundvärden i tillvaron bör statsrådet känna till.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Ang. s. k. sexklubbars verksamhet och reklam för pornografi

Herr justitieministern GEIJER erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara herr *Hyltanders* (fp) i kammarens protokoll för den 27 oktober intagna frågor, nr 280, till herr socialministern, och 281, och anförde:

Herr talman! Herr Hyltander har frågat socialministern om denne observerat den sociala misär, ofta med alkohol- och narkotikaberoende som följd, som många kvinnor råkar i genom att de utnyttjas i den cyniska ekonomiska verksamhet som bedrivs av "sexclubsdirektörer" och liknande samt begärt besked om vilka åtgärder regeringen överväger att vidtaga för att rädda dessa kvinnor ur och hindra nya från att komma i en sådan förnedrande situation. Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Herr Hyltander har vidare frågat mig om man från regeringens sida överväger att vidtaga några åtgärder mot den ökande osmakliga "pornannonseringen" och reklamen i övrigt på detta område och i så fall vilka.

Jag ber att få besvara dessa båda frågor i ett sammanhang.

Det är för mig fullt klart att den verksamhet som bedrivs av s. k. sexklubbar kan innebära allvarliga följder för de kvinnor som deltar. De förhållanden under vilka kvinnorna medverkar i den aktuella verksamheten utgör ofta risk för deras psykiska välbefinnande och sociala

trygghet. Ett tecken på detta är förekomsten av missbruk av alkohol och narkotika.

Samhället har mot denna bakgrund anledning att uppmärksamt följa utvecklingen på området. Så sker också inom både polis och sociala myndigheter.

Efter hand som det stått klart för berörda myndigheter att verksamheten vid klubbarna har utvecklats till något annat än enbart posering och scenframträdanden har klubbarna ägnats en stegrad uppmärksamhet. Antalet polisingripanden mot sexklubbar har under det gångna året varit betydande. En fortsatt intensiv polisiär övervakning av verksamheten pågår. Resultatet av de ingripanden som hittills har gjorts återspeglas i ett väsentligt ökat antal domstolsavgöranden varigenom innehavare av sexklubbar fällts till ansvar för koppleri eller grovt koppleri och i många fall ådömts mycket kännbara frihetsstraff.

Verksamheten vid sexklubbarna berör emellertid inte bara polis- och åklagarmyndigheterna utan också socialvårdsmyndigheterna och hälsovårdsmyndigheterna. Ur ungdomsvårdssynpunkt framstår det naturligtvis som allvarligt, om unga flickor deltar i en verksamhet som kan tänkas vara kopplad med prostitution. Barnavårdsnämndernas erfarenheter av de problem som hänger samman med sexklubbar och poseringsateljéer är emellertid begränsade. I Stockholm har barnavårdsnämnden tagit upp frågan i samarbetsorganet mellan barnavårdsnämnd, skola och polis. Därvid har det bara kommit fram tre fall i vilka flickor under 20 års ålder varit inblandade. Självfallet vidtar barnavårdsnämnderna i enskilda ärenden åtgärder för att hjälpa och stödja flickorna. Myndigheterna har emellertid den uppfattningen att flertalet av de kvinnor som är inblandade i verksamheten är över 20 år och själva i allmänhet inte uppfattar sig som hjälpbehövande. De sociala organens möjligheter att aktivt bistå och skydda dessa kvinnor är därför begränsade.

Genom en framställning från olika myndigheter i Göteborg har frågan om åtgärder mot sexklubbar också tagits upp av socialstyrelsen. Hos styrelsen har därvid aktualiserats frågan om en kartläggning av omfattningen av de sociala problem som hänger samman med klubbarnas verksamhet. Ärendet är ännu inte avgjort av styrelsen.

Det förekommer en omfattande reklam och annonsering i pressen för sexklubbar och för filmer och litteratur av pornografisk natur. I fråga om text och illustrationer har denna reklam och annonsering inte sällan en utformning som enligt gängse värderingar är stötande för anständighetskänslan. Det är enligt min mening angeläget att en sanering kommer till stånd på detta område. Jag ser det emellertid i första hand som en uppgift för pressen och pressens egna organ att självmant ta de initiativ i frågan som kan vara påkallade i syfte att på frivillighetens väg åstadkomma godtagbara förhållanden. *Regringen kommer dock att följa utvecklingen med uppmärksamhet.* Som bekant har massmediautredningen nyligen i ett betänkande behandlat frågan om tryckfriheten och reklamen. Detta betänkande har remissbehandlats. Under den fortsatta behandlingen av de förslag som har lagts fram i betänkandet kan frågan om den form av reklam och annonsering som herr Hyltander här avser komma att prövas.

Nr 108

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. s. k. sexklub-
bars verksamhet och
reklam för porno-
grafi*

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. s. k. sexklub-
bars verksamhet och
reklam för porno-
grafi*

Herr HYLINDER (fp):

Herr talman! Innan jag tackar justitieministern för svaret och kommenterar det, kanske jag får efterhöra talmannens mening om hur det ställer sig med tidsfaktorn för kommentarer när man sammankopplar två frågor till en och det är samma frågeställare. Jag konstaterar att när det gällde föregående frågor hade vederbörande två frågeställare var sin replikrätt, och jag undrar om samma tid tillkommer mig. Efter att ha hört mig för litet grand på kansliet har jag dock avsett att begränsa mig till tiden för en fråga. Men det kan kanske vara angeläget att den formella frågeställningen tas upp till behandling i något sammanhang.

Jag ser att jag redan debiterats 43 sekunder för detta påpekande, men jag räknar med att de skall gå utanför den tid jag har till förfogande.

Jag ber att få tacka herr justitieministern för svaret på de här två frågorna. Det är betydligt mera positivt och ingående än det svar inom samma område som lämnades tidigare i år till fru Frænkel, och det är jag tacksam för. Jag hoppas också – och tolkar svaret så – att vi kan vara överens om att den verksamhet det här gäller, där man för kall ekonomisk vinning utnyttjat kvinnor på ett sätt som ofta leder till hårt beroende och social misär, är en icke önskvärd företeelse i vårt samhällsliv och därför bör bekämpas och om möjligt undanröjas, ju förr dess bättre.

Vad jag egentligen velat komma åt och vad mina frågor syftar till att fästa uppmärksamheten på är de ekonomiska intressen som ligger bakom det mesta i den här hanteringen och de människor som i rent cyniskt vinstsyfte utnyttjar andra människor. Detta kan tyvärr ibland vara ganska lätt genom den glorifiering "branschen" fått och de ganska stora och snabba skattefria pengar det gäller. När den utnyttjade kvinnan inte orkar vara med eller inte passar vederbörande "sexdirektör" längre slängs hon ofta nästan bokstavligt ut i rännstenen. I stor utsträckning synes dessa sutenörer också syssla med annan olaglig verksamhet som langning av alkohol och narkotika. Kontakterna med den organiserade brottsligheten – ofta kallad AB Svenska brott – förefaller vara intima. Jag anser det därför angeläget att man från regering och myndigheter kraftigt ingriper mot alla uttryck som denna verksamhet tar sig och hellre ingriper preventivt än för sent, så att vi inte rätt vad det är finner att vi har en stark organiserad brottsmaffia även i Sverige.

Vad det gäller den fråga som ställdes till justitieministern synes bara det faktum att man riktar uppmärksamheten på denna osmakliga reklam ofta kunna innebära vissa möjligheter till sanering. Hur vore det då om justitieministern prövade någon form av överläggningar med de aktuella tidningarna? Svaret pekar ju möjligen i en sådan riktning.

Beträffande frågan till socialministern är vi tydligen också där överens om att dessa kvinnor löper stor risk för såväl mentala som sociala störningar. Man idkar inte i längden ostraffat rovdrift med den värdefulla mänskliga tillgång som den ömsinta intima gemenskapen med en samlevnadspartner innebär. Trådarna för själslig påverkan och gemenskapskänsla går här betydligt djupare än det rent sexualtekniska.

De sociala insatser som här behövs torde behöva gå betydligt djupare och få en mer engagerad mänsklig dimension än de sedvanliga. Frågan

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. s. k. sexklub-
bars verksamhet och
reklam för porno-
grafi*

kvarstår därför: Vad vill regeringen göra för att rädda de berörda kvinnorna ur den här situationen och hindra nya från att komma in i den? Man kan ju också fråga sig, med en medarbetare i Göteborgs Handels- och Sjöfarts-Tidning som den 6 oktober i år refererat Tore Winqvists bok i ämnet: Är Sverige tolerant mot sutenörer? Jag låter frågan gå vidare. Och vad vill herr Geijer göra för att komma åt och eliminera kopplarna och djupast sett finansdirektörerna bakom den verksamhet vi här berört?

Herr justitieministern GEIJER:

Herr talman! När det gäller porrannonseringen vill jag erinra om de bestämmelser som vi har beträffande saluförande i tobaksaffärer och liknande och som gör det möjligt att komma åt en anstötlig annonsering i skyltfönstren. Jag föreställer mig att denna lagstiftning – den har ju kommit i tillämpning genom att det väckts åtal – bör vara en tankeställare för vederbörande inom tidningsvärlden, som tar in sådana annonser som förefaller många människor anstötliga.

Vi tittar just på detta, och vi vill väl något avvakta vad den nu igångsatta debatten kan leda till i fråga om självsanering.

Beträffande sexklubbarna har vi ju fått reda på att man tillämpat den lagstiftning som finns, och det har visat sig att den ger möjligheter att åtala och få personer fällda av det slag som herr Hyltander här åsyftar. Innan det har visats att den lagstiftningen skulle vara otillräcklig kan jag för ögonblicket inte se att det finns anledning av överväga någon lagändring på detta speciella område.

Herr HYL TANDER (fp):

Herr talman! Denna fråga hör i någon mån samman med de problem som justitieministern berörde i det tidigare svaret i dag till herrar Fridolfsson och Brundin, men av tidsskäl och för att hålla mig inom mina frågors ram har jag inte velat kommentera den delen även om man genom åtgärder inom det ämnesområdet skulle kunna medverka till att de missförhållanden som jag påtalat rättas till.

Jag understryker vad jag sade i min inledning till kommentaren, att jag finner svaret positivt. Och hur svåra dessa problem än är att lösa tror jag faktiskt regeringen om – med de möjligheter samhället och regeringen har – att kunna presentera lösningar som snabbt och kanske också definitivt kan klara upp dem. Och om gnistan finns att åstadkomma detta – jag tyckte mig se litet av en sådan vilja i det positiva svaret – så hoppas jag att det tar sig uttryck i praktiska insatser, inte bara i lagstiftningsfrågor. Med de kontakter och kanaler regeringen kan utnyttja har den ju möjligheter att göra en kraftfull insats i dessa sammanhang.

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den
2 november 1972

*Om statliga bidrag
till olönsam buss-
trafik*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara fröken Hörléns (fp) i kammarens protokoll för den 17 oktober intagna fråga, nr 248, och anförde:

Herr talman! Fröken Hörléns har frågat mig när jag avser att för riksdagen framlägga proposition angående nytt system för statliga bidrag till olönsam busstrafik.

Bussbidragsutredningen har i augusti 1972 framlagt betänkande med förslag till ändrat bussbidragssystem. Betänkandet har därefter remissbehandlats. Med hänsyn till den sena tidpunkten för avlämnandet av betänkandet är det inte möjligt att förelägga 1972 års riksdags höstsession proposition i ämnet. Förslag i frågan kommer att avges under 1973 års riksdags vårsession.

Fröken HÖRLEN (fp):

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

År efter år har ju denna sak förhalats. År 1968, alltså samma år som bussutredningen tillsattes, begärde riksdagen förslag i bidragsfrågan till året därpå, men något sådant lades inte fram. Förra året begärde riksdagen förslag till i år, och ett sådant ställdes också i utsikt i statsverkspropositionen. Men nu sägs det att vi inte heller i år får något förslag.

Under tiden har det gång på gång blivit uppenbart att kommunikationsservicen på landsbygden kommit i ett allt sämre läge. Bidragen har visat sig helt otillräckliga. Klyftan mellan de av trafikföretagen redovisade underskotten och de utbetalade statsbidragen har ökat kraftigt. Så har t. ex. 20 trafikföretag i mitt eget hemlän, Jönköpings län, år 1971 sökt bidrag för underskott på sammanlagt 1 670 000 kronor, medan det beviljade statsbidraget uppgick till endast 494 000 kronor. Det säger sig självt att turindragningar och linjenedläggelser följer en sådan utveckling i spåren. Det naturliga hade varit att departementschefen i enlighet med sitt löfte i statsverkspropositionen lagt en proposition i ärendet till årets höstriksdag. Nu har vi fått veta att propositionen, i strid med givna löften, kommer först till våren -- om vi nu vågar tro att den kommer då.

Situationen är onekligen oroande. Den är oroande för de bussföretag som i dag kämpar med övermäktiga ekonomiska problem, och den är oroande för kommunerna som i allt högre grad överhoppas med bidragsansökningar från företag, som strävar att upprätthålla kommunikationsservicen i glesbygden. Och inte minst oroande är läget för den icke bilburna delen av landsbygdsbefolkningen, pensionärer, handikappade m. fl., som alltmer isoleras från yttervärlden.

Om det nu inte är tänkbart att regeringen kan hinna få fram en proposition till årets riksdag, skulle inte kommunikationsministern här kunna tala om hur mycket bussbidragen kommer att ökas och om de nya bidragsreglerna kommer att utformas så att de gäller fr. o. m. kalenderåret 1972?

Torsdagen den
2 november 1972

*Om statliga bidrag
till olönsam buss-
trafik*

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är inte möjligt att inom ramen för en enkel fråga gå in på hela den problematik som hänger samman med bussbidrag och olönsam trafik, trafikplanering och allt vad därtill hör.

Låt mig emellertid som ett komplement till mitt första svar säga att propositionen om ett nytt bussbidragssystem kommer att föreläggas 1973 års riksdags vårsession. I avvaktan härpå har jag i tilläggsstat I för budgetåret 1972/73 föreslagit ytterligare 2,45 miljoner kronor att utgå som ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer.

Det innebär en uppräknig av detta anslag med totalt 4,9 miljoner kronor jämfört med föregående budgetår eller en ökning mellan de båda åren med ca 40 procent.

Fröken HÖRLEN (fp):

Herr talman! Jag är tacksam för den kompletterande upplysning som jag fick här beträffande de ökade bidrag som tydligen kommer dessa bussföretag till del.

Samtidigt skulle jag vilja ställa en delfråga i sammanhanget som gäller stödet åt den regionala busstrafiken. Enligt bussutredningens förslag skjuts realbehandlingen av denna fråga på framtiden. Man förordar i dagsläget endast en provisorisk lösning, baserad på samma principer som nuvarande bidragsgivning. Med tanke på den regionala trafikens omfattning hade det varit synnerligen angeläget att klara riktlinjer för bidragsgivningen kunnat anvisas också på denna sektor. SJ anser denna del av bidragsgivningen så väsentlig, att den borde ha varit utredningens huvuduppgift.

De som arbetar med den regionala trafikplaneringen i dess helhet skulle säkert också vara tacksamma för ett besked på den här punkten. Därför vill jag ställa även denna fråga: När tror kommunikationsministern att ett förslag om den regionala busstrafiken kan läggas fram?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är otänkbart att jag i dag skall stå och tala om vad som kommer att återfinnas i den proposition som skall föreläggas 1973 års riksdags vårsession rörande ett nytt bussbidragssystem. Det är ju där vi skall diskutera bl. a. bussbidragets storlek. Dessutom kommer i det sammanhanget de nya principerna för bussbidragets utbetalande att få diskuteras.

Det här är en mycket komplicerad materia, som jag nämnde i min första replik. Jag vill redan nu förutskicka att just den omständigheten har gjort det för oss väsentligt att inte tappa bort någonting i det förberedande arbetet vid inhämtandet av remissutlåtanden osv., bl. a. från kommunförbund och andra instanser. Jag menar att den väntan som kan uppstå under några månader på ett nytt bussbidragssystem är helt förklarad av att vi vill komma till riksdagen med ett väl genomarbetat förslag.

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den
2 november 1972

Om bättre olycksfallsskydd vid järnvägar

§ 8 Om bättre olycksfallsskydd vid järnvägar

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Strömbergs* (fp) i kammarens protokoll för den 19 oktober intagna fråga, nr 262, och anförde:

Herr talman! Herr *Strömberg* har frågat mig, vilka åtgärder jag avser vidta för att förbättra skyddet utefter järnvägarna med hänsyn till de under senare tid inträffade olyckorna. Jag utgår i mitt svar från att herr *Strömberg* med "skyddet utefter järnvägarna" avser stängsel mot järnväg inom tätbebyggelse.

Under de tre senaste åren har en viss ökning av antalet olyckor där personer blivit påkörda av järnvägsfordon ute på linjen kunnat konstateras.

Denna tendens är givetvis beklaglig. Att antalet olyckor ökat sammanhänger med tätorternas expansion utefter järnvägar med allt snabbare och tätare trafik, t. ex. i Stockholmsområdet. Förstörda stängsel och allmänhetens bristande respekt för stängsel och varningsskyltar utgör sannolikt härvid bidragande orsaker till olyckorna.

SJ gör självfallet vad som är möjligt för att reducera antalet olyckor av det här slaget. Inspektioner och reparationer av stängselanordningarna sker med korta mellanrum. Jag kan också nämna att förhandlingar om uppsättande av stängsel på olika platser inom Storstockholmsområdet för närvarande pågår mellan SJ och berörda kommuner.

Herr STRÖMBERG (fp):

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

Jag noterar med tillfredsställelse att statsrådet här visar på två mycket positiva saker. Den ena är att SJ uppenbarligen nu verkligen försöker se efter de stängsel som finns och de varningsskyltar som redan är uppsatta. Den andra är meddelandet att man upptagit förhandlingar med en rad kommuner för att söka lösa denna fråga. Dessa uppgifter är angelägna.

Tyvär måste jag medge att statsrådet har rätt när han säger att det råder bristande respekt för varningsskyltar osv. Detta är utomordentligt beklagligt, och vi måste på något sätt försöka komma till rätta med problemet. Det finns ju en lag om stängselskyldighet. Den är relativt gammal – från 1945 – och enligt denna gäller stängselskyldighet för s. k. större hemdjur, dvs. kor och hästar. Vi har ingen lag som på motsvarande sätt reglerar skyldigheten att hålla stängsel för att skydda människor.

År 1964 begärde riksdagen en utredning därom, och den tillsattes 1967 enligt de uppgifter jag fått från riksdagens upplysningstjänst. De snälltåg som passerar igenom våra tätbebyggda områden går ju med en rasande hastighet. Människor som är på väg till och från stationen måste ibland passera spåret. Den enda varningen kan ibland utgöras av en klocka som ringer. Sådana faror finns i Storstockholmsområdet, där vi har många pendlare på väg till och från sina arbeten. De har ofta bråttom och är hetsade. Uppenbarligen är detta en ganska olycklig situation som inte är särskilt trafiksäker. Dessutom har man på många ställen dragit in tågklarerna för att spara personal på stationerna. Jag förstår de ekonomiska aspekterna, men bevakningen blir därigenom sämre. Statsrå-

det pekar också på de nya bostadsområden som växer upp och där vi inte har något skydd för barnen mot järnvägarna.

Även om statsrådet varit mycket positiv, skulle jag vilja ställa en fråga: Kommer den utredning som nu är i gång att framlägga något förslag och i så fall när? Avser statsrådet att ta något ytterligare initiativ för att klara de problem som föreligger?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Primärt får väl kommunerna anses bära ansvaret för att områden som exploateras för bebyggelse vid behov avskärmas från exempelvis järnvägsområde. Som jag nämnde i mitt svar har frågor om uppsättande av stängsel på olika utsatta platser, där det kommunala ansvaret inte varit självklart, i regel kunnat lösas i samförstånd mellan SJ och respektive kommuner genom att man exempelvis delat på kostnaderna.

Det är riktigt som herr Strömberg säger att det finns en lag som reglerar stängselskyldighet för järnväg. Den är ganska gammal. Enligt denna är järnvägsförvaltningen skyldig att under vissa förutsättningar hålla stängsel utmed järnvägen till skydd – som det säges i den lagen – för betande boskap. Frågan om utökad stängselskyldighet behandlades på sin tid mycket riktigt av tredje lagutskottet i den gamla riksdagen. Utskottet ansåg då att en laglig reglering borde ske med hänsyn dels till behovet av skydd, framför allt för lekande barn inom tätbebyggt område, dels till den oklarhet som anses råda om vem som i det speciella fallet kan anses ansvarig för att bekosta stängsel.

Med anledning av tredje lagutskottets utlåtande tillsattes mycket riktigt en utredning i frågan. Jag har tagit reda på att den utredningen ännu inte slutfört sitt arbete men att den beräknar bli klar under nästa år.

Herr STRÖMBERG (fp):

Herr talman! Frågan om kommunernas skyldighet att hålla stängsel mot järnvägen när man bygger nya bostadsområden är besvärlig. Som kommunalman i Storstockholm tror jag att den enda chansen att klara detta är att få in det redan från början vid exploateringen. Här tror jag att statsrådet har en angelägen uppgift att få SJ att söka klara det redan från början och ta kontakt med kommunerna.

Från folkpartiets sida har ett par gånger förts fram några synpunkter och jag vill gärna höra hur statsrådet ser på dem.

Jag undrar om inte SJ borde göra en systematisk inventering av alla trafikfällor. Det kanske finns en del trafikfällor som man med mycket enkla medel kunde klara.

Vidare undrar jag om det skulle vara möjligt att få AMS-medel – t. ex. i en situation som den vi har i dag – för att sätta i gång med vissa skyddsarbeten. Om man har gjort den inventering jag talade om nyss, kunde man ha förberett arbeten så att man skulle kunna sätta i gång i en situation på arbetsmarknaden där det är önskvärt med ökad sysselsättning.

Slutligen skulle jag önska att man hade något slags haverikommission eller liknande på SJ, alltså en grupp som omedelbart ryckte ut och

Nr 108

Torsdagen den
2 november 1972

Om bättre olycksfallsskydd vid järnvägar

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. pendeltrafiken
på Nynäshamnsba-
nan*

kontrollerade, om man fick anledning att tro att det fanns någon trafikfälla. Då skulle man omedelbart kunna korrigera de brister som eventuellt kom fram.

Jag skulle vilja höra statsrådets syn på detta.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag utgår som självklart ifrån att statens järnvägar ständigt och jämt är intresserade av att både upptäcka och råda bot på trafikfallor av den art som herr Strömberg och jag diskuterar nu.

Jag vill inte kommentera den andra frågan om möjligheterna att vidta speciellt snabba åtgärder i den arbetskraftssituation vi har nu. Jag vill ändå tillägga att det finns en samarbetsgrupp mellan trafiksäkerhetsverket, vägverket och statens järnvägar. Den är inte ny, den har funnits en tid, och den får varje år över budgeten ett anslag – jag vill minnas det rör sig om ca 6 miljoner kronor – för att göra vad som är möjligt inom den ekonomiska tilldelningen för att successivt förbättra trafiksäkerheten bl. a. i vägkorsningar och på andra ställen där det kan vara nödvändigt att av och till förbättra säkerheten.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Ang. pendeltrafiken på Nynäshamnsbanan

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara fru Berganders (s) i kammarens protokoll för den 25 oktober intagna fråga, nr 268, och anförde:

Herr talman! Fru Bergander har frågat mig om jag vill redovisa min uppfattning om SJ:s medansvar för lösandet av frågan om pendeltrafiken på Nynäshamnsbanan.

Förhandlingarna om SJ:s medverkan i pendeltrafiken på Nynäshamnsbanan är enligt uppgift inte avslutade. Jag anser mig under sådana förhållanden inte böra göra några uttalanden i frågan.

Fru BERGANDER (s):

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

Bakgrunden till att jag ställde den är de uppgifter som stått i pressen om att pendeltrafiken till Nynäshamn är i fara. Detta har självfallet skapat stor oro bland medborgarna ute i Södertörn.

Nu säger statsrådet i sitt svar att förhandlingar fortfarande pågår. Det är ju gott och väl. Vi vet att förhandlingarna kommit fram till ett förslag till avtal, och att landstinget godkänt detsamma den 11 september 1972 vid sitt landstingsmöte. Man väntade bara på underskrift från SJ.

Tydligen har då ”tilläggsdirektiv”, om jag får kalla det så, införts från SJ:s sida inför slutförhandlingarna.

För oss som bor utefter bandelen Stockholm–Nynäshamn förefaller det litet märkligt att man i förhandlingarna för in stationer på bandelen Stockholm–Södertälje och då närmare bestämt stationer inom Huddinge

kommun.

Jag ansluter mig helt till den skrivelse som landstinget sänt till styrelsen för statens järnvägar, daterad den 20 oktober 1972, och jag citerar: "Något sakligt samband mellan trafikeringen på Nynäshamnslinjen och frågan om inrättande av pendeltågstationen vid Flemingsberg föreligger inte. Tvärtom har det vid tidigare förhandlingstillfälle (18 augusti 1971) från chefen för SJ klart markerats att frågan om lokaltrafiken på sträckan Västerhaninge–Nynäshamn med dess anslutning till pendeltrafiken Västerhaninge–Kungsängen kan lösas separat, dvs. utan koppling till andra frågor rörande lokaltrafiken på SJ-nätet inom Stockholmsregionen."

Den omständigheten att avtalet ej undertecknats omgående kommer tydligen också att innebära att starten av trafiken med pendeltåg till Västerhaninge blir ytterligare försenad.

Nynäshamn är enligt regionplanen en av de orter där tung industri kommer att få etableras. Därför är det för oss ytterst angeläget att frågan om den spårbundna trafiken löses på ett för regionen tillfredsställande sätt. Vi är alltså djupt oroadade för denna frågas vidare utveckling.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Enligt en överenskommelse 1966 mellan SJ och dåvarande KSL bedriver SJ för SL:s räkning lokaltrafik bl. a. på linjen Kungsängen–Stockholm–Västerhaninge. Ursprungligen räknade man med att den s. k. stomtrafiken skulle utföras som pendeltrafik med motorvagnsenheter fr. o. m. tidtabellsskiftet våren 1970. Enligt vad jag inhämtat bör trafiken på den sydöstra pendeln kunna komma i gång under 1973.

SJ och dåvarande KSL har också träffat en överenskommelse om trafikering av sträckan Västerhaninge–Nynäshamn. Överenskommelsen gäller fram till den tidpunkt då pendeltrafiken startar på sträckan Västerhaninge–Stockholm C. Parterna kan dock komma överens om att dessförinnan ta upp nya diskussioner om trafiken Västerhaninge–Nynäshamn, om förhållandena så påkallar.

Statens järnvägars medansvar för lösandet av frågan om pendeltrafiken på Nynäshamnsbanan regleras sålunda genom avtal som träffats eller kan komma att träffas mellan berörda parter. Som framgår av mitt svar kommer parterna inom den närmaste tiden att träffas och ytterligare diskutera utformningen av ifrågavarande trafik. Det är av den anledning jag i mitt svar inte har ansett mig böra göra några uttalanden. Men jag vill ändå sluta med att säga, att mot bakgrunden av de olika uppfattningar som kommit till uttryck i pressen har jag för avsikt att snarast möjligt hos styrelsen för statens järnvägar ta reda på den nuvarande förhandlings-situationen.

Fru BERGANDER (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka för de kompletterande upplysningarna. Det är känt att man på grundval av Hörjelöverenskommelsen av år 1964 med det avtal som ingår där har klarat andra delar inom länet. Vi i Södertörn hoppas på ett avtal för Nynäshamnsdelen liknande avtalet

Nr 108

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. pendeltrafiken
på Nynäshamnsba-
nan*

Torsdagen den
2 november 1972

*Om åtgärder för att
göra järnvägsvagnar
och bussar mer
handikappvänliga*

Södertälje Södra—Södertälje C och Södertälje—Gnesta. Vi anser att det är analoga förhållanden.

Jag tackar för det ytterligare besked som statsrådet gav om att ta kontakt med styrelsen för SJ

Överläggningen var härmed slutad.

§ 10 Om åtgärder för att göra järnvägsvagnar och bussar mer handikappvänliga

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Börjessons i Falköping (c) i kammarens protokoll för den 25 oktober intagna fråga, nr 270, och anförde:

Herr talman! Herr Börjesson har frågat mig om jag är beredd medverka till att, vid byggandet av nya järnvägsvagnar och bussar, trappavsatserna konstrueras så att handikappade och gamla får lättare att stiga av och på och att i övrigt dessa transportmedel blir mera handikappinriktade.

Dessa och liknande spørsmål är föremål för myndigheternas uppmärksamhet. En särskild arbetsgrupp med företrädare för SJ och handikapporganisationerna håller på att sammanställa önskemål från olika handikappgrupper för att underlätta deras SJ-resor. Gruppen studerar vilka tekniska åtgärder på vagnar, bussar och stationer, som skulle erfordras härför och vad detta kan tänkas kosta. Det är fråga om ett omfattande arbete med många tekniska problem, vilka ännu inte är slutligt kartlagda.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Låt mig allra först tacka kommunikationsministern för de upplysningar som han lämnat i svaret på min enkla fråga.

Min fråga gällde trappavsatserna till såväl järnvägsvagnar som bussar. Avsatserna är många gånger så konstruerade att speciellt de handikappade och äldre har stora svårigheter att stiga på och av dessa transportmedel. De höga trappavsatserna innebär bl. a. stora risker för den på- och avstigande passageraren. Olyckor har inträffat, som ger belägg för de stora risker som föreligger med de höga trappavsatserna. Det är därför angeläget att åtgärder vidtas i det här berörda avseendet.

Av kostnadsskäl kan man inte begära att SJ:s vagn- och busspark omkonstrueras på en gång med hänsyn till de handikappades och de gamlas nedsatta rörelseförmåga. Dock bör åtgärder vidtas i syfte att underlätta av- och påstigning för den resande allmänheten på ifrågasvarande transportmedel. Åtgärderna behöver i och för sig kanske inte innebära alltför stora kostnader. Men framför allt gäller att vagnar och bussar vid nytillverkning bör konstrueras med hänsyn till de speciella problemen för de handikappade och andra med nedsatt rörelseförmåga, med andra ord så att transportmedlet i fråga blir mera handikappinriktat.

Jag konstaterar att statsrådet i sitt svar nämner att SJ har en särskild arbetsgrupp med företrädare även för handikapporganisationerna, där önskemål som de handikappade har anledning att framföra i större eller mindre utsträckning tas upp till beaktande.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 11 Om obligatorisk användning av bilbälten

Nr 108

Torsdagen den
2 november 1972

*Om obligatorisk
användning av
bilbälten*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Petterssons* i Lund (s) i kammarens protokoll för den 27 oktober intagna fråga, nr 278, och anförde:

Herr talman! Herr *Pettersson* i Lund har frågat mig om jag – mot bakgrunden av nyligen gjorda uttalanden – avser att framlägga förslag till lag om obligatorisk användning av bilbälten.

Det av trafiksäkerhetsverket i juni i år till kommunikationsdepartementet inlämnade "trafiksäkerhetspaketet" innefattar bl. a. förslag till lagstiftning avseende obligatorisk användning av bilbälten. Åtgärds-paketet är för närvarande föremål för remissbehandling. I avvaktan på slutligt ställningstagande övervägs inom departementet olika problem som är förenade med en sådan lagstiftning.

Herr *PETTERSSON* i Lund (s):

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

Bakgrunden till den är tvåfaldig. För det första skulle ingen annan trafiksäkerhetsreform vara så effektiv som en lag om bilbältesanvändning. Att en sådan åtgärd i detta avseende står i en klass för sig är en bedömning som ytterst få i dag bestrider.

För det andra syftar jag på de uttalanden som kommunikationsministern gjort i lagstiftningsfrågan. När jag i mars tog upp erfarenheterna av bilbälteslagstiftningen i Australien ville kommunikationsministern inte diskutera en sådan lösning för Sveriges del, men i september i år, efter publiceringen av den s. k. Karlstadsutredningen över döda och skadade i trafiken, uttalade sig statsrådet *Norling* klart positivt för en lagstiftning. Frågan är nu om kommunikationsministern är beredd att följa upp sin positiva attityd genom att snarast möjligt lägga fram en proposition för riksdagen om en lag om användning av bilbälten.

Jag kan konstatera att jag i statsrådets svar i dag knappast fått något besked på denna punkt. Statsrådet hänvisar i stället till remissyttranden över trafiksäkerhetsverkets PM för ökad trafiksäkerhet. Remisstiden gick ut den 1 november, dvs. i går. Om man förhandstittar litet i de yttranden som kommit in – jag hoppas att statsrådet har haft möjlighet att göra det också – så kan man konstatera att, såvitt jag förstår, samtliga tunga remissinstanser nu ställer sig bakom en bilbälteslag. Socialstyrelsen, riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, vägverket, NTF, Landsorganisationen och t. o. m. motororganisationerna är nu beredda att ställa sig bakom en lag om obligatorisk användning av bilbälten. Mot bakgrunden av en snabbbläsning i vissa remissyttranden vill jag ställa en kompletterande fråga: Delar kommunikationsministern uppfattningen att om de tunga remissinstansernas yttranden över trafiksäkerhetsverkets PM för ökad trafiksäkerhet förordar en lag om bilbältesanvändning, så bör denna lag kunna genomföras ganska omgående?

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang utformningen
av momenten "lag
och rätt" i skolans
läroböcker*

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är riktigt som herr Pettersson i Lund säger att i de remissvar som har kommit in fram till nu är det en allmänt positiv inställning till en lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälten. Detta är i och för sig intressant. Det visar att ansvariga instanser i vårt land börjar se hur allvarlig den här frågan är och därmed också söker efter nya vägar att komma till rätta med de siffror för offer i trafiken som vi möter varje dag, varje vecka, varje månad och varje år.

Men vi rör oss här med en rad praktiska, tekniska och juridiska problem, många dessutom av känslig natur, som man måste ha ett grepp om, innan man sätter sig ned och skriver en lag. Den hittillsvarande, procentuellt sett dåliga användningen av bilbälten kan inte få fortgå någon längre tid utan ingripande från ansvariga myndigheter. Det har jag, som herr Pettersson mycket riktigt nämnde, uttalat vid flera tillfällen under den senaste tiden. Det är i medvetandet om att vi tämligen snart kan tvingas gå längre trots fördelarna med frivillighet -- som vi redan nu noggrant ser över alla aspekter på en eventuell lagstiftning.

Herr PETERSSON i Lund (s):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för det senaste inlägget. Det var utomordentligt värdefullt och klarläggande. Det är glädjande att statsrådet är beredd att här i riksdagen göra detta klara ställningstagande. Jag fattar det så att själva principen om att en lagstiftning skall införas är klarlagd. Allt talar för det. Vad man nu diskuterar är tekniska frågor, avgränsningsfrågor och mycket annat. Det är klart att det finns vissa avgränsningsproblem, och det kanske behövs någon tid i departementet för att klara dem, men de tekniska och praktiska svårigheterna är till för att övervinnas. De remissyttranden som kommit in eller som är på väg från bl. a. rikspolisstyrelsen och riksåklagaren, som ställer sig positiva till en lagstiftning, gör mig -- och som jag hoppas också kommunikationsministern -- övertygad om att de tekniska frågorna går att lösa.

Jag ber än en gång att få tacka för det mycket klarläggande svaret från kommunikationsministern.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 12 Ang. utformningen av momenten "lag och rätt" i skolans läroböcker

Herr utbildningsministern CARLSSON erhöll ordet för att besvara herr *Richardsons* (fp) i kammarens protokoll för den 18 oktober intagna fråga, nr 255, och anförde:

Herr talman! Herr Richardson har frågat mig, vilka åtgärder jag avser att vidtaga för att momenten "lag och rätt" i skolans läroböcker skall få en bättre och riktigare utformning.

I den av Kungl. Maj:t fastställda läroplanen för grundskolan finns som ett av huvudmomenten för ämnet samhällskunskap på högstadiet

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. utformningen
av momenten "lag
och rätt" i skolans
läroböcker*

Rättsordning och rättsproblem. Skolöverstyrelsen har i sina anvisningar framhållit bl. a. att "eleverna bör komma till klarhet om att människor i varje gruppbildning, organisation och samhälle måste ställa upp gemensamma regler för att kunna fungera". Undervisningen skall planeras och genomföras i samarbete med den lokala polismyndigheten och om möjligt med företrädare för socialvården och kriminalvården. Även på mellanstadiet förekommer en sådan undervisning.

På justitieministerns uppdrag undersöker nu samarbetsorganet för åtgärder mot ungdomsbrottsligheten – i vilket bl. a. skolöverstyrelsen ingår – vilka möjligheter polisen har att i större utsträckning medverka i undervisningen. Jag vill tillägga att läroboksnämnden har låtit utföra en granskning av på läroboksförteckningen uppförda läroböcker. Resultatet av denna undersökning har delgivits bl. a. läroboksförlagen. Den av herr Richardson aktualiserade frågan är således under bevakning på skilda håll.

Herr RICHARDSON (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka utbildningsministern för svaret. Bakgrunden till min fråga är den ganska skarpa kritik av läroböckerna i samhällskunskap i grundskolan som framförs i en promemoria, utarbetad på uppdrag av samarbetsorganet för åtgärder mot ungdomsbrottsligheten inom justitiedepartementet och författad av hovrättsassessorn Aspelin. Jag skall inte försöka plocka hem lättköpta poäng genom att peka på enstaka misstag eller tokigheter i enskilda böcker. Jag vill begränsa mig till att framhålla vissa generella brister som utredaren pekar på i sin sammanfattning. Han säger där:

"Huvudsyftet med ämnet Lag och rätt torde vara att skapa förståelse hos eleverna för vårt rättssystem och för reglernas efterlevnad. Det räcker inte med att konstatera att det finns regler utan det måste också klargöras *varför* de finns. I läroböckerna borde man ta upp frågan hur allvarliga skadeverkningarna blir för samhället och medborgarna om regelsystemet inte följs. Man efterlyser sålunda genomgående uppgifter om målsäganden – den skadelidande."

En annan generell brist i läroböckerna är, heter det vidare, "att den allmänt brottsförebyggande verksamheten inte har fått något eller i varje fall har tilldelats mycket litet utrymme". – Flertalet läroböcker är orealistiska i det avseendet att de blundar för den mycket omfattande dolda brottsligheten. Den allmänna tesen är att det begås brott, brottet upptäcks och gärningsmannen döms och straffas. De flesta elever vet att verkligheten är en annan, heter det.

Det påtalas vidare att våldsbrotten borde få en mer framträdande plats. Här finns speciell anledning att ta upp frågan om hot, misshandel och förföljelse av avvikande eller handikappade elever i klassen, s. k. mobbing, något som enligt utredaren läroböckerna sorgligt försummat.

Det påtalas också att böckerna snabbt blir föråldrade. "Flera av de nu genomgångna böckerna innehåller därför oriktiga uppgifter", heter det.

Jag har full förståelse för svårigheten att alltid ha aktuella uppgifter. Det är också en kostnadsfråga, och det ligger mycket i vad som här föreslås, nämligen att man skall förnya böckerna med supplement.

Justitieministern har just påtalat betydelsen av undervisningen i lag

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. information i
skolan om politiska
ungdomsförbunds
verksamhet*

och rätt i skolan. Han har bl. a. påpekat att polisen bör medverka, såsom också utbildningsministern anförts i sitt svar, och det är bra. Men det måste ändå i första hand vara den reguljära skolundervisningen man får lita till, och en förutsättning därvid är att läroböckerna är bra.

Jag skulle vilja fråga utbildningsministern vilka slutsatser han drar av den skarpa kritik som finns i den här promemorian, som jag förutsätter är bekant. Jag vill också fråga om det verkligen räcker med en granskning av förteckningen över läroböcker; det tycks vara på det sättet att det behövs en genomgående undersökning av läroböckerna över huvud taget, därför att vissa viktiga moment saknas.

Herr utbildningsministern CARLSSON:

Herr talman! På herr Richardsons fråga vill jag svara att jag tycker att läroboksnämnden har reagerat föredömligt i den här situationen. Man fick ett påpekande, man tog omedelbart initiativ till en undersökning av alla läroböcker uppförda på förteckningen och man gjorde en ordentlig granskning av dessa böcker. Den ledde också till vissa resultat – efter vad jag vet utslöt man sedan en av böckerna från listan.

I en sådan situation tycker jag inte det finns anledning för mig att vidta ytterligare åtgärder. På den punkten har alltså vårt nuvarande granskningssystem fungerat. Däremot hoppas jag kunna återkomma senare till riksdagen med en proposition grundad på läromedelsutredningens förslag.

Herr RICHARDSON (fp):

Herr talman! Om det förhåller sig så som utbildningsministern nu säger är jag nöjd. Jag kunde inte utläsa det ur själva svaret, där det talas om att man har granskat förteckningen. Om det innebär en granskning också av läroböckerna med utgångspunkt i den kritik som kommit fram tycker jag att det är tillfredsställande.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 13 Ang. information i skolan om politiska ungdomsförbunds verksamhet

Herr utbildningsministern CARLSSON erhöll ordet för att besvara herr *Palms* (s) i kammarens protokoll för den 25 oktober intagna fråga, nr 273, och anförde:

Herr talman! Herr Palm har frågat mig om jag anser att det står i överensstämmelse med läroplanen att skolstyrelse eller rektor skall kunna vägra politiskt ungdomsförbund att lämna information i skolan om sin verksamhet och målsättning under förevändning att andra politiska ungdomsförbund inte hemställt om att få lämna motsvarande information.

Jag vill först erinra om att skolstadgan föreskriver att skollokaler skall kunna upplåtas för bl. a. frivilligt bildningsarbete och liknande verksamhet bland ungdomen. Skolstadgan uppställer som enda villkor för

sådan lokalupplåtelse att större olägenhet inte vållas verksamheten i skolan. Något villkor att samtliga organisationer av visst slag skall anhänga om sådan lokalupplåtelse finns inte. I läroplanerna för grundskolan och gymnasiet understryks också betydelsen av att eleverna har kontakt med föreningsverksamheten.

När det sedan gäller frågan om ungdomsorganisationernas medverkan på schemalagd tid vill jag erinra om uttalandet i propositionen 129 år 1968 angående revidering av läroplan för grundskolan (s. 70) att bl. a.: ungdomsorganisationerna kan tillföra skolundervisningen ett stimulerande material. I gymnasieskolan finns numera på alla linjer timme till förfogande. Denna resurs kan användas efter skolans eget bestämmande med ledning av de anvisningar skolöverstyrelsen utfärdar.

Skolans undervisning skall vara objektiv, dvs. saklig och allsidig. Detta behöver givetvis inte innebära att en beskrivande eller informerande presentation av verksamheten och målsättning för en religiös, politisk eller dylik organisation vid t. ex. timme till förfogande eller gemensam samling kan komma i fråga endast under förutsättning att andra organisationer som verkar inom samma område anhållit om att få göra motsvarande presentation.

Herr PALM (s):

Herr talman! Som nöjd frågeställare har jag ingen kommentar till utbildningsministerns svar. Det utgör ett nyttigt klarläggande och bör tas emot med tacksamhet av de politiska ungdomsförbunden. Även jag vill framföra ett tack till utbildningsministern för det klarläggande svaret.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 14 Ang. taxesystemet för samtrafik tåg-buss

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels herr *Carlströms* (fp) den 24 oktober framställda interpellation, nr 186, dels herr *Mattssons* i Skee (c) i kammarens protokoll för den 17 oktober intagna fråga, nr 250, och anförde:

Herr talman! Herr Carlström har i en interpellation frågat mig om jag vill medverka till att bussresenärer inte avkrävs extrabetalning vid samtrafik mellan järnväg och buss.

Herr Mattsson i Skee har frågat mig om jag anser den av SJ införda prisskillnaden mellan buss och tåg på samma sträcka vara i god överensstämmelse med önskemålet om rationell samordning av olika trafikmedel.

Jag besvarar interpellationen och den enkla frågan i ett sammanhang.

De sakkunniga, som jag bemyndigats tillkalla för att utreda olika trafikpolitiska frågor, har bl. a. att överväga den framtida lämpliga utformningen av SJ:s taxor. I detta uppdrag ingår givetvis också den viktiga frågan, hur man genom lämplig konstruktion av taxorna på såväl person- som godstrafikens område skall kunna främja en bättre samordning mellan järnvägen och andra trafikmedel. Det bör framhållas att

Nr 108

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. taxesystemet
för samtrafik tåg-
buss*

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. taxsystemet
för samtrafik tåg-
buss*

övervägandena i taxefrågan i direktiven getts hög prioritet med sikte på så snara resultat som möjligt.

Herr CARLSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Av svaret framgår att statsrådet bemyndigats tillkalla sakkunniga för att utreda olika trafikpolitiska frågor, varvid man får förutsätta att utformningen av SJ:s taxor och samordningen mellan järnvägen och andra trafikmedel kommer att bli föremål för de sakkunnigas granskning och bedömning.

Statsrådet uppger i sitt svar att "övervägandena i taxefrågan i direktiven getts hög prioritet med sikte på så snara resultat som möjligt". Mot detta har jag intet att erinra, totalt sett. Men det speciella fall som föranledde min interpellation var tillämpningen av den s. k. snittaxan med giltighet från den 28 maj i år. Under den relativt korta tid som taxan har använts har den ställt till en massa tråkigheter och trassel både för SJ:s chaufförer och biljettörer och för den resande allmänheten. Man borde inte vänta på den av statsrådet aviserade trafikpolitiska kommittén, som enligt vad jag erfarit ännu icke är tillsatt, och vilket resultat den kan komma till, ty förmodligen dröjer det ganska länge innan kommitténs arbete ger synliga resultat.

Kunde man utan större formaliteter införa snittaxan, borde det vara lika enkelt eller enklare att ta bort den igen. Jag har själv varit vittne till irriterade passagerares reaktion när bussföraren på ett vänligt sätt påpekat att järnvägsbiljetten icke är tillräcklig för färd med buss, inte ens om tågförbindelse saknas. Det är inte lätt att vara en reaktionssnabb och harmonisk bussförare när man blir utsatt för mindre smickrande omdömen om sig själv eller det företag i vilket man arbetar. Inkomstökningen för SJ kan inte ha någon avgörande betydelse, och man vet inte heller hur stort inkomstbortfallet varit under den gångna tiden på grund av de passagerare som valt att använda andra trafikmedel än SJ:s buss just på grund av snittaxsystemet. I SJ:s egen tidning, SJ-nytt, nr 19 av den 18 oktober säger man att "snittaxan är ett osedvanligt krångel". Jag håller med tidningen om detta, sedan jag själv konstaterat verkningarna av den.

Jag vill gärna, herr talman, lämna några exempel på hur snittaxan verkar, vilket i de konkreta fallen blir för den resande allmänheten alltmer obegripligt.

Om jag löser en tåbiljett tur och retur Olofström—Stockholm kostar den 170 kronor. Eftersom SJ ersatt vissa tågförbindelser med landsvägsbuss nödgas jag oftast anlita landsvägsbuss på återvägen mellan Älmhult och Olofström. Då måste jag betala ytterligare 5:60 kronor. Om resan företages mellan Olofström och Norrköping och samma landsvägsbuss anlitas vid återfärden mellan Älmhult och Olofström blir tillägget 2:60. Gäller färden Olofström—Göteborg och jag åker med samma buss Älmhult—Olofström blir tilläggskostnaden 1:60. Samma tilläggspris blir det om jag reser till Malmö eller till Köping — i båda fallen 1:60 — men åker jag till Västerås blir tillägget för hemfärden med buss 5:60. Tilläggen är som synes högst varierande, och det är för resenärerna svårförståeligt.

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. taxsystemet
för samtrafik tåg-
buss*

De angivna exemplen, som givetvis har sin motsvarighet i övriga Sverige, ger belägg för att statsrådet lämpligen snarast bör ingripa för att ställa till rätta vad som gått snett. Vill statsrådet medverka härtil?

Det är angeläget att SJ blir vän med allmänheten och vice versa. De angivna exemplen motverkar den målsättningen.

Herr MATTSSON i Skee (c):

Herr talman! Vid det senaste tidtabellbytet genomfördes av statens järnvägar en sådan ändring i prissättningen på buss- respektive tågbiljetterna att det tidigare genomräknade tågpriset, som gällde oavsett färdmedel, upphävdes. Motiveringen, som man lämnade bl. a. i ett litet flygblad till resenärerna, lyder: "Nu är det så, att början av en tågresä ofta är dyrare än slutet. Ju längre Ni åker tåg, desto mindre betalar Ni per kilometer. När Ni avbryter en tågresä och börjar en bussresa, byter Ni från ett lågt kilometerpris till ett högre. Därför måste Ni lägga till mellanskillnaden mellan tåg- och bussbiljetten".

Man kan ifrågasätta om detta ens är teoretiskt riktigt, och det får för en del sträckor mycket märkvärdiga konsekvenser. Eftersom herr Carlström redan har berört frågan, skall jag bara syssla med Bohusbanan, som närmast berör mig och som jag har upplevt dessa problem på. Sedan ett flertal år har statens järnvägar ersatt tåg och motorvagn med landsvägsbuss. Motiveringen för detta var att busstrafiken skulle minska SJ:s underskott på bandelen norr om Uddevalla. Trafiken med buss skulle alltså vara billigare än trafiken med tåg. Därför blir självfallet resenärerna på denna bandel förvånade och förbittrade när man nu utöver den sämre resestandard som byte av färdmedel alltid utgör skall betala ett högre pris för att man får utstå denna försämring.

I dag fungerar det på så sätt att om man har biljett från station norr om Munkedal till centralstationen här i Stockholm, till Göteborg eller till Malmö, så måste man – om man reser med första lägenhet på morgonen eller sista på kvällen – betala ett tillägg, exempelvis Strömstad–Stockholm 8:50 och Strömstad–Malmö 9:50. Men vid resor till mindre stationer finns inte denna möjlighet att lösa ett tillägg, utan då hänvisas resenären till att lösa en enkel biljett på den sträcka där han använder buss och söka restitution hos SJ för den del av tågbiljetten som han inte har utnyttjat. Det kan kanske inte vara fråga om så stora belopp i restitution. Det är besvär för resenären och framför allt måste det också vara, tycker jag, rätt stora administrativa omkostnader för statens järnvägar att sköta den här restitutionen av en del av biljettpriset. Det är så stora problem för båda parter att det framstår som fullständigt irrationellt att sköta verksamheten på detta sätt.

Det är, som herr Carlström också sade, mycket svårt att förklara varför resenären skall betala extra avgift bara därför att SJ på en viss sträcka byter färdmedel och naturligtvis speciellt när man, som i det här fallet, har järnvägslinjen längs efter Europavägen, där man sätter in bussen i stället. Det är ungefär som om man kom på idén att vid resa mellan Stockholm och Göteborg ha byte mellan tåg och buss i Katrineholm och kanske i Skövde; det skulle medföra att man fick möjligheter att ta mer betalt totalt för sträckan än när man har ett färdmedel.

Torsdagen den
2 november 1972

*Ang. taxsystemet
för samtrafik tåg-
buss*

Jag ber slutligen att få tacka kommunikationsministern för svaret. Jag tycker dock att SJ här har gjort en förändring av systemet och att det inte skulle vara nödvändigt att fundera så länge på att återgå till ett rationellt system. Det skulle vara väldigt svårt att i någon annan bransch införa en sådan här teoretiskt utformad prissättning, om det fanns tillstymmelse till alternativ. Eftersom SJ:s centralförvaltning själv inte har velat lyssna på protesterna från resenärer och anställda, är det angeläget att man kan hitta andra vägar för att så snart som möjligt komma tillbaka till systemet med ett genomräknat tågpris.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Som jag nyss sade har jag funnit att det finns anledning att närmare överväga i vad mån konstruktionen av statens järnvägars taxor i olika hänseenden är den rätta för att SJ på ett samhälls-ekonomiskt riktigt sätt skall kunna fullgöra sin andel i trafikarbetet. I det sammanhanget är det av stor vikt att taxorna ges en sådan utformning att de bättre medverkar till att utnyttja SJ:s kapacitet men även, i det fall som vi nu diskuterar, att man om möjligt reder ut begreppen.

Det normala vid kombinerade tåg-bussresor har alltid varit att SJ beräknat avgiften på varje färdmedels delsträcka för sig enligt respektive färdmedels taxa, den s. k. snitttaxan. Med hänsyn till detta kan det i och för sig vara konsekvent av SJ att också i fråga om kombinerade tåg-bussresor, där busslinjen går parallellt med järnvägen, tillämpa samma princip.

Omläggningen har nu, som vi kunnat konstatera av interpellationen och den enkla frågan, medfört vissa komplikationer. Inom SJ har man varit på det klara med att en omläggning till snitttaxa även för med järnvägen parallella busslinjer skulle medföra vissa övergångssvårigheter. SJ räknar dock med att genom olika åtgärder kunna minska eller undanröja de komplikationer som uppstått. Jag anser att SJ inom ramen för nuvarande taxsystem såvitt möjligt skall söka komma till rätta med de olägenheter som framkommit.

Även om det inte hör till vare sig interpellationen eller den enkla frågan vill jag i parallellitetens namn bara göra det konstaterandet, att om det är ett privat bussbolag som svarar för den sista biten av en resa, där SJ svarar för den första delen, så är det ju inte tal om att det skall vara någon genomgående prisberäkning. Eller är det så? I interpellationen och i den enkla frågan gäller det ju SJ. Jag tycker ändå att det i det större perspektivet kan vara intressant att nämna detta, eftersom jag utgår från att problemen för den enskilde resenären inte är mindre – åtminstone inte ekonomiskt – om den sista delen av en resa skall ske med ett privat bussbolags färdmedel.

Jag säger det här därför att man annars kan få den uppfattningen, att detta med snitttaxan och snitttaxans problem skulle vara någonting som bara så att säga tillkrånglat hör hemma hos statens järnvägar. När ett privat bussbolag svarar för sista biten av resan, då är det varken tal om snitttaxans införande eller om snitttaxans upphörande, utan då är det – som det alltid har varit och säkerligen också kommer att bli i fortsättningen – fråga om ett biljettpris för tågresan och ett biljettpris

för bussresan.

Men låt mig återgå till vad vi diskuterar här. Jag vill upprepa vad jag sade i mitt första svar, att hur man genom lämplig konstruktion av taxorna skall kunna främja en bättre samordning mellan järnvägen och andra trafikmedel får övervägas av de av mig tillkallade sakkunniga. Som framgår av svaret har de här övervägandena getts hög prioritet med sikte på snara resultat.

Herr CARLSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för det kompletterande svar som han gav.

Jag är emellertid inte riktigt tillfreds med det sätt på vilket kommunikationsministern tolkar det begrepp som här diskuterats. Vi har inte tagit upp olika företags olika transportmedel, utan både herr Mattsson i Skee och jag har hela tiden hållit oss till SJ. I detta fall tycker vi – och resenärerna och SJ-folket tycker i stor utsträckning som vi – att det är egendomligt att man inte tillämpar *ett* pris för hela resan. Resenärer och berörd personal kan ju t. ex. knappast lastas för att SJ har dragit in järnvägen och ersatt den med en landsvägsbuss. Om man får lägga till pengar eller om man får resa på den biljett som man hade räknat med att få använda och som man hade betalt även hemfärden med beror endast på vid vilken tid på dagen man råkar resa hem.

Jag hoppas, herr talman, att kommunikationsministern verkligen inser det allvarliga i SJ:s beräkning och vilka olägenheter och irritationer som detta har åstadkommit. Jag kan nämna ett konkret exempel. Det var fyra personer som reste från Skövde och skulle till Olofström. Men när de kom till Älmhult blev de avkrävda ny avgift för att få resa till Olofström. Vederbörande företog resan i tjänsten och hade fått färdbiljett genom det företag där de var anställda, och irritationen blev naturligtvis mycket stark. Så småningom kom de emellertid till Olofström, men sedan begärde de restitution på biljettkostnaderna, och SJ fick betala tillbaka pengarna därför att man hade räknat fel. Sådana irritationsmoment är onödiga.

Detta är bara ett exempel bland många. Jag skulle kunna ange fler, men jag avstår från det. Jag tror ändå att kommunikationsministern fattar innebörden i vad jag har velat framhålla.

Jag hoppas att kommunikationsministern ser positivt på denna fråga, och det tror jag vore lyckligt både för SJ och för berörda parter utanför SJ. Slutligen ber jag än en gång att få tacka kommunikationsministern för svaret.

Herr MATTSSON i Skee (c):

Herr talman! Det är säkert riktigt som kommunikationsministern säger, att om ett annat trafikföretag hade stått för den fortsatta resan på en del av sträckan, så hade den resande fått lösa ny biljett. Men vad min fråga gällde var det exempel som jag närmare utvecklade. Jag kan lösa biljett hos statens järnvägar i Strömstad för att resa på Bohusbanan till något ställe. Men om jag sedan inte hinner resa tillbaka med den lägenhet då tåget eller motorvagnen går direkt till den station som jag startade

Torsdagen den
2 november 1972

*Remissdebatt ang.
förslag om regional
utveckling m. m.*

resan från utan blir tvungen att ta den sista lägenheten på Bohusbanan norrut, så måste jag betala extra avgift. Då säger man nämligen på SJ att tåget går bara till Munkedal, sedan får du åka buss. Och när jag då stiger på den bussen får jag betala extra – för den försämring som det alltid innebär att byta trafikmedel – för att komma hem till den station som jag faktiskt har löst biljett för att komma tillbaka till.

Jag vill understryka att detta system har väckt mycket stor irritation hos statens järnvägars anställda och resenärer. Det finns därför all anledning att försöka komma till rätta med denna olägenhet. Jag tar också fasta på vad kommunikationsministern sade i svaret, att frågan skall ges prioritet och att man skall se över taxefrågorna för statens järnvägar. Det är angeläget att så snart som möjligt försöka åstadkomma en ändring i nuvarande förhållanden. Ytterst tror jag att statens järnvägar själv förlorar mest på det nuvarande taxesystemet.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det råder ingen tvekan om att vi alla tre vet vad det här rör sig om för sorts problem. I mitt svar har jag ju också sagt att jag utgår från att statens järnvägar inom det nuvarande taxesystemet i all möjlig mån kommer att försöka rätta till de olägenheter som nu finns.

För att inte bli missförstådd vill jag också säga att anledningen till att jag i mitt förra inlägg tog med ett litet sidoavsnitt rörande en tänkt situation, där ett privat bussbolag svarade för den sista delen av en längre resa som påbörjats med tåg, var att jag utgår från att ingen av oss tre vill ha det systemet när det gäller SJ att man skall beräkna bussbiljetten för sig och tågbiljetten för sig.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 15 Remissdebatt ang. förslag om regional utveckling m. m.

Föredrogs Kungl. Maj:ts proposition nr 111 angående regional utveckling och hushållning med mark och vatten.

Ordet lämnades på begäran till

Herr BOHMAN (m), som yttrade:

Herr talman! Den proposition som nu skall remitteras till vederbörande utskott är både omfattande och betydelsefull. Förslagen syftar till att dra upp riktlinjer för regionalpolitiken och för hushållningen med vårt lands mark- och vattentillgångar. De kommer att i stor utsträckning bli vägledande för landets utveckling under återstoden av innevarande sekel.

Till förslagen har knutits lagförslag, som avser att ge statsmakterna nya och långtgående styrningsmedel med ingripande konsekvenser för både kommuner och enskilda.

Den utredning som ligger bakom propositionen är inte parlamentariskt förankrad. Förslagen har utarbetats på departementsnivå. Den s. k. rapporten i ärendet kom kort före jul förra året och promemorian om de rättsliga åtgärderna först i mars i år.

Remisstiden blev med hänsyn till det stora materialets betydelse

Torsdagen den
2 november 1972*Remissdebatt ang.
förslag om regional
utveckling m. m.*

mycket kort. Den utgick i början av juni, vilket i praktiken innebar att inga remissinstanser fick mer än tre månader på sig. Kommunerna skulle dessutom yttra sig innan länsstyrelser och andra myndigheter kunde ta ställning. Visst material saknades dessutom från början och tillställdes remissinstanserna efter hand.

Det är mot den bakgrunden inte förvånande att lagrådet i sitt yttrande har förklarat sig på grund av den knappt tillmätta tiden "inte kunnat göra sin granskning så ingående som hade varit önskvärt".

Det nu föreliggande materialet omfattar mellan 1 500 och 2 000 sidor. Det blev först i går tillgängligt för riksdagens ledamöter. Oppositionen har nu 16 dagar på sig att gå igenom materialet och redovisa sina synpunkter och förslag. Det är en *orimligt* kort tid, även om man bortser från den arbetsbelastning i övrigt som råder under denna höstriktdag.

Kammarkansliet har utdelat en promemoria, och enligt den kommer föredragning att ske i vederbörande utskott under en vecka, nämligen den sista veckan i november. Justeringar och reservationer skulle sedan kunna ske fram till den 8 december, varefter ärendet kommer på kammarens bord den 15 och 16 december.

Lagbestämmelserna skall sedan träda i kraft redan den 1 januari nästa år. Jag ifrågasätter, om det med hänsyn till julhelgen är möjligt att hinna trycka de nya författningarna innan lagarna skall träda i kraft.

Regeringen har själv gjort gällande, att de nya förslagen är utomordentligt betydelsefulla – och det är de förvisso. Det har med hänsyn härtill bl. a. diskuterats, om man inte i riksdagen borde tillsätta ett särskilt utskott för frågans behandling.

Mot den bakgrund som jag här har tecknat tycker jag att det är nästan otillständigt att ställa så kort tid till oppositionens och riksdagens förfogande som regeringen nu gör. Antingen menar regeringen inte allvar, när den vill göra gällande att förslagen är väsentliga för samhällsutvecklingen och människorna, eller också vittnar förfaringssättet om en upprörande nonchalans och brist på respekt för riksdagen och de demokratiska arbetsformerna.

Visst kan det, herr talman, göras gällande att åtskilliga av förslagen innebär en uppföljning av tidigare improvisationer på regionalpolitikens och miljöpolitikens område, improvisationer som har starkt kritiserats, inte minst från oppositionens sida. Men den sammanfattning och den samordning av de olika åtgärderna som man nu redovisar fordrar en ordentlig genomlysning och överväganden av helt annan och mera långsiktig natur än vad som tidigare varit nödvändigt.

Visst kan man, herr talman, också erinra om att det inte minst från oppositionens sida ställts krav på att regeringen skulle kunna samlas till att redovisa en fullständig analys av regional- och miljöpolitiken och av de åtgärder i olika hänseenden som kan krävas. Vi har drivit på regeringen för att få fram frågan så fort som möjligt. Vi har inte velat ha flera Ritsemavgöranden, byggda på en ohelig allians från fall till fall mellan socialdemokrater och kommunister. Men allt detta kan inte rimligen försvara den snabbbehandling i riksdagens elfte timme som regeringen nu kräver att vi skall företa.

Om inte regeringen själv inser sin skyldighet att ta hänsyn till våra krav

på rimliga arbetsformer, är det min förhoppning att de berörda utskotten skall visa sig ha så stark känsla för riksdagen och dess ställning, att utskotten beslutar att uppskjuta ärendets avgörande till vårriksdagen.

Det är den förhoppningen, herr talman, som jag gärna vill knyta till kammarens beslut att remittera propositionen till utskotten.

Överläggningen var härmed slutad.

Kungl. Maj:ts proposition nr 111 hänvisades därefter, såvitt avsåg regionalpolitiken, till inrikesutskottet och, såvitt gällde den fysiska riksplaneringen, till civilutskottet.

§ 16 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningarna nr 199 --207.

§ 17 Utsträckt motionstid

Ordet lämnades på begäran till

Herr MATTSSON i Skee (c), som yttrade:

Herr talman! Jag tillåter mig hemställa att kammaren ville besluta, att tiden för avgivande av motioner i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 111 angående regional utveckling och hushållning med mark och vatten måtte med hänsyn till ärendets omfattning utsträckas till första plenum efter torsdagen den 16 november.

Denna hemställan bifölls.

§ 18 Interpellation nr 208 om det allmänna färdväsendets anpassning till handikappade

Ordet lämnades på begäran till

Herr HAMRIN (fp), som yttrade:

Herr talman! För de handikappade är tillgången till fortskaffningsmedel av stor betydelse. För att de skall kunna bryta sin isolering och tillgodogöra sig samhällets möjligheter till utbildning, arbete, fritidsverksamhet, personliga kontakter etc. behöver de tillgång till kommunikationsmedel. Målet bör vara att ge de handikappade största möjliga funktionsförmåga, oberoende och självständighet.

Åtskilliga kommuner har börjat anordna färdtjänst för handikappade. Önskvärt vore att färdtjänsten överallt fick anlitas oberoende av målet för och avsikten med resan. Färdtjänsten bör också i princip få användas för obegränsat antal resor och få anlitas vid vilken tidpunkt som helst på dygnet. I de flesta kommuner har färdtjänsten av ekonomiska skäl inte fått en sådan omfattning. Handikapputredningen föreslog att de insatser som krävs av kommunerna bör motsvaras av en insats också från statens sida genom ett särskilt stöd för att stimulera kommunerna att snabbt bygga upp och hålla färdtjänst. Statsbidrag till kommunernas kostnader för färdtjänsten skulle säkerligen ha en hög stimulanseffekt. Jag beklagar

att regeringen hittills inte velat stödja förslagen om statsbidrag till färdtjänsten. Lika möjligheter att förflytta sig är en väsentlig jämlikhetsfråga.

En bidragande orsak till att färdtjänsten är kostsam för kommunerna är att antalet färdtjänstberättigade personer kraftigt ökar. Detta hänger i sin tur samman med att kommunikationsväsendet inte är anpassat till allas behov. I den fortsatta planeringen för det allmänna färdväsendets utveckling bör handikappades behov alltid beaktas. Ett färdväsen som tillgodoser möjligheten att tryggt och bekvämt förflytta sig minskar behovet av speciella anordningar vid sidan av det allmänna färdväsendet. Handikapputredningen anförde i sitt betänkande SOU 1970:64 att frågan om det allmänna färdväsendets anpassning till handikappade snarast borde tas upp till bedömning av en för ändamålet tillkallad expertgrupp inom kommunikationsdepartementet. Enligt min mening är utredningens förslag även i denna del bra. Handikapporganisationerna har också framhållit att förslaget snarast bör förverkligas.

Med hänvisning till det anförda hemställes om tillstånd att till kommunikationsministern få ställa följande fråga: Avser statsrådet taga initiativ till ett handlingsprogram för anpassning av det allmänna färdväsendet till handikappade i enlighet med handikapputredningens förslag?

Denna anhållan bordlades.

§ 19 Interpellation nr 209 ang. svenska hjälpinsatser till Indokinas folk

Ordet lämnades på begäran till

Herr DAHLÉN (fp), som yttrade:

Herr talman! Efter år av fasansfulla lidanden för Indokinas folk förefaller utsikterna till en fredlig lösning nu större än tidigare. Även om man tyvärr har anledning frukta svårigheter och misslyckanden i de fortsatta överläggningarna, finns det skäl att anta att de svenska insatserna bilateralt och multilateralt till uppbyggnad nu är mer aktuella. Den svenska humanitära insatsen bör som huvudprincip ha att hjälp skall ges där behovet är störst. Under en tid kommer förhållandena säkerligen att vara oklara, och en rad svårbemästrade situationer kan komma att uppstå. De svenska insatserna bör självfallet ske till Indokinas folk i sin helhet oavsett på vilken sida i kriget de enskilda människorna hamnat.

Tidpunkten för en redovisning till riksdagen om de nu aktuella planerna för svenska insatser är inne. Därför anhåller jag om kammarens tillstånd att ställa följande fråga till herr utrikesministern:

Vill utrikesministern lämna riksdagen redogörelse för planerna på svenska bilaterala och multilaterala hjälpinsatser till Indokinas folk?

Denna anhållan bordlades.

§ 20 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelades att följande enkla frågor denna dag framstälts, nämligen av

Nr 294 Herr *Wijkman* (m) till herr statsrådet Moberg angående studenternas ekonomiska situation:

Anser statsrådet, bl. a. mot bakgrund av de höga hyrorna i studentbostadsbeståndet, att den personliga ekonomiska situationen för dagens studenter är tillfredsställande?

Nr 295 Herr *Magnusson* i Borås (m) till herr finansministern angående utbetalningen av årets överskjutande skatt:

Är statsrådet villig att tidigarelägga utbetalningen av årets överskjutande skatt för att därmed förbättra konsumenternas nuvarande svaga köpkraft?

Nr 296 Herr *Takman* (vpk) till herr utbildningsministern angående tilläggsdirektiv till litteraturutredningen med anledning av den s. k. förlagskrisen:

Anser statsrådet 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 ödesdiger situation för den svenska boken?

Nr 297 Herr *Börjesson* i Falköping (c) till herr socialministern om skärpt kontroll av läkemedel:

Har statsrådet uppmärksammat att det, trots de kontrollåtgärder som hittills vidtagits, förekommer att patienter på grund av läkemedelsbrister drabbas av sjukdomar och handikapp i form av t. ex. blindhet och dövhet för återstoden av sin levnad och har statsrådet för avsikt att ytterligare skärpa kontrollåtgärderna?

Nr 298 Herr *Möller* i Göteborg (fp) till herr utbildningsministern om ökade nordiska upplysningsinsatser angående EEC:

Anser statsrådet, med hänsyn till att de nordiska länderna kommer att få olika anknytning till EEC och vikten av fördjupad sammanhållning inom Norden, att ökade nordiska upplysningsinsatser bör ske, och vilka åtgärder är statsrådet beredd att därvid vidtaga?

§ 21 Kammaren åtskildes kl. 15.55.

In fidem
SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert