

1980/81:81

Tisdagen den 17 februari

Kl. 15.00

Förhandlingarna leddes av tredje vice talmannen.

1 § Justerades protokollet för den 9 innevarande månad.

2 § Svar på fråga 1980/81:254 om visning av barnförbjudna filmer på ungdoms- och fritidsgårdar

Anf. 1 Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Tyra Johansson har frågat mig om jag har uppmärksammat att barnförbjudna filmer visas för barn på ungdoms- och fritidsgårdar och vilka åtgärder jag avser att vidta.

Enligt förordningen med särskilda bestämmelser om biografreställningar m. m. (1959:348), den s. k. biograförordningen, får vid offentlig visning av biografaffilm ej visas film som inte i förväg har godkänts av statens biografbyrå. Barn under vissa åldrar får inte lämnas tillträde till förevisning av annan film än sådan som är godkänd för den åldersgrupp barnet tillhör. Den som bryter mot dessa bestämmelser kan dömas till straff. Film och utrustning kan i vissa fall förverkas.

Frågeställaren anför att dessa bestämmelser inte alltid tillämpas vid filmvisningar på fritidsgårdar. Det är ett problem som även tidigare har uppmärksamrats i olika sammanhang. Bl. a. har Svenska kommunförbundet den 22 augusti 1979 utfärdat ett cirkulär i ämnet till landets fritidsnämnder.

I en till cirkuläret fogad promemoria konstateras, att om en filmvisning på en fritidsgård är tillgänglig för alla som så önskar, är den att anse som offentlig. Samma sak torde gälla om visningen endast är öppen för dem som har löst s. k. gårdskort. Den slutsats som dras är att biograförordningen skall tillämpas i båda dessa fall.

Information om vilka regler som gäller för filmvisning på fritidsgårdar lämnas enligt uppgift såväl vid Svenska kommunförbundets kurser som vid de konferenser som barnfilmrådet anordnar för bl. a. fritidsgårdspersonal i

*Om visning av
barnförbjudna filmer
på ungdoms-
och fritidsgårdar*

kommunerna. Jag vill emellertid understryka det ansvar som åvilar varje kommun, och i sista hand de kommunala förtroendemännen, för att filmverksamheten på fritidsgårdarna följer gällande bestämmelser.

Anf. 2 TYRA JOHANSSON (s):

Herr talman! Jag tackar för svaret.

I svaret sägs att Svenska kommunförbundet har gått ut med ett cirkulär den 22 augusti 1979 – alltså för ett och ett halvt år sedan. Ändå förekommer, enligt de uppgifter som jag har fått, fortfarande sådan här filmvisning. Biografilmerna överförs till 16 mm-film, som sedan visas på ungdoms- och fritidsgårdarna.

I utbildningsministerns svar sägs att Kommunförbundet i en till cirkuläret fogad PM har talat om att en filmvisning på en fritidsgård är att anse som offentlig. Samma sak torde gälla om visningen endast är öppen för dem som har löst s. k. gårdskort. Den slutsats som dras är att biograförordningen skall tillämpas i båda dessa fall. Kanske har man på ungdoms- och fritidsgårdarna inte insett detta. Det behöver därför kanske återigen påpekas att filmvisning på ungdoms- och fritidsgårdar skall betraktas som offentlig, även om den bara är öppen för dem som har gårdskort.

Vi i kulturutskottet hade tillfälle att få se några avsnitt av biograffilmer som är barnförbjudna men ändå visas på ungdomsgårdarna. Jag nämnde i min fråga filmen Benknäckargänget. Vi såg också en rymdfilm, en film med Blixt Gordon och en ganska ruggig historia om en pojke som hade fått ett förstörelsevapen. Vapnet fungerade så, att varje gång pojken använde vapnet för att förstöra någonting, förvandlades han efter hand till någon sorts monster eller djur. Det finns ju en otrolig fantasi när det gäller att göra dessa otäcka filmer – ibland kanske en något pervers fantasi.

Det som skakade oss i kulturutskottet var inte enbart det råa våldet utan även tendensen i filmerna, som verkligen var betänkligen. I den ena filmen framställdes en far som närmast ville göra sin son till fascist. Hans ideal var att sonen skulle bli krigare. Hela denna tendens i filmen var mycket otäck, trots att det inte gällde rena våldsscener – sådana fanns dock i andra avsnitt av filmen.

Statsrådet understryker ansvaret som åvilar varje kommun, och det vill jag varmt instämma i. Men jag hoppas också att utbildningsministern följer den här frågan, eftersom vi har sett att det fortfarande, så pass lång tid efter att det har uppmärksamats, förekommer visningar av barnförbjudna filmer, vilket innebär att 10–12-åringar kan bli utsatta.

Anf. 3 Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Jag är tacksam att Tyra Johansson har ställt den här frågan, därför att det är uppenbart att det finns många gårdsföreståndare och ungdomsledare som inte är medvetna om att föreställningar av den här typen faktiskt faller under biograförordningen. Jag är tacksam att ha fått tillfälle att klart säga detta. Jag tror också att många kommunala förtroendemän har varit omedvetna om att visningarna faller under biograförordningens

bestämmelser. Det är alltså, såvitt jag förstår, straffbart att visa den här typen av filmer på fritidsgårdarna.

Nr 81

Tisdagen den
17 februari 1981

Anf. 4 TYRA JOHANSSON (s):

Herr talman! Det statsrådet nu sade gör att jag också är glad att jag ställde frågan. När den blir uppmärksammas här i riksdagen hoppas jag också att den skall bli uppmärksammas av dem det vederbör. Det gläder mig alltså att statsrådet sade detta, och jag hoppas att det skall bli en bättring på detta område.

Om handikappades rätt till vuxenstudiestöd

3 § Svar på fråga 1980/81:269 om handikappades rätt till vuxenstudiestöd

Anf. 5 Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Ove Karlsson har frågat mig om jag delar centrala studiestödsnämndens (CSN) tolkning av begreppen "kort tidigare utbildning" och "handikapp" för urval bland sökande till särskilt vuxenstudiestöd.

Det ankommer inte på mig att anlägga synpunkter på CSN:s tolkning av riksdagsbeslut och gällande lagbestämmelser. Eftersom frågan har ställts vill jag dock ta tillfället och redogöra för sakförhållandena.

Enligt CSN:s anvisningar skall sökande med kort tidigare utbildning ges företräde vid urval bland sökande till särskilt vuxenstudiestöd. Detta innebär att sökande med sex- eller sjuårig folkskola skall ges företräde före sökande med grundskolekompetens eller motsvarande. Ett undantag har dock gjorts, nämligen för längre gymnasiala utbildningar. Här anser CSN att folkskola och grundskolekompetens bör jämföras. Skälet till detta är bl. a. att många med sex- eller sjuårig folkskola som vuxna kompletterar sin utbildning upp till grundskolekompetens för att sedan söka till en längre gymnasieutbildning.

När det gäller handikappade framgår redan av studiestödslagen (1973:349), 7 kap. 11 §, att särskild hänsyn skall tas till om sökande på grund av handikapp eller annan omständighet har särskilt svårt att bedriva studier på fritid. CSN:s anvisningar härvidlag är således en direkt tillämpning av lagtexten. Det förhållandet att en sökande är handikappad medför således inte någon absolut företrädesrätt utan får vägas samman med andra omständigheter. Om handikappet däremot föranlett att den sökande inte tidigare haft tillgång till utbildning, har svårt att studera på fritiden eller har en betungande försörjningsbörda, skall han ges företräde.

Mot bakgrund av vad jag nu har redovisat finner jag inte skäl att ta några initiativ i frågan.

Tisdagen den
17 februari 1981

*Om handikap-
pades rätt till
vuxenstudiestöd*

Anf. 6 OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Jag tackar utbildningsministern för svaret, som jag tolkar positivt.

Jag är möjligen litet förvånad över att utbildningsministern säger att CSN:s tolkningar inte strider mot riksdagsbeslutet. Men jag tolkar det så att tidigare anvisningar även fortsättningsvis skall ligga till grund för det arbete som skall bedrivs när man fördelar de tillgängliga medlen.

De nya tolkningarna är således litet överflödiga. CSN:s nya tolkning av begreppen "kort tidigare utbildning" och "handikapp" har nämligen skapat besvärliga urvalseffekter och väckt förvåning på många håll. De nya anvisningarna får orimliga konsekvenser för dem som bor på ställen där grundskolereformen genomfördes sent. Kopparbergs län är ett sådant område, och där kan beslutet få svåra konsekvenser.

De nya anvisningarna är intressanta framför allt i två avseenden för vuxenstudierande från ett län som Kopparbergs län. Det ena gäller studerande med handikapp, och det andra gäller studerande med kortare tidigare utbildning än grundskola.

Låt mig nämna några exempel på vilka konsekvenser det skulle få om de nya anvisningarna tolkades på ett som jag tycker oriktigt sätt. Vuxenstudiestöd skulle kanske inte kunna beviljas följande personer: ett barbiträde med rygg- och axelskada, en gruvarbetare med magkatarr och njurbesvär, en servitris med axelskada och magbesvär, en fabriksarbetare med diabetes och synskada, en kokerska med svår allergi, en gruvarbetare med utsliten rygg, en textilarbetare med reumatisk feber och en byggnadsarbetare med grav hörselskada på grund av buller.

I ett läge med knapp medelstildelning måste det vara i hög grad angeläget att fördela medlen så att vuxenstudiestöd beviljas dem som bäst behöver det för att komma i nivå med dem som genomgått grundskola. Alltsedan reformen genomfördes har medelstildelningen i Kopparbergs län varit så knapp att stöd endast kunnat tilldelas dem som har enbart folkskola och som dessutom kunnat redovisa att de har en stor försörjningsbörda samt minst tio års yrkesverksamhet. Detta har naturligtvis fått till följd att de som genomgått grundskola men trots detta redovisat ett utbildningsbehov har drabbats.

Jag tror att CSN:s nya anvisningar kommer att skapa stora svårigheter, och jag vill fråga utbildningsministern om han inte anser att man i första hand bör satsa på de sämst ställda även fortsättningsvis och låta dem få företräde vid fördelningen av tillgängliga medel för vuxenstudiestöd.

Anf. 7 Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Jag har egentligen inte mycket att tillägga utöver mitt svar. De bestämmelser vi har ger ju klar prioritet åt de kortutbildade, men man har också möjlighet att ta hänsyn till exempelvis handikapp. Jag tror alltså inte att det behöver föreligga några meningsmotsättningar på den här punkten. Men skulle det efter en viss tid visa sig att det faktiska utfallet av

bestämmelserna är sådant att det kräver en omprövning. skall vi självfallet vara öppna för det.

Anf. 8 OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Under förutsättning att man kan tolka CNS:s nya anvisningar så att medlen kan fördelas ungefär på samma sätt som tidigare, kommer det säkert att fungera bra även fortsättningsvis. Men får man lov att fördela de knappa resurserna även till studerande som har en bättre tidigare skolunderbyggnad än enbart 6- eller 7-årig folkskola, då kommer det att bli svårt att få medlen att räcka till. Det är därför jag har aktualiserat den här frågan. Jag har velat ta upp den till diskussion för att få del av utbildningsministerns tolkning av det hela. Men om vi är överens om att bestämmelserna även fortsättningsvis skall tolkas enligt det riksdagsbeslut som bygger på propositionen från år 1975, så tror jag att det skall kunna fungera även i framtiden.

4 § Svar på fråga 1980/81:252 om uteslutande av vissa läroböcker från läromedelsnämndens katalog

Anf. 9 Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Runc Torwald har frågat utbildningsministern vilka åtgärder han är beredd att vidta för att "Historieboken" och liknande olämpliga alster inte skall komma att finnas med i läromedelsnämndens katalog i framtiden.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på frågan.

Läromedelsnämnden inom skolöverstyrelsen har till uppgift att objektivtetsgranska centrala läromedel i samhällsorienterande ämnen. För dessa gäller en obligatorisk granskning, men även andra centrala läromedel kan granskas på nämndens initiativ eller efter anmälan. När det gäller övriga läromedel sker ingen granskning.

Resultatet av granskningarna m. m. redovisas i de särskilda läromedelskataloger som årligen utges av statens institut för läromedelsinformation (SIL). I katalogerna lämnas även information om andra än centrala läromedel. Som allmän information i katalogerna klargörs att andra än centrala läromedel, som alltså ej är objektivtetsgranskade, kan innehålla partsmaterial eller sådant material vars värderingar inte delas av alla grupper i samhället.

Det nu aktuella läromedlet tillhör kategorin icke-centrala läromedel. Läromedlet har därför inte granskats av läromedelsnämnden. Det finns inte heller förtecknat i SIL:s läromedelskataloger. Däremot finns en annan utgåva i historieämnet från samma förlag upptaget i katalogerna för mellan- och högstadiet. Läromedlet betecknas där som brevidläsningslitteratur som är tänkt som komplement till centrala läromedel.

Mot bakgrund av det vidgade läromedelsbegrepp som följer av den nya

Tisdagen den
17 februari 1981

*Om uteslutande
av vissa läro-
böcker från läro-
medelsnämndens
katalog*

läroplanen för grundskolan anser jag det angeläget med information även om andra än centrala läromedel. Hur denna information skall utformas i framtiden får bedömas i samband med ställningstaganden till utredningen om läromedelsmarknadens förslag. Enligt min mening är det varken rimligt eller önskvärt att ställa samma objektivitetskrav på dessa läromedel som f. n. görs på centrala läromedel. En lärare har skyldighet enligt läroplanen att bedriva en saklig och allsidig undervisning.

Då tendentiösa läromedel används måste framställningen balanseras, bl. a. genom användande av läromedel som representerar motsatta synpunkter, t. ex. i politiska frågor. Självfallet måste hänsyn här tas till de olika förutsättningar som gäller för olika skolstadier.

Jag vill avslutningsvis erinra om det särskilda ansvar som skolledningen har i dessa frågor. Enligt den nya läroplanen för grundskolan är det rektor som beslutar om inköp av andra än centrala läromedel. Vidare åligger det rektor att se till att undervisningen bedrivs enligt läroplanens föreskrifter, bl. a. när det gäller objektiviteten.

Anf. 10 RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret som jag tolkar positivt, eftersom jag har en känsla av att statsrådet delar min uppfattning att hjälpmedel av denna karaktär inte borde få förekomma.

Beträffande den här s. k. "Historieboken" – jag har avdrag av vissa delar av den – har ju t. ex. Göteborgs allmänna skolstyrelse noterat att den används i syfte "att förlöjliga vårt styrelseskick och i demokratisk ordning utsedda företrädare för medborgarna" och att den har en sådan utformning att man kan tala om otillständig språklig framställning. Att det dessutom vimlar av stavfel är kanske inte märkligt med tanke på dagens inställning till rättstavning och faktakunskaper.

Nu har vi en utredning om läromedelsmarknaden, och i dess betänkande, som nu är ute på remiss, föreslås att hela förhandsgranskningen skall slopas och ersättas med en efterhandsgranskning. Det är kanske lämpligt. Man skall då också ta upp eventuellt förekommande klagomål. Men det bekymmersammaste i sammanhanget är ju att föräldrarna mycket sällan får kännedom om just bredvidläsningslitteraturens kvalitet, eftersom den litteraturen i regel aldrig kommer till hemmen utan stannar kvar i skolan. Belysande är ju att i det aktuella fallet råkade eleven av misstag ta med sig boken hem, varefter det restes stora hinder från skolans sida när föräldrarna ville låna ett par exemplar av boken för att granska den litet närmare.

Enligt vad statsrådet själv säger har ju rektor ett stort ansvar när det gäller att anskaffa bredvidläsningslitteratur. I fortsättningen kommer detta tydligen att gälla all litteratur, eftersom hela förhandsgranskningen kommer att slopas. Jag hoppas emellertid att statsrådet gör vad som ankommer på henne för att se till att vi får åtminstone en någorlunda god uppföljning av standarden även då det gäller bredvidläsningslitteratur, så att den kan fylla kraven på rimlig språkdräkt och inte minst på opartiskhet, som bör känneteckna det material som används vid skolundervisningen.

Anf. 11 Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! När det gäller just det aktuella läromedlet tycker jag det är viktigt att skilja mellan det ideologiska innehållet och utformningen. Jag tycker inte man kan säga utan vidare att ett hjälpmedel inte borde få förekomma beroende på det ideologiska innehållet. Däremot menar jag att det otillständiga språkbruket gör boken direkt olämplig i skolan.

Det är ju inte läromedlet, Rune Torwald, som gör undervisningen, det är läraren och läromedlet tillsammans. Om en lärare följer vad som står i läroplanen om saklighet och allsidighet kan nog praktiskt taget vilket läromedel som helst användas. Men det ställer mycket stora krav på att läraren verkligen följer de anvisningar som nu gäller, enligt Läroplan för grundskolan 1980. Anvisningarna om att undervisningen skall präglas av saklighet och allsidighet är ju bindande. Det är alltså direkt tjänstefel om läraren använder sig av ett hjälpmedel på det sätt vilket man i varje fall har sagt att denna historiebok har använts.

Jag vill ännu en gång påpeka att rektor är förman för personalen och har att se till att gällande anvisningar följs. I detta fall har jag hört sägas att rektor förlitade sig på en som han tyckte bra kontakt mellan läraren och hemmet. Jag menar nog att tillsynsskyldigheten sträcker sig litet längre än så.

Anf. 12 RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Jag har ingenting att erinra mot statsrådets påpekande att läraren naturligtvis har en mycket central och egentligen avgörande roll när det gäller hur ett hjälpmedel uppfattas och kan utnyttjas. Men då kommer det andra problem in som statsrådet avslutningsvis berörde, dvs. kontakten mellan lärare och föräldrar. Men när föräldrarna inte vet vad man använder för material, är det svårt för dem att komma in i den rollen.

Det här läromedlet karakteriseras av att ledande kända socialdemokratiska politiker, t. ex. Hjalmar Branting, beskrivs i ganska nedsättande ordalag, människor som sysslar med handel kallas nästan generellt för blodiglar och krämare, finansmän m. fl. omtalas såsom spindlar. Därför måste man säga att varken språkbruk eller annat gör boken användbar såsom bredvidläsningslitteratur. Det måste vara en lärare av ytterligt märklig art som tycker att boken är lämplig. Han skall i så fall använda boken enbart för att korrigera missuppfattningar som den ger uttryck för.

Anf. 13 Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Det är kanske befogat att tillägga att i den nya läroplanen betonas kontakten mellan skola och hem på ett betydligt mera klart och uppfordrande sätt än tidigare.

Jag kanske också skall erinra om den proposition som riksdagen tog före jul om rektors skyldighet att samråda med föräldrar till både äldre och yngre elever. Propositionen tillkom för att poängtera att föräldrar icke får lämnas utanför skolans verksamhet. Föräldrar och skola skall arbeta som kompanjoner när det gäller barns utbildning och fostran.

Tisdagen den
17 februari 1981

*Om förbättrad
undervisning i
skolan avseende
konsten att upp-
rätta självdeklara-
tion*

Anf. 14 RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Jag vill bara säga att jag ansluter mig till den uppfattningen. Jag hoppas bara att både skola och föräldrar skall leva upp till denna målsättning. Då kanske vi slipper en upprepning av att sådan här litteratur används. Det är ändå så att boken finns – enligt mitt band i 44 000-47 000 exemplar. Det är alltså inte fråga om någon enstaka bok, utan den finns kanske spridd i stort sett överallt. Jag tycker att man skall känna till det.

Jag hoppas emellertid att statsrådet skall bli sannspädd i sin förhoppning att en god kontakt lärare–föräldrar skall leda till att vi slipper sådana här misstag i fortsättningen.

5 § Svar på fråga 1980/81:255 om förbättrad undervisning i skolan avseende konsten att upprätta självdeklaration

Anf. 15 Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Bonnie Bernström har frågat utbildningsministern om han avser vidta åtgärder för att förbättra skolans undervisning i hur man deklarerar.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på frågan.

Undervisning i frågor kring självdeklaration står väl i överensstämmelse med gällande läroplan för såväl grundskola som gymnasieskola. Sådan undervisning – oftast i form av praktiska övningar – förekommer också i stor utsträckning. Som hjälpmedel för denna undervisning erbjuder riksskatteverket (RSV) sedan sex år tillbaka skolorna gratis deklarationsmaterial, som är speciellt framtaget för skolbruk. Totalupplagan sedan starten av det material som avser löntagardeklarationer är 845 000 exemplar. Jag delar således inte Bonnie Bernströms uppfattning att skolan inte har stått för någon undervisning i konsten att deklarerar.

Den nya läroplanen för grundskolan – Lgr 80 – som gäller fr. o. m. läsåret 1982/83 betonar ytterligare skolans uppgift att ge eleverna praktiska vardagskunskaper och vardagsfärdigheter. Inom den ram som anges av läroplanen ankommer det på lärare och elever vid varje enskild skola att avgöra hur undervisningen skall läggas upp. Som stöd för den lokala planeringen kommer successivt ett omfattande kommentarmaterial till läroplanen att ges ut. Detta kommer bl. a. att innehålla metodiska tips och erfarenheter kring hur undervisningen kan läggas upp.

Anf. 16 BONNIE BERNSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på min fråga, men jag kan tyvärr inte säga att jag är lika nöjd med svaret på den som jag i huvuddrag är med statsrådets inlägg i tidningen i lördags om kvinnors möjligheter att få gehör för sina synpunkter på den ekonomiska politiken.

De flesta människor känner en vånda i deklARATIONstider. Den våndan tror

jag mer beror på bristande kunskaper om hur man deklarerar än på eventuellt dåligt samvete eller oordning på sina papper. De flesta deklaranter är självlärda. De flesta har lärt sig deklarerera genom kontakter med taxeringsnämnder, av deklaraionsbilagan från skatteverket eller genom tidningarna. Skolan har stått för en mycket liten del av de kunskaper som skattebetalarna har.

Vilka de praktiska konsekvenserna blir av att skolan inte undervisar i hur man deklarerar är det ganska lätt att förstå. Som exempel på det kan jag nämna en undersökning som SIFO gjorde om vem i familjen som deklarerar, och en undersökning som Fredrika Bremerförbundet presenterade i höstas visar att kvinnor i stor utsträckning inte deklarerar själva, utan att det är mannen i familjen som gör det. Säkert är det också så att socialgrupp 3 har sämre kunskaper än andra socialgrupper om skattesystemets möjligheter; de som gör de största avdragen har ju i regel i bästa kunskaperna.

Jag skulle vilja säga att det är ett jämlikhetskrav och ett jämställdhetskrav att få goda kunskaper i hur man skall deklarerera. Jag kanske i det här sammanhanget också bör påpeka att den deklaraionsbilaga som riksskatteverket skickar ut till hushållen i regel adresseras till mannen i familjen, dvs. inte till kvinnorna, vilka i regel i större utsträckning än männen är de som behöver bättre kunskaper.

Jag tror att det höjer moralen att kunna lagen, och jag tror att många skulle avstå från att ställa upp på de svarta jobben, om de kände till de framtida konsekvenserna av att inte arbeta inom lagens ram och att inte betala skatt i den ordning som den skall betalas.

Nu erbjuder läroplanen möjligheter att i skolan ta upp frågan om deklaraionen. Det är i och för sig inte särskilt märkvärdigt att läroplanen gör det, eftersom läroplanen erbjuder praktiskt taget alla möjligheter att ta upp vad som helst inom skolans ram. Vad som är intressant i det här sammanhanget är vad skolan *skall* undervisa om.

I sitt svar här hänvisar skolministern till det skolmaterial som avser de löntagardeklaraioner som riksskatteverket har tryckt upp i över 800 000 exemplar. Men alla exemplaren har inte använts.

Jag tycker det är en självklarhet att eleverna skall få lära sig att deklarerera, och jag kan inte förstå varför inte också skolministern tycker att det borde vara en självklarhet att varje elev får kunskaper i hur man deklarerar.

Anf. 17 Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Får jag först tacka Bonnie Bernström för de vänliga orden om någonting som egentligen inte har med frågan att göra – det var ändå roligt att höra det.

Jag instämmer gärna med Bonnie Bernström i att de flesta av oss känner vanda i deklaraionstider. Jag har väl inte närmare funderat över varför den vandan känns så svår. Men jag tror att det har att göra med att det är en väldig massa lappar, att man är rädd för att räkna fel och att man inte vet vad som skall stå på s. 2 och 4, osv.

Det är nog riktigt att kunskaper behövs och att övning ger färdighet. Men

*Om förbättrad
undervisning i
skolan avseende
konsten att upp-
rätta självdeklara-
tion*

*Om förbättrad
undervisning i
skolan avseende
konsten att upp-
rätta självdeklara-
tion*

jag är inte kapabel att göra så bestämda påståenden som Bonnie Bernström gör om hur skolan fullgör sitt ansvar. Jag vet inte vad Bonnie Bernström bygger det på, men jag föreställer mig att hon har någon grund för dessa ganska svepande påståenden.

I år har det gått ut 175 000 övningsdeklarationer. När Bonnie Bernström säger att alla dessa inte används, vore jag tacksam att få ta del av det material som hon bygger sitt påstående på.

Det är väl alldeles riktigt att moralen höjs ifall man känner till lagar och förordningar. Jag vill avslutningsvis bara påpeka att skolan ju också har undervisning i lag och rätt.

Anf. 18 BONNIE BERNSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag tror att det bästa exemplet när det gäller skolans sätt att fullgöra sina uppgifter är det brev som också statsrådet Mogård fick från riksskatteverket om den deklarationsbilaga som man skickade ut till skolorna. Riksskatteverket önskade att deklarationsbilagan skulle användas i större utsträckning än vad som i dag är fallet, dvs. att alla elever borde få ta del av denna undervisning.

Jag tror att statsrådet Mogård också kan erkänna att inte ens alla lärare har kunskaper i hur man deklarerar. Jag har talat med åtskilliga lärare inom de områden där man mycket väl borde kunna ta upp deklarationsfrågor, exempelvis ämnena samhällskunskap och svenska, men som bekräftade att de själva inte deklarerar. Då frågar jag mig: Hur skall de kunna lära ut hur man deklarerar, om de inte själva kan klara sina egna deklarerationer?

Anf. 19 Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Får jag bara ännu en gång understryka att den nya läroplanen för grundskolan betonar skolans skyldighet att ge eleverna vardagskunskaper och vardagsfärdigheter. Jag tycker att det skulle vara ganska eländigt om man skulle behöva göra en lång uppräkningslista av vilka dessa vardagskunskaper och vardagsfärdigheter är. Jag kan inte tänka mig annat än att den lärare som vet att han en gång om året skall deklarerar och att det är svårt måste ha någon känsla för att också eleverna behöver få kunskaper om detta. Jag är övertygad om att de tillsammans kan ta sig fram i dessa blanketter och anvisningar. För så eländigt svårt är det ju faktiskt inte, Bonnie Bernström.

Anf. 20 BONNIE BERNSTRÖM (fp):

Herr talman! Nej, jag tycker inte heller att det är så eländigt svårt. I synnerhet om man är en vanlig löntagare är det ju ganska enkelt att lära sig detta. Men likväl uppfattas det som väldigt svårt. Att nu läroplanen erbjuder dessa möjligheter är en sak, men det måste väl ändå vara politikernas ambition att alla människor skall ha möjligheter att få lära sig detta när de går i skolan. Det kan ju ändå bli förödande konsekvenser om man gör fel. Vi börjar nu få en ganska omfattande skattekontroll, och om någon i naivitet eller i brist på kunskaper från skolan gör fel, tycker jag faktiskt att det är

upprörande. Jag tycker att skolan borde känna litet större ansvar för kunskaperna än vad statsrådet Britt Mogård tycks göra.

Nr 81

Tisdagen den
17 februari 1981

6 § Svar på fråga 1980/81:256 om betygssystemet inom lärarutbildningen

*Om betygssystemet
inom lärarutbild-
ningen*

Anf. 21 Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Inga Lantz har frågat utbildningsministern när regeringen tänker avskaffa den tregradiga betygsskalan inom lärarutbildningen.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på frågan.

Regeringen har beslutat att lägga fram en proposition om den statliga skoladministrationen m. m. (prop. 1980/81:97). I denna proposition kommer frågan om betyg i lärarutbildningen att behandlas. Propositionen kommer att föreläggas riksdagen den 23 februari 1981.

Anf. 22 INGA LANTZ (vpk):

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

Det tregradiga betygssystemet i lärarutbildningen har debatterats mycket under de senare åren. Landsomfattande protester mot de graderade betygen har förekommit. Kravet att få bort de graderade betygen är tio år gammalt. SÖ, UHÄ, SL och SFL är också emot det nuvarande systemet. Regeringen beslutade redan 1978 att betygsfrågan måste lösas. Men ännu har alltså ingenting hänt. I svaret hänvisar regeringen till den s. k. SAK-propositionen. Där framgår det, enligt de uppgifter jag fått, att man tänker föreslå ett avskaffande av lärarskicklighetsbetyget. Förslaget innehåller dock ett resonemang som gör att de lärarstuderande känner sig osäkra på om lärarskicklighetsbetyget verkligen kommer att avskaffas. Förslagsställaren säger så här:

”Jag vill dock påpeka att ett bibehållande av kvalitetsbetygen i ämnesteorin och slopande av betyget i lärarskickligheten kan komma att uppfattas så, att den teoretiska delen av lärarutbildningen är den viktigaste och att de studerande kan komma att rätta sina arbetsinsatser därefter. En sådan utveckling är inte acceptabel och denna fråga måste därför ägnas särskild uppmärksamhet.”

Jag skulle vilja fråga vad man menar med det. Innebär det att man inte tänker avskaffa de graderade betygen när det gäller ämneskunskap? Det råder också ett frågetecken när det gäller lärarskickligheten.

Från elevhåll har man framhållit att de graderade betygen är negativa för hela utbildningen och att de bidrar till en hämmande konkurrens mellan eleverna.

Man hänvisar både till hur undervisningen går till på lärarhögskolan rent konkret med två-tre veckors grupparbete varje termin, i projektarbeten av olika slag och till SIA-debatten där lärarlaget och lärarsamarbetet betonas. Eleverna menar, med all rätt tycker jag, att de borde få lära sig samarbete

*Om tidpunkten
för tillsättande av
utredning om ut-
släppen från den
petrokemiska
industrin i
Stenungsund*

innan de kommer ut i grundskolan.

Så länge de graderade betygen i ämnesteori, pedagogik och lärarskicklighet finns kvar i lärarutbildningen, så länge skapas en konfliktsituation som försvårar samarbetet och även sänker kvaliteten på utbildningen.

Till sist skulle jag vilja ha ett sakbesked av Britt Mogård, eftersom det råder så delade meningar i den här frågan: Kommer de graderade betygen i lärarskicklighet och ämneskunskaper att försvinna? Kommer detta att stå i SAK-propositionen?

Anf. 23 Statsrådet BRITT MOGÅRD:

Herr talman! Såvitt jag vet har Inga Lantz varit riksdagsledamot ganska länge. Jag tänker icke svara på hennes fråga – propositionen läggs fram den 23 februari – men jag skulle vilja ställa en motfråga: Tycker Inga Lantz att det är passande, hur nu Inga Lantz än har fått tag på dessa sidor ur propositionen, att stå i talarstolen och föreläsa den version som icke är förelagd riksdagen och alltså, såvitt jag kan begripa, bara är spekulationer? Jag tycker för min del inte att det är passande.

Anf. 24 INGA LANTZ (vpk):

Herr talman! I så fall tycker jag att frågan jag ställt – när tänker regeringen avskaffa de graderade betygen – är väl motiverad, och jag kräver att få ett svar på den. De papper jag citerat är en sådan skrivelse som jag förmodar har ställts till de flesta riksdagsmännen. Att jag sedan tagit upp frågan beror på att jag haft kontakter med dem som studerar vid lärarhögskolorna och även läst in frågan om den landsomfattande protestaktion som ägde rum i oktober förra året. Jag tycker att det är på tiden att man löser detta problem, eftersom det finns en enig opinion mot de graderade betygen. Det är många lärare som stöder den ståndpunkten, vilket också de fackliga organisationerna gör. Det är väl inget svårt att svara på detta – ja eller nej!

7 § Svar på fråga 1980/81:259 om tidpunkten för tillsättande av utredning om utsläppen från den petrokemiska industrin i Stenungsund

Anf. 25 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Evert Svensson har frågat mig när regeringen kommer att tillsätta en särskild utredning om de samlade utsläppen från den petrokemiska industrin i Stenungsund.

Regeringen uppdrog den 30 april 1980 åt statens naturvårdsverk att i samarbete med länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län och Stenungsunds kommun upprätta ett förslag till program för en utredning om de samlade industriutsläppen i Stenungsund. Naturvårdsverkets förslag redovisades den 20 oktober 1980. Det innebar ett omfattande undersökningsprogram, kostnadsberäknat till mellan 5 och 7 milj. kr. under en treårsperiod. Kostnaderna skulle enligt förslaget till väsentlig del betalas av berörda

industriföretag. Jag fann det nödvändigt att remittera förslaget till såväl de berörda företagen som länsstyrelsen och kommunen. Remissinstanserna har redovisat en annan uppfattning än naturvårdsverket, framför allt i fråga om vem som skall svara för kostnaderna, och hävdar att staten bör svara för huvuddelen av kostnaderna. Industrierna har dock förklarat sig beredda att ta på sig en viss del av kostnaderna.

Jag har funnit det värdefullt att naturvårdsverket får ta ställning till vad remissinstanserna har uttalat. Naturvårdsverkets svar har just inkommit till departementet. Frågan bereds nu inom jordbruksdepartementet. Jag bedömer det fortfarande angeläget att utredningen kan komma i gång så snart som möjligt.

Anf. 26 KARL-ERIK SVARTBERG (s):

Herr talman! Evert Svensson är tjänstledig, och jag ber att på hans vägnar få tacka för svaret. Det är ännu ett besked om att utredningen skall komma i gång så snart som möjligt. Det beskedet fick Evert Svensson också i april förra året.

Låt mig gå litet tillbaka i tiden. Den 15 mars 1978 översände länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län en lägesrapport över miljöskyddsfrågor vid raffinaderier och petrokemisk industri till regeringen med begäran om en statlig utredning. Det finns egentligen många motiveringar till att en sådan utredning kommer till stånd. Det råder en stor oro hos allmänheten över miljöförhållandena i Stenungsund. Samtidigt kan man hänvisa till att det finns bestämda besked från vissa håll om att det inte är någon fara med miljön i Stenungsund. Detta är emellertid sådant som måste klaras ut. Det finns alltså många frågetecken när det gäller miljön i Stenungsund, och länsstyrelsen ansåg att detta kunde bli ett pilotfall för bättre teknik att mäta utsläpp och effekter samt att rena utsläppen.

Framställningen hade föregåtts av en kontakt mellan dåvarande landshövdingen Erik Huss och naturvårdsverkets chef. Därför blev förvåningen stor, när naturvårdsverket i sitt remissvar ansåg det onödigt med en statlig utredning. Men efter påstötningar i riksdagen, bl. a. i motioner både 1979 och 1980 från oss socialdemokrater i Bohuslän, och efter en interpellation av Evert Svensson beslöt regeringen i april 1980 att tillsätta en utredning och uppdrog åt naturvårdsverket att göra upp ett program i samarbete – det står så i regeringens beslut – med kommun och länsstyrelse. Det samrådet ägde rum i god enighet under sommaren, men när naturvårdsverkets förslag presenterades motsvarade det inte vad som kommit fram vid samrådet. Länsstyrelsens, kommunens och de inblandade industriernas inställning står fast. Jag förstår naturvårdsverkets och även statsrådets intresse av att industrin åtar sig en så stor andel av kostnaderna som möjligt. Att länsstyrelsen begärde en statlig utredning berodde dock framför allt på att allmänhetens förtroende för det resultat som en sådan utredning kom fram till därigenom skulle öka. Det råder stor misstro mot utredningar som industrin själv företar. Därför vill jag fråga jordbruksministern: Hur kommer

Nr 81

Tisdagen den
17 februari 1981

*Om tidpunkten
för tillsättande av
utredning om ut-
släppen från den
petrokemiska
industrin i
Stenungsund*

Tisdagen den
17 februari 1981

*Om tidpunkten
för tillsättande av
utredning om ut-
släppen från den
petrokemiska
industrin i
Stenungsund*

den här utredningen att arbeta? Hur kommer den att gå till väga för att förtroendet för utredningsresultatet skall finnas kvar?

Anf. 27 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Det är riktigt, som herr Svartberg säger, att oron har varit stor hos allmänheten och att det finns frågetecken som måste rätas ut. Det är ett omfattande utredningsprogram eller kontrollprogram – man kan kalla det vilket man vill – som nu skulle träda i kraft. Problemet är ju att det råder olika meningar om hur kostnaderna skall fördelas. Enligt naturvårdsverkets uppfattning är dessa aktiviteter egentligen intensivundersökningar av det slag som bör ingå i företagets ordinarie kontrollverksamhet och som företagen själva bör betala.

Vi får se vad slutresultatet blir. Jag har för avsikt att snarast möjligt ta upp förhandlingar med industrierna i Stenungsund om deras medverkan i utredningsarbetet och om de kostnader de bör ta på sig. Jag kommer också att diskutera med naturvårdsverket och länsstyrelsen m. fl. om omfattningen av deras medverkan.

Jag hoppas att detta skall leda fram till att vi skall kunna klara ut kostnadsfrågan men också till att utredningen får en sådan status att man över huvud taget inte skall behöva ifrågasätta riktigheten i de förslag och undersökningsresultat som kommer fram.

Anf. 28 KARL-ERIK SVARTBERG (s):

Herr talman! Det är alltså så att de tillsynsprogram som naturvårdsverket förespråkar, och som skall finnas enligt miljöskyddslagen, genast ställer till praktiska problem för länsstyrelsen. Om de programmen skall genomföras, i konflikt med industrin, vet vi ju att vartenda beslut som länsstyrelsen fattar om olika kontrollprogram kommer att överklagas och föras till högsta instans. Det innebär att resultatet av utredningarna kan förväntas någon gång i mitten av 1980-talet, i bästa fall.

Vi måste alltså till att börja med se till att det blir ett snabbt resultat. Det är viktigt att det blir en utredning som jobbar så snabbt det över huvud taget är tekniskt och vetenskapligt möjligt. Jag är medveten om att vi skall eftersträva en rimlig fördelning av kostnaderna.

Jag vet att den nuvarande landshövdingen i Göteborgs och Bohus län har gjort en överenskommelse med industrin, som alltså ställer upp. Jag vet också att den utredning som hälsovårdsnämnden i Stenungsund har förespråkat, tillsammans med naturvårdsenheten på länsstyrelsen, har en annan karaktär och är mer vetenskapligt inriktad.

Det är detta som är viktigt – att få en sådan utredning att människorna i Stenungsund och dess omgivning har tilltro till undersökningarna. Jag tror inte att de får det med den uppläggning som naturvårdsverket skisserat. Jag vill därför fråga jordbruksministern direkt:

Är det inte bättre att köra över naturvårdsverket, lyssna på länsstyrelsen och på hälsovårdsnämnden?

bakom sig när vissa försäkringskassor inte går med på att man handlar med överlåtelsekvitton.

Nr 81

Tisdagen den
17 februari 1981

*Om viss ändring
i sjukreseförord-
ningen*

Anf. 35 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Jag är helt på det klara med att en sådan grupp som dialyspatienterna förutom sitt handikapp också har betydande omkostnader av olika slag. Det är därför som det är så viktigt att frågan om överlåtelsekvitton, som nu utreds, blir belyst ur alla synvinklar. Det är min förhoppning att utredningen skall komma fram till ett bra förslag på det här området, som ur byråkratisynpunkt men också ur den enskildes synpunkt är tillfredsställande.

Jag vill vidare nämna något om den utredning som riksförsäkringsverket gör på regeringens uppdrag om bl. a. vilka merutgifter som skall räknas med vid handikappersättningen. Där utgår jag från att dialyspatienterna liksom andra handikappgrupper skall få sin situation allsidigt belyst. Jag räknar med att man också ser på möjligheterna att i det här avseendet få fram ett högkostnadsskydd, vilket skulle vara till stort gagn för de patienter som har många resor av detta slag.

Anf. 36 IRIS MÅRTENSSON (s):

Herr talman! Jag får tacka för den komplettering som socialministern gjorde.

Men jag ser också att socialministern i svaret nämner olägenheterna för försäkringskassorna med överlåtelsekvitton. Jag vill därför göra ett påpekande. När man tar fram de här problemen med överlåtelsekvittona måste man väl också överväga fördelarna med dem. Kvittona är ju ändå många gånger enbart av godo för den sjuke.

Ta som exempel om jag eller Karin Söder måste till läkare och inte har kontanter tillgängliga! Fall av det slaget talar för användning av överlåtelsekvitton. Ett annat exempel gäller de äldre och sjuka som har problem med att ta sig till försäkringskassan eller posten för att få i väg kvittona. Och inte minst viktigt är ett annat exempel: ponera att jag har rätt till färdtjänst – då tar jag färdtjänsten till försäkringskassan för att hämta ut ersättningen för utlagda resekostnader. Där skulle jag bespara kommunen en extra utgift om överlåtelsekvitton kunde användas.

Något som också bör noteras är att man, om man får en genomgående användning av överlåtelsekvitton, också kan underlätta för försäkringskassornas personal genom att kvittona kan bearbetas på för de anställda lämplig tid. Då kan kontrollen också effektiviseras.

Anf. 37 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Egentligen fordras det ingen ytterligare kommentar, eftersom det är just de problem som Iris Mårtensson tar upp som man diskuterar i utredningen.

Men det har kommit fram en del intressanta synpunkter som jag inte kan

underlåta att nämna. Även om det inte finns någon vetenskaplig grund för det har det visat sig att människor i akuta situationer mer sällan använder sig av just överlåtelsekvitton än vad människor gör i andra sammanhang. Vi betar oss ofta irrationellt.

Men jag utgår ifrån – och det vill jag gärna understryka – att en person i en akut situation måste få möjlighet till transport till den vård som han eller hon behöver. Och det måste finnas rutiner för att klara av det oavsett om han eller hon har pengar tillgängliga.

9 § Svar på fråga 1980/81:251 om rätten till förkortad arbetstid

Anf. 38 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! John Andersson har frågat mig om jag vill medverka till att lagen om ledighet för vård av barn, m. m. ändras så att småbarnsföräldrar blir berättigade till arbetstidsförkortning som är mindre än till sex timmar per dag.

Lagen (1978:410) om rätt till ledighet för vård av barn m. m. ger föräldrar rätt att vara helt lediga från arbetet så länge de vårdar barn under ett och ett halvt års ålder. Lagen ger vidare föräldrar som har barn under åtta års ålder rätt att förkorta den dagliga arbetstiden till tre fjärdedelar av den på arbetsplatsen normala arbetstiden, dvs. oftast till sex timmars arbetsdag. Föräldrarna har också alltid rätt till ledighet från sin anställning under tid då ersättning utgår från föräldraförsäkringen. Därutöver har förälder möjlighet till annan form för förkortning av arbetstiden endast om arbetsgivaren ger sitt medgivande till detta.

Som huvudregel gäller att arbetstidsförkortningen skall spridas jämnt över arbetsveckans dagar. Det torde emellertid vara vanligt att arbetsgivare och arbetstagare kommer överens om annan förläggning av arbetstidsförkortningen. Självfallet lägger lagen inga hinder i vägen för sådana överenskomelser.

Frågan om utformningen av ledighetsreglerna för föräldrar behandlas av den förra året tillsatta utredningen om översyn av föräldraförsäkring och föräldraledighet. Utredningen skall göra en övergripande genomgång av de praktiska erfarenheterna av ledighets- och ersättningsreglerna såväl ur den enskildes synpunkt som ur arbetsmarknadsmässiga och administrativa synpunkter. Utredningens arbete skall enligt direktiven bedrivas med sikte på att resultatet skall kunna redovisas i år. Detta utredningsresultat bör avvaktas innan ställning tas till behovet av ändringar i nuvarande lagregler.

Anf. 39 JOHN ANDERSSON (vpk):

Herr talman! Jag tackar socialministern för svaret. Det är ett svar som enligt vad jag förstår ger klart besked på den fråga jag ställt – om socialministern menar att lagen inte lägger hinder i vägen för en utläggning av arbetstiden som betyder sju timmars arbetsdag.

Anf. 29 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Här är det faktiskt inte fråga om att köra över några instanser för att komma fram snabbast möjligt, utan det är först och främst fråga om att följa upp den lagstiftning vi har, exempelvis i form av miljöskyddslagen.

Det är inte så ofta jag i den här kammaren hör ledamöter som närmast gör sig till tolk för uppfattningen att företagen inte skall följa miljöskyddslagen utan låta andra – exempelvis staten – ta kostnaderna.

Vad som är viktigt här är att nå en överenskommelse mellan berörda parter, dels när det gäller kostnaderna, dels när det gäller hur programmen slutgiltigt skall se ut. Jag är ganska övertygad om att vi kommer att nå en sådan överenskommelse utan att behöva köra över någon på det sätt herr Svartberg beskrev.

Anf. 30 KARL-ERIK SVARTBERG (s):

Herr talman! Det är möjligt att jag använde en drastisk formulering, men jag tror att det är viktigt att jordbruksministern snabbt kommer till skott här både när det gäller att få i gång utredningen och när det gäller att få ett förtroende för utredningen redan från början hos människorna i Stenungsund som är oroliga och vill klara ut problemen. Det är många i Stenungsund som säger att det inte är några större problem. Men låt oss då få utredningen snabbt i gång, så att vi kan klara ut detta.

Vad det här gäller är: Behövs egentligen ett regeringsbeslut, om man skall följa miljöskyddslagen?

Anf. 31 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Jag har ingen annan uppfattning än Karl-Erik Svartberg när det gäller angelägenheten av att få den utredning det här gäller i gång. Men jag återkommer till att det är en diskussion om hur kostnaderna för utredningen skall fördelas. Naturvårdsverket har i sitt yttrande hävdad att det här egentligen är fråga om en form för intensifierad tillsynsverksamhet, och då skulle detta bekostas av industrin i dess helhet. Det är om detta som diskussionen nu rör sig och det är detta vi skall försöka klara ut vid den sammankomst som jag förut har nämnt.

Anf. 32 KARL-ERIK SVARTBERG (s):

Herr talman! Jag vill citera från jordbruksutskottets betänkande 1980/81:8. Utskottet behandlar motionen från oss socialdemokrater i Bohus län och säger där på följande sätt:

”Utskottet utgår mot bakgrund av det anförda från att en samlad utredning rörande miljöförhållandena i Stenungsund inom en snar framtid kommer till stånd och att den genomförs på ett sätt som är ägnat att bl. a. tillgodose syftet med motion 1979/80:1552.”

Det är alltså här fråga om att få en utredning som klarar ut problemen och som allmänheten har förtroende för redan från början.

Vad beträffar kostnaderna hoppas jag att jordbruksministern är karl nog att klara ett resonemang med industrin om fördelningen. Men se bara till att

vi får ett snabbt resultat och att det inte blir tidsutdräkt genom oändliga överklagningar av en mängd delbeslut!

8 § Svar på fråga 1980/81:246 om viss ändring i sjukreseförordningen

Anf. 33 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Iris Mårtensson har frågat mig om jag är beredd att medverka till att sjukreseförordningen ändras så att överlåtelsekvitto får användas vid sjukresor samt att de på grund av karensbeloppshöjningen ökade patientkostnaderna vid sjukresor betraktas som merutgift vid prövning av rätt till handikappersättning.

Sjukförsäkringens ersättningssystem för sjukresor ses över f. n. inom sjukresoutredningen (S 1979:09). I utredningsdirektiven omnämns det relativt utbredda bruket av överlåtelsekvitton i samband med långa sjukresor med taxi. Detta innebär att den resande till taxichauffören överlåter sin rätt till ersättning från försäkringskassan. Chauffören kräver sedan försäkringskassan på ersättning med stöd av denna överlåtelse. Detta förfarande, som inte finns författningsreglerat, kan naturligtvis i vissa situationer vara praktiskt för den resande men är också förknippat med vissa olägenheter för försäkringskassorna, bl. a. ur kontrollsynpunkt. Frågan om användning av överlåtelsekvitton utreds alltså f. n. Utredningen beräknas vara klar med sitt betänkande om några månader.

När det gäller den andra delen av frågan kan jag nämna att kostnader för resor är en post som räknas in vid bedömningen av rätten till handikappersättning. En person som på grund av sitt handikapp måste göra täta resor till sjukhus kan därför, om förutsättningarna i övrigt föreligger, kompenseras för sina kostnader genom handikappersättningen.

Anf. 34 IRIS MÅRTENSSON (s):

Herr talman! Jag vill först tacka för svaret på min fråga.

Efter det beslut som riksdagen tog i december förra året om att höja karensbeloppet för sjukresor från 13 till 30 kr. har nu de negativa effekter som vi socialdemokrater förutspådde börjat märkas. Genom denna höjning tillsammans med de höjda kostnaderna för läkarvård och medicin får allt fler människor som drabbas av sjukdom också ekonomiska problem. Det är betydande belopp som de försäkrade får lägga ut.

En speciellt hårt drabbad grupp är, som jag också nämnde i frågan, de njursjuka som behöver dialys tre gånger i veckan. Och dialyspatienterna är i många fall också utförsäkrade. 360 kr. i månaden, som det är fråga om för dem, är i dagens läge stora pengar för en redan hårt drabbad grupp.

Min fråga till socialministern, om hon ville medverka till att sjukförsäkringsförordningen ändras så att överlåtelsekvitton får användas, fick jag inget svar på. Men för mig är svaret på den frågan av stor betydelse, för det är väldigt viktigt för dem som det gäller att veta om de har landets socialminister

Tisdagen den
17 februari 1981

*Meddelande om
interpellations svar*

*Om färdigställan-
de av en riksväg
mellan Kiruna
och Narvik*

Bakgrunden till frågan är att två makar ville dela på rätten till förkortad arbetstid. De skulle alltså varannan vecka arbeta sex timmar per dag under tre dagar och varannan vecka sex timmar per dag under två dagar. Trots att detta enligt arbetsgivaren skulle vara till fördel, kunde framställningen inte bifallas – därför att det skulle innebära ett lagbrott.

Såvitt jag vet är dylika framställningar inte så vanliga. Men kanske kunde en sådan tillämpning som jag här nämnt medföra att det vanliga – dvs. att kvinnan stannar hemma – blir mindre vanligt. Makarna skulle sålunda dela på ledigheten.

Kan jag alltså dra den slutsatsen att det inte innebär något lagbrott att tillstyrka ledighet enligt vad jag här har redovisat?

Anf. 40 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Det är alldeles riktigt som John Andersson här säger, att lagen ger rätt till förkortning till tre fjärdedelar av arbetstiden. Men därutöver lägger inte lagen några hinder i vägen för överenskommelser mellan arbetstagare och arbetsgivare om annan ordning. Det är alltså rätten som är reglerad och ingenting annat.

Anf. 41 JOHN ANDERSSON (vpk):

Herr talman! Kan jag tolka det svaret så att rätten finns att ta ut förkortad arbetstid mellan sex timmar och åtta timmar? Är det korrekt uppfattat?

Anf. 42 Socialministern KARIN SÖDER:

Herr talman! Rätten består i att man har rätt att förkorta från åtta timmar till tre fjärdedelar av arbetstiden. Därutöver får arbetsgivare och arbetstagar komma överens om hur rätten skall tas i anspråk inom den ramen.

10 § Meddelande om svar på interpellation 1980/81:86

Anf. 43 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Interpellation nr 86 av Elver Jonsson skulle ha besvarats av mig senast den 20 februari. Efter överenskommelse kommer interpellationen att besvaras måndagen den 23 februari.

11 § Svar på fråga 1980/81:209 om färdigställande av en riksväg mellan Kiruna och Narvik

Anf. 44 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Per Petersson har frågat socialministern – som ansvarigt statsråd för det nordiska samarbetet – vilka åtgärder som från svensk sida är vidtagna eller avses att vidtas för att den norska vägdelen av riksvägen mellan Kiruna och Narvik snarast skall byggas.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på frågan.

Utbyggnaden av vägen på den norska sidan av gränsen följer den planeringsordning som gäller i Norge. I Norsk Vegplan för perioden 1978–1981 har förutsatts att vägen byggs ut som sommarväg före utgången av år 1982. Det innebär att det är planerat att det skall finnas en anslutning på norsk sida när den svenska vägen är färdigbyggd.

Den fortsatta utbyggnaden kommer att följa Norsk Vegplan för 1982–1985, vilken beräknas läggas fram för det norska stortinget inom ca en månad.

Anf. 45 PER PETERSSON (m):

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

Det var ingen tillfällighet att jag ställde frågan till socialminister Karin Söder i hennes egenskap av ansvarigt statsråd för det nordiska samarbetet, mot bakgrund av hur den här vägfrågan har handlagts. Bristerna i fråga om samarbetet och intresset från norsk sida när det gäller att nu – i ett läge där vägen är under byggnad – verkligen svara för sin del av vägen är så stora att jag tycker att det börjar närma sig en skandal med tanke på det nordiska samarbetet. Vi vet att man sedan länge, redan innan Sverige började bygga sin del av vägen 1977, från norsk sida har uttalat att man räknade med att ha en väg av god standard färdig på den sträcka av mindre än 30 km som Norge skulle svara för, när vi hade byggt våra 130 km.

Nu får vi i svaret veta – det visste jag redan förut – att det enda som kommer från norsk sida 1982 är en sommarväg, öppen för personbilar, kanske några månader eftersom sommaren är kort där uppe. Jag hoppas att det skall vara möjligt att påverka de nordiska myndigheterna så att man snabbt sätter i gång på norsk sida och bygger sina vägkilometer. Om det inte finns en väg av god standard färdig på båda sidor av riksgränsen år 1982 är det enligt min mening ett stort nederlag för det nordiska samarbetet. Och det är mer än så – det är ett nederlag för turism och industri på Nordkalotten.

Anf. 46 Kommunikationsministern ULF ADELSONH:

Herr talman! Det kommer alltså att finnas en förbindelse på norsk sida också, men den blir – som vi i dag kan bedöma det – av sommarvägskarakter, och man kan därför inte garantera att den är öppen under hela vinterhalvåret. Dessutom kan vägen naturligtvis inte heller klara allt det tunga tonnage som det kanske skulle ha varit önskvärt att den kunde ha klarat.

Jag träffade den norske kommunikationsministern och talade om det här så sent som i slutet på januari, alltså för några veckor sedan, när vi var i Linköping tillsammans. Han sade då att problemet är att man i Norge har anslag fylkesvis – liksom i Sverige när det gäller länen – till vägarna. Man har inom detta fylke uppe i Narvik haft uppfattningen att det här snarast är en samnordisk fråga och därför ansett att det bör anslås särskilda pengar av stortinget. Och det finns naturligtvis inte några andra norska fylken som är särskilt angelägna om att skjuta till av sina knappa väganlag för just den här vägen.

Den norske kommunikationsministern lovade inte någonting, men ärendet skall ju på nytt tas upp. En förutsättning för att vägen skall få fullgod standard är emellertid ett ganska kraftigt extra anslag från det norska stortinget, för kostnaderna kan inte rymmas inom ordinarie ramar. Både Per Petersson och jag kan väl ungefärligen föreställa oss hur stora förutsättningarna härvidlag är. Jag vet naturligtvis inte exakt hur det ligger till, men den norske kommunikationsministern är klart medveten om problemet, och jag brukar bearbeta honom vid alla de tillfällen då vi träffas. Det är en stående punkt på vår dagordning, och vi träffas ganska ofta.

Men som sagt: Det är trots allt stortinget som bestämmer, och jag har inga riktiga möjligheter att bedöma förutsättningarna. Jag är inte alltför optimistisk, om jag skall vara uppriktig.

Anf. 47 PER PETERSSON (m):

Herr talman! Det extraanslag som behövs för byggandet av en permanent väg i stället för den här upprustningen av sommarvägen är ca 70 milj. kr.

Jag avser att ta upp denna fråga i Nordiska rådet, när vi träffas i början av mars i Köpenhamn. Det ser onekligen illa ut då det gäller det nordiska samarbetet, att den här vägen, som så väl behövs för näringsliv och turism där uppe, blir en enda stor återvändsgränd under många år framåt, när man kör från den svenska sidan. Det är kanske därför som kommunikationsministern säger att man på den norska sidan upplever det här som något av ett spel mellan de lokala och de centrala myndigheterna, där man inte får fram det som alla ändå måste vara överens om borde vara resultatet, nämligen en året runt farbar väg hela sträckan från Kiruna till Narvik.

12 § Svar på fråga 1980/81:214 om efterlevnaden av 1979 års trafikpolitiska beslut i visst fall

Anf. 48 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Lennart Brunander har, mot bakgrund av aviserade tågindragningar i Västsverige, frågat mig vilka åtgärder jag planerar för att se till att SJ följer intentionerna i 1979 års trafikpolitiska beslut.

SJ har att rätta sig efter de trafikpolitiska riktlinjer som fastställts i 1979 års trafikpolitiska beslut och som ytterligare förtydligats i den strukturplan för SJ som riksdagen nyligen antagit. Besluten innebär att SJ senast budgetåret 1983/84 skall gå ihop ekonomiskt. För att nå detta mål krävs bl. a. offensiva investeringar, rationaliseringar, ökade marknadsandelar och taxehöjningar.

Som ett led i rationaliseringsarbetet ser SJ nu över bl. a. trafikutbudet på mindre stationer, där verksamheten numera är av så liten omfattning att särskild stationspersonal inte kan motiveras från ekonomisk synpunkt. I arbetet ingår också att se över vilka tåg på olika banor som inte täcker sina kostnader. Den här översynen gäller både det s. k. riksnätet och det övriga nätet.

Tisdagen den
17 februari 1981

*Om efterlevnaden
av 1979 års trafik-
politiska beslut i
visst fall*

SJ planerar nu att som ett resultat av översynen fr. o. m. i sommar dra in en tågförbindelse i vardera riktningen mellan Göteborg och Borås. Genom att förbindelsen har ganska få resenärer och genom att den bestämmer bl. a. antalet lok och vagnar som behövs på linjen kan en hel del pengar sparas på indragningen. Det stora flertalet resenärer på linjen blir knappast alls lidande av detta utan kan i stället välja mellan någon av de andra åtta förbindelserna som finns i vardera riktningen eller använda sig av snabbussförbindelserna på samma sträcka. De lediga resurserna kan sättas in på linjer där de bättre behövs. Detta är, som Lennart Brunander säkert förstår, särskilt värdefullt i dagens läge, när SJ har en akut brist på både lok och vagnar.

Jag anser därför sammanfattningsvis att SJ:s planerade trafikändring rimmar väl med riksdagens trafikpolitiska beslut och strukturplanen för SJ.

Anf. 49 LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! Jag vill tacka för svaret.

Intresset för att åka kollektivt har ju ökat ganska kraftigt under de senaste åren. Det är inte så märkligt, eftersom bensinpriser och annat har stigit. Utefter bandelen mellan Göteborg och Borås har många människor bosatt sig – i Mölnlycke, Landvetter, Hindås, Rävlanda och Bollebygd. Många av dessa människor jobbar i Göteborg och är beroende av att det finns kollektiva färdmedel.

Resandet har alltså ökat. Man kan då inte heller acceptera att det blir alltför långa väntetider från det att man kommer fram till Göteborg och till dess att jobbet börjar. Det är därför viktigt att det går tåg med regelbundna mellanrum. Tågtiderna borde alltså anpassas för att uppfylla de önskemål som resenärerna har på den punkten.

Indragningen av tågen kl. 6.48 från Borås och 18.45 från Göteborg påverkar människorna ganska mycket. Det är många människor som åker med tåget kl. 6.48 från Borås, och efter tåget kl. 18.45 dröjer det länge tills nästa tåg går. Den buss som kommunikationsministern nämnde, snabbussen från Göteborg till Jönköping, är som jag ser det inget alternativ. Det är ju en snabbuss som skall gå på motorväg och motortrafikled till Borås, och den kan knappast ha hållplatser vid de stationer som det här är fråga om. Dessutom är det så att det lokaltrafikkort som finns för Göteborgsområdet inte gäller för denna buss, men det gäller på tåget.

Det finns en grupp som arbetar med att försöka rädda lokaltrafiken. Man tycker det här med indragna tåg är synd, och man har gjort en resanderäkning 1980. År 1977 gjorde man också en sådan räkning, och vid en jämförelse visar det sig att resandet med just detta tåg har ökat med drygt 50 %. När SJ nu skall se över sin ekonomiska verksamhet anser jag att man i första hand borde ha sett efter om det var möjligt att förändra tågtiderna så att de bättre kunde passa dem som skall åka, i stället för att dra in tågen. En indragning kunde då möjligen bli ett senare led.

Det finns alltså anledning att behålla de här tågen, vill jag hävda. Detsamma har Härryda kommun uttalat, och det sade också kommunika-

tionsdepartementet när man hade att diskutera detta förra gången. Jag skulle vilja vädja till kommunikationsministern att han påpekar detta för SJ och ser till att det material vi har föredragit här i kammaren och den diskussion vi fört kommer SJ till del, så att man får möjlighet att beakta dessa synpunkter när SJ senare tar ställning i denna fråga.

Anf. 50 Kommunikationsministern ULF ADELSONN:

Herr talman! Jag vill säga till Lennart Brunander att vi självfallet skall tillse att denna diskussion och det underlag som Lennart Brunander har för sitt inlägg tillställs SJ:s ledning, så att den får möjlighet att bedöma det här. Det är av förklarliga skäl svårt för mig att i detalj ta ställning till ett av åtta tåg på en bana. Vi bör göra på det sätt som Lennart Brunander föreslog och se till att materialet tillförs statens järnvägars ledning för dess vidare bedömning.

Anf. 51 LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! Jag vill tacka kommunikationsministern för det kompletterande svaret. Jag hoppas att SJ sedan också kommer att beakta det som har sagts här. De synpunkter som de människor som åker med detta tåg har fört fram till SJ är man på SJ inte okunnig om.

Jag skulle bara vilja kort referera vad kommunikationsdepartementet sade till SJ förra gången frågan var aktuell. Då sade man att mot bakgrund av det trafikpolitiska beslutet skall statens järnvägar iaktta återhållsamhet när det gäller att lägga ned personförande tåg eller att i övrigt företa ändringar i tidtabellerna. De enda motiven för sådana förändringar skulle vara att tidtabellerna för andra tåg krävde det eller att åkandet hade gått ned radikalt. Så är det ju inte i detta fall, utan i stället har åkandet ökat. Här borde det alltså finnas ett motiv för SJ att försöka finna lösningar utan att dra in tåg.

13 § Svar på fråga 1980/81:232 om SJ:s busstrafik mellan Sturup och Malmö**Anf. 52** Kommunikationsministern ULF ADELSONN:

Herr talman! Karin Ahrland har, mot bakgrund av den dåliga anpassningen av busstrafiken till flygtrafiken på Sturup, frågat mig om jag avser att vidta någon åtgärd för att nå en bättre effektivitet och samordning.

Busstrafiken mellan Sturup och Malmö utför SJ på uppdrag av Sydvästra Skånes Kommunalförbund (SSK). Detta betyder att SSK bestämmer såväl tidtabell, turtäthet som taxor för trafiken. Enligt vad jag har inhämtat utformar SSK tidtabeller efter samråd med bl. a. luftfartsverket, SAS och SJ.

Jag tycker allmänt sett att det är riktigt att ansvaret för både planering och finansiering av kollektivtrafiken ligger samlat hos regionala organ som i det här fallet SSK. Genom att beslutet fattas av den som direkt berörs av trafiken skapas förutsättningar för en lämplig avvägning mellan trafikstandard å ena sidan och finansiering å den andra.

*Om SJ:s buss-
trafik mellan Stu-
rup och Malmö*

Några åtgärder från min eller regeringens sida är därför inte aktuella. Jag vill dock här passa på tillfället att betona flygets mycket starka beroende av goda marktransporter. Enligt min mening är smidiga samordnade busstransporter en förutsättning för att Sturup skall kunna utvecklas till en konkurrenskraftig och attraktiv flygplats.

Anf. 53 KARIN AIIRLAND (fp):

Herr talman! Jag tackar för svaret, särskilt för den sista meningen.

Sturup är Sveriges vackraste flygplats. Men det är en flygplats där man stiger ombord på eller av ett plan – inte en turistort eller ett mål för resan i sig. Ibland, herr talman, tror jag att SJ tror det.

Sturup ligger 35 km från Malmö. SJ annonserar att resan tar 35 minuter, och ofta tar den 30 minuter. Vad spelar det för roll när det bara förlänger väntetiden på Sturup? Det finns åtta flygförbindelser Malmö–Stockholm en vardag. Inte en enda av dem har någon buss i direkt anslutning. I ett enda fall blir väntetiden bara 20–25 minuter. Före alla andra plan måste man vänta mellan 30 och 45 minuter på Sturup, som inte är en turistort. Lika eländigt är det när man kommer från Stockholm och skall till Malmö. Om planet är i tid fylls bussen snabbt, och sedan sitter man där och väntar i 10–20 minuter på grund av SJ:s tidtabell. Ibland är planet försenat, och då har bussen just gått eftersom SJ:s tidtabell skall hållas – även när den är obegriplig.

Följden är att varannan malmöbo åker i egen bil till Sturup. Därför vill jag gärna fråga Ulf Adelson: Är det lämpligt att SJ uppmuntrar privatbilismen i tider när alla i landet måste lära sig att spara energi och i större utsträckning åka kollektivt?

Jag vet att det är svårt för Ulf Adelson att ingripa – tyvärr, i det här fallet. Men jag har tagit upp frågan eftersom alla mina ideliga försök att få någon ändring till stånd genom vänliga – ibland irriterade – samtal med de inflytelserika i Malmö inte gett resultat. Troligen åker de alla bil till Sturup. En gång frågade jag en SJ-tjänsteman om detta, och han svarade att man måste ha en fast tidtabell av hänsyn till de anställda på Sturup. Det låter ju personalvänligt och fint, men jag måste ställa samma motfråga till Ulf Adelson som jag gav honom: Är Sturups flygplats tillkommen för flygets och dess passagerares skull, eller är den enbart till för personalens skull?

Dessutom vill jag, med tanke på hur SJ-bussarna far i väg även när planen inte har landat, fråga: Är det meningen att personalen skall ta bussen när den går enligt tidtabellen och överge flygplatsen innan Stockholmsplanet har landat? Jag börjar tro att det här är en medveten politik av SJ för att plocka passagerare till tågen. Jag skulle gärna vilja veta vad Ulf Adelson tror!

Anf. 54 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Om jag inte missminner mig fick jag för en kort tid sedan ett förslag om att man skulle bygga en tåglinje ut till Sturup. Det skulle möjligen vara i maskopi med SJ, men jag tror inte det.

Det är ännu inte SJ som bestämmer tidtabellen, utan det är det lokala organet som ansvarar för denna linje. Den går med 400 000 kr. i förlust. Jag

Tisdagen den
17 februari 1981

Om remissbehandlingen av sjöfartsverkets perspektivplan för hamnväsendet

kan, efter att ha hört Karin Ahrlands beskrivning, möjligen förstå att vissa förluster beror på anpassningen i tiden.

Jag har, som sagt, realiter inte med det här att göra. Men när jag nu har hört Karin Ahrlands framställning skall jag skriva ett brev till SSK:s ledning och till SJ och fråga om det inte vore rimligt, med hänsyn till flygets och flygpasagerarnas bekvämlighet, att man tog upp en omförhandling för att undersöka om man kan förlägga bussturerna i samband med att de behövs, inte enligt tidtabellen. Jag tror att personalen skulle uppskatta det, därför att om det är någonting som personalen tycker om så är det nöjda passagerare – det har jag lärt mig, så ofta som jag flyger.

Anf. 55 KARIN AHRLAND (fp):

Herr talman! Jag tackar Ulf Adelson för att han lovar skriva ett sådant brev. Jag tror det skulle kunna hjälpa upp saken, och det var ju detta som var meningen. Jag skulle vilja be Ulf Adelson att i brevet också nämna att när Sturup kom till gav jag i egenskap av länsstyrelsetjänsteman SJ dispens så att de skulle få köra fortare, eftersom de då själva menade att de ville anpassa bussarna till flyget. Det gick precis tre månader till dess att SJ hade gjort tidtabellen ännu sämre. Detta kan möjligen vara en anledning till att dra in dispensen. Jag kan vänta med att föreslå länsstyrelsen det tills SSK har svarat kommunikationsministern.

14 § Svar på fråga 1980/81:225 om remissbehandlingen av sjöfartsverkets perspektivplan för hamnväsendet

Anf. 56 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Sven-Erik Nordin har frågat mig om jag är beredd att medge förlängning av remisstiden beträffande sjöfartsverkets perspektivplan för hamnväsendet.

Flera remissinstanser har vid kontakter med departementet uttryckt önskemål om förlängd remisstid. Med hänsyn till detta meddelades remissinstanserna den 28 januari att remisstiden förlängts från den 1 april till den 1 juni 1981.

Anf. 57 SVEN-ERIK NORDIN (c):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret.

Det primära syftet med frågan var naturligtvis att få ett löfte om förlängd remisstid. Ett sådant har kommunikationsministern nu givit. Det är bra, och jag tackar för det.

Men det fanns också ett sekundärt syfte med frågan, nämligen att få byta några ord med kommunikationsministern om den omdiskuterade perspektivplanen för hamnväsendet. Det är en preliminär plan och en grund för försöksverksamhet, har det sagts. Jag frågar: Håller perspektivplanen måttet ens som en preliminär plan?

Om remissbehandlingen av sjöfartsverkets perspektivplan för hamnväsendet

Jag har därmed inte sagt att sjöfartsverkets utredning är dålig, men man har haft dåliga förutsättningar. Man har haft relativt kort tid på sig. Men framför allt har man saknat det goda underlag från berörda länsstyrelser som hade behövts för att man i utredningen skulle ha kunnat göra tillfredsställande regionalpolitiska bedömningar. Sådana saknas, och de är nödvändiga för att ett beslut skall kunna fattas och för att en försöksverksamhet skall kunna sättas i gång.

En hamn är en viktig del av den samhälleliga infrastrukturen – för att använda ett krångligt ord. Den är viktig för en hamns hela upptagningsområde. I 1979 års riksdagsbeslut underströks både när det gäller trafikpolitiken och när det gäller sjöfartspolitikerna att de samhällsekonomiska synsätten skulle väga tungt. Vilket företag vill etablera sig, bygga ut eller ens bli kvar på en ort där hamnservicen blir sämre och sämre? Vilka följder får detta för sysselsättningen på sikt? Allt sådant har man tagit lätt på i utredningen. Det är därför den är kritiserad. Det är därför den är ett dåligt underlag för ett beslut.

Låt mig till sist få vara litet lokalpatriotisk och peka på att södra Norrlandskusten har blivit styvmoderligt behandlad. På den 50 mil långa kuststräckan från Uppland till Norra Kvarnen räknar man med att ha bara tre bashamnar, nämligen Gävle, Sundsvall och Umeå. Ångermanland och Hälsingland får inte en enda bashamn. Vissa kustbaserade industrier kommer att få upp till 14 mil till närmaste bashamn. Detta kan inte vara samhällsekonomiskt riktigt. Man tar bort bashamnar som Söderhamn och Örnsköldsvik, trots att exempelvis Örnsköldsvik har linjetrafik på främst europeiska hamnar. Nog borde väl ändå detta vara skäl för att ta med den hamnen i planen.

Jag hoppas verkligen att kommunikationsministern ser till att nästa utredning får ett bättre underlag, för det är säkert inte sista gången man utreder detta.

Anf. 58 Kommunikationsministern ULF ADELISOHN:

Herr talman! Jag vill bara säga till Sven-Erik Nordin att det inte är rätta tillfället att diskutera den här utredningen i dag. Den är inte ens remissbehandlad. Remissinstanserna har ju full frihet att säga vad de vill om utredningen, och sedan får man göra de kompletteringar som behövs. Men för dagen är jag av förklarliga skäl förhindrad att diskutera den här frågan, eftersom den precis nu är brännande aktuell genom remisserna i alla olika kommuner och länsstyrelser.

Anf. 59 SVEN-ERIK NORDIN (c):

Herr talman! Jag skall erkänna att vore jag i Ulf Adelsons kläder skulle jag inte nappa på den här debattkroken. Men jag hoppas att kommunikationsministern förstår hur viktig den här frågan är för oss som är verksamma inom detta område och som känner oss hotade. Därför hoppas jag att det

fortsatta utredningsarbetet kommer att ske med bestämdare direktiv ifrån departementet. Här har tydligen sjöfartsverket tagit alldeles för lätt på det hela.

15 § Svar på fråga 1980/81:228 om uppgifter om grund i prickade farleder

Anf. 60 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Hadar Cars har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta med anledning av vad som framkommit om att sjöfartsverket i årtionden undanhållit uppgifter om grund som uppmätts i eller i omedelbar anslutning till prickade leder.

Av rent praktiska skäl kan inte all information om farleders botten-topografi överföras till ett sjökort. Sjøkortet skulle i så fall bli oläsligt och därför oanvändbart. Sjøkortet skall redovisa uppgifter som är väsentliga för en säker navigering. Lotsarna däremot har tillgång till ytterligare material.

Inom sjöfartsverket finns sedan länge klara instruktioner om hur nya mätningsresultat utan dröjsmål skall överföras till lotsarna. Föreskrifter finns också i fråga om tillgång till äldre mätresultat. Materialet kan antingen rekvireras av lotsarna eller presenteras vid en organiserad genomgång. Dessa rutiner tillämpas också. Påståendet att sjöfartsverket i årtionden undanhållit material är således felaktigt.

Anf. 61 HADAR CARS (fp):

Herr talman! Herr statsråd, tack för svaret.

Den senaste sjömätningen av farleden Långgarn-Dalarö-Stockholm, den farled där tankfartyget José Martis den 7 januari i år gick på grund och sprang läck, ägde rum år 1969. Tio år senare, dvs. 1979, begärde lotschefen i området uppgifter av sjöfartsverket om vissa trängre passager. Då, och först då, fick lotschefen för första gången höra talas om den sjömätning som företagits tio år tidigare. Då fick han också ta del av materialet. Sjøkortet, det som lotsarna arbetar efter, baserar sig på den sjömätning som utfördes 1933!

Materialet från 1969 hade alltså nått lotschefen på dennes egen begäran. Vi kan gemensamt beklaga att detta material, som det senare har visat sig, inte också nådde ut till samtliga lotsar inkl. den lots som var i tjänst ombord på José Martis. Enligt min mening fritar inte detta sjöfartsverket från anklagelsen att inte ha skött sin information på bästa sätt.

Den 28 januari i år, tre veckor efter José Martis grundstötning, utfärdar sjöfartsverket ett meddelande om förhöjda säkerhetsåtgärder i farlederna till Stockholm. Med omedelbar verkan sänks högsta tillåtna djupgående i farleden Långgarn-Stockholm, dvs. i den farled där grundstötningen ägde rum, från 12 till 11 m. En boj läggs ut vid det grund som indirekt förorsakade olyckan.

Tisdagen den
17 februari 1981

*Om uppgifter om
grund i prickade
farleder*

Jag tycker, herr statsråd, att det finns anledning att tolka detta meddelande från sjöfartsverket som ett indirekt erkännande av bristerna i verkets information och utprickning.

Jag vill mot den bakgrunden göra ett påstående, som jag ber kommunikationsministern att antingen bestyrka eller bestrida. Jag påstår att det på verket finns ett omfattande, snart tolv år gammalt, till stora delar obearbetat sjömättningsmaterial, vilket utvisar för sjöfarten farliga grund, som inte finns upptagna på sjökorten och som inte heller på annat sätt meddelas berörda sjöfarande och lotsar.

Jag stöder mitt påstående på bl. a. professor Arne Bjerhammars utredning efter Tsesisolyckan 1977, en olycka med många paralleller till den nu inträffade.

Ulf Adelsonhs svar till mig andas förtröstan. Innebär det att statsrådet bedömer riskerna för nya olyckor, liknande Tsesis- och José Martis-olyckorna, som obetydliga eller praktiskt taget obefintliga? Om inte, vilka åtgärder avser statsrådet att vidta?

Anf. 62 Kommunikationsministern ULF ADELSONH:

Herr talman! Jag sade för några veckor sedan här i kammaren att man hade haft en ganska betydande eftersläpning på sjöfartsverket därför att man i samband med utlokaliseringen från Stockholm förlorade rätt många av sina kartritare. Det väckte en viss kritik lokalt på sjöfartsverket, där man tyckte att man hunnit med jobbet ganska väl. Jag vill inte här ta upp en debatt med Hadar Cars om detta. Jag vill bara säga att man har fått flera tjänster efter Tsesisolyckan och de påpekanden som då gjordes för att råda hot på bristfälligheterna. Nya regler har tagits 1977. Förtydliganden har gjorts senare. Nya föreskrifter eller påminnelser om föreskrifterna har skickats ut i januari 1981.

Jag kan ärligt talat, Hadar Cars, inte svara ja eller nej på frågan, eftersom jag självfallet inte vet huruvida allt sådant material sänds ut eller inte. Men vi kan också konstatera – och jag tycker det är riktigt – att sjöfartsverket, när det inträffar en olycka, tillser att man då ytterligare skärper säkerheten där det hänt, eftersom det visat sig att en olycka *kan* ske. Vi skall veta att i detta speciella fall hade materialet ändå utsänts och det fanns tillgängligt för alla lotsar, men ändå hände olyckan.

Alla sådana förtydliganden och alla sådana skärpningar är naturligtvis önskvärda. Samtidigt är både Hadar Cars och jag medvetna om att sjökorten givetvis inte kan täcka allt, utan material måste också tillställas lotsarna på det sätt som regelmässigt sker.

Frågan är allvarlig. Vi har haft rätt många sådana här incidenter. Jag skall gärna till sjöfartsverkets ledning vidarebefordra frågan om hur förutsättningar ser ut och hur stor del av det samlade materialet som har vidarebefordrats på det sätt som hade skett när det gäller just denna farled.

Anf. 63 HADAR CARS (fp):

Herr talman! Jag är tacksam om Ulf Adelsohn vill ta del av hur det förhåller sig med balansen mellan sjömätningar och utvärderat material inom sjöfartsverket. Statsrådet säger i sitt svar att sjökortet skall redovisa uppgifter som är väsentliga för en säker navigering. Jag utgår ifrån att statsrådet delar min uppfattning att dit hör befintliga grund i farlederna – de ingår i de uppgifter som bör finnas på sjökortet – och att vi i det avseendet inte har några olika uppfattningar. Beträffande framtiden vill jag erinra om att oljetrafiken till Stockholm nu går efter tre leder. Ingen av dessa leder är fullt tillfredsställande utmärkt med bojar etc. Det tillåtna fartygsdjupet för Sandhamnsleden är 11 m, dvs. numera samma djup som gäller för Dalaröleden, där olyckan inträffade.

Dåvarande lotsdirektören Torsten Ericsson föreslog redan 1978 att man skulle samla oljefartyg och andra fartyg med farlig last till *en* led. Den leden skulle då mätas, förbättras, eventuellt fördjupas och utmärkas med stor noggrannhet. För Sandhamnsledens del skulle t. ex. ett femtontal ytterligare bojar till en sammanlagd kostnad av ca en halv miljon kronor betyda mycket för säkerheten. Den kostnaden skall jämföras med vad kostnaderna blir efter en fartygsolycka med oljeutsläpp som följd. Förslaget att samla för kusten farlig trafik till en led har också tagits upp och stötts av utredaren Sören Norrby i en utredning med namnet Ren tur. Sker en sådan samling av den farliga trafiken till en led, kan också kustbevakningen koncentrera sina resurser för oljebekämpning dit. Med andra ord, riskerna för en olycka minimeras, åtgärderna för att möta den, om den ändå inträffar, maximeras.

Men något fel måste det väl finnas i förslaget, eftersom sjöfartsverket hittills efter vad jag vet inte har inriktat sig på att förverkliga det. Vad anser statsrådet själv? Vad är det för fel på förslaget att samla oljetrafiken till Stockholm till en led?

Anf. 64 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag tycker det är ett ganska bra förslag. Det sade jag här i riksdagen i en diskussion med Pär Granstedt för några veckor sedan. Sjöfartsverket håller på att lägga sista handen vid just denna fråga. Om jag inte är fel underrättad, är avsikten också att samla i princip allt farligt tonnage till en led och sedan göra de stora satsningarna på den leden, på det sätt som Hadar Cars har föreslagit. Jag har sålunda inte någon avvikande mening. Jag tycker det verkar vara ett mycket förnuftigt förslag.

16 § Svar på fråga 1980/81:216 om trafiken på Roslagsbanan**Anf. 65 Kommunikationsministern ULF ADELSON:**

Herr talman! Allan Åkerlind har – med hänvisning till att regeringen nyligen bifallit SL:s ansökan att få lägga ned järnvägstrafiken på delsträckan

Rimbo–Kårsta av Roslagsbanan – frågat vilka motiv jag har för att frånräda riksdagens beslut angående Roslagsbanan att visst utredningsresultat skall avvaktas.

Min inställning till Roslagsbanan som instrument för kollektivtrafikförsörjningen i nordostsektorn av Stockholmsregionen känner Allan Åkerlind väl till. En annan sak är det nedläggningstillstånd mellan Rimbo och Kårsta som regeringen medgett. Fakta är här följande.

Stockholms läns landsting har det direkta ansvaret för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Redan år 1979 fattade landstinget som huvudman beslut om att lägga ned järnvägstrafiken Rimbo–Kårsta och ersätta den med busstrafik från den 1 januari 1981. Det är i denna fråga – och endast i den – som regeringen nyligen, i december 1980, tagit ställning genom att bifalla en begäran från bl. a. SL om tillstånd till nedläggning av trafiken och befrielse från koncessionen. Det skedde efter ett omfattande remissförfarande och prövning av planerna för ersättningstrafiken, behovet av vägförbättringar m. m. Vid trafikomläggningen, som numera är genomförd, har SL satt in lika många bussturer som tidigare tågturer på sträckan. Busstureorna passar tågen i Kårsta. Dessutom har man satt in ytterligare snabba direkta bussturer Rimbo–Stockholm under högtrafiktid.

Regeringens beslut innebär närmast ett konstaterande av att det inte finns några trafikmässigt betingade hinder mot den ekonomiskt ansvarige huvudmannens beslut att ersätta järnvägstrafiken med bussar.

Anf. 66 ALLAN ÅKERLIND (m):

Herr talman! Debatten om Roslagsbanans vara eller inte vara har pågått i många år.

Mina skäl för att Roslagsbanan borde behållas i sin helhet har varit dels att oljepriserna stiger och att busstrafiken i framtiden blir ett betydligt dyrare alternativ, dels att vi har bara en huvudväg in mot Stockholm från hela nordostsektorn i länet och att den vägen redan nu är överbelastad med köer vissa tider, dels också att befolkningen i Stockholms läns nordostkommuner ökar med mellan 2 000 och 3 000 personer per år och att även alla dessa skall resa, utöver det tidigare antalet resande.

En namninsamling för behållande av Roslagsbanan har samlat ca 40 000 namn. Det är en stor andel av berörd befolkning. Folkomröstningar har genomförts i Täby och Vallentuna kommuner, där man med stor majoritet har uttalat sig för en bibehållen Roslagsbana.

Landstinget har inte tagit någon hänsyn till några av dessa argument.

Den del av Roslagsbanan som kommunikationsministern nu har medgivit nedläggning av motsvarar ungefär 15 % av Roslagsbanans längd under de senaste åren.

Enligt SL:s egna uppgifter från 1978 har antalet passagerare från Rimbo mot Stockholm under perioden 1970–1977 ökat med 76 % och antalet passagerare från Kårsta har under samma tid ökat med 72 %, detta trots att det ibland är mycket längre restider – i vissa fall är restiderna dubbelt så långa med tåget som med egen bil – och trots problem på grund av eftersatt

underhåll. Man frågar sig hur stor resandeökningen skulle ha blivit om bandelen hade underhållits på samma sätt som andra järnvägar i länet.

Det är ett olyckligt beslut som har fattats. Men kommunikationsministern undviker att svara på den fråga som jag har ställt: Vilka motiv har kommunikationsministern för att frånträda riksdagens beslut angående Roslagsbanan att utredningsresultatet skall avvaktas? – nämligen resultatet av den utredning som kommunikationsministern själv har tillsatt för utredning av trafiken i Stockholmsregionen.

Jag måste säga att vi hade hoppats mycket av kommunikationsministern på grund av hans uttalande efter en resa på Roslagsbanan men att vi nu känner stor besvikelse över hans beslut. Kommunikationsministern säger att regeringens beslut innebär ett konstaterande av att det inte finns några trafikmässigt betingade hinder mot huvudmannens beslut att ersätta järnvägstrafiken med bussar. Men detta är inte något rimligt argument mot bakgrund av de förhållanden jag förklarat här och av att restiden genom detta beslut blir 15 minuter längre på de få kilometrarna mellan Rimbo och Kårsta.

Anf. 67 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Med stigande förvåning åhörde jag Allan Åkerlinds anförande i den här talarstolen. Jag trodde att Allan Åkerlind hade läst de tidningsurklipp han citerade. Jag har aldrig sagt ett enda ord om Roslagsbanan mellan Rimbo och Kårsta – aldrig ett ord! – utan det hela gäller den del av banan som skall ersättas med tunnelbana. Om Allan Åkerlind inte känner till det tror jag att han är den ende som inte gör det. Det var säkfel nummer ett.

Det andra avser den utredning som det gäller, en utredning som tillsattes före min tid och som avser det statliga järnvägssystemet – jag betonar det *statliga* järnvägssystemet. Detta är icke ett statligt järnvägssystem. Denna järnväg ägs, förvaltas, drivs och betalas av Stockholms läns landsting. Jag tycker att Allan Åkerlind skulle se till att motsvarande fråga ställs i Stockholms läns landsting och icke här.

Ländstinget har dessutom tryckt upp en tidtabell som visar att om regeringen inte godkännt detta, så skulle det ha gått ett enda tåg på den här linjen. Det är vad landstinget skulle behöva göra.

Det går inte, herr Åkerlind, att blanda ihop driftkostnader på en befintlig anläggning med nyanläggning av en tunnelbana med investeringar i halvmiljardklassen, där staten skall stå för en del av kostnaderna. Vi har att besluta i koncessionsärendet. Hade vi där inte lämnat bifall, hade landstinget trafikerat denna linje med ett enda tåg, möjligen som en demonstration.

I det andra fallet gäller det om vi skall väga en befintlig resurs mot en nyinvestering. Den frågan får riksdagen senare ta ställning till. Men i denna fråga har regeringen och riksdagen i egentlig mening inte kunnat göra annat än att se om det föreligger några hinder för ett nedläggande. Regeringen kan icke se att det föreligger något hinder, när man ersätter trafiken med

*Om trafiken på
Roslagsbanan*

likvärdiga och i vissa avseenden förbättrade trafikförbindelser med buss. Vi skulle i annat fall överskrida de befogenheter vi har och de rättigheter som vi givit de lokala landstingen.

Anf. 68 ALLAN ÅKERLIND (m):

Herr talman! Jag vet inte om vi talar om samma sak. När jag talar om Roslagsbanan avser jag Roslagsbanan i dess helhet. När jag läste vad kommunikationsministern uttalat efter sin resa till Vallentuna, uppfattade jag det så att det var Roslagsbanan i dess helhet som herr kommunikationsministern var positiv till och inte bara delen till Täby.

När det gäller den här utredningen avvisade riksdagen våra motioner förra året, i enlighet med trafikutskottets betänkande 1979/80:10 och under hänvisning till det redan pågående utredningsarbetet om förutsättningarna för den gods- och persontrafik på järnväg som berör Stockholmsregionen. Jag kan inte fatta det på annat sätt än att man hänvisat till just den utredning som berör Stockholmsregionen och gods- och persontrafiken på järnväg – inte bara SJ:s trafik. Det är så jag har uppfattat det, och om jag har fattat fel så ber jag om rättelse. Anledningen till att vi inte reagerade hårdare när våra motioner avlogs förra året var just hänvisningen till utredningen i trafikutskottets betänkande. Vi väntade att denna utredning skulle lägga fram resultatet av sitt arbete och att kommunikationsministern därefter skulle ta ställning. Nu har kommunikationsministern tagit ställning dessförinnan. Kommunikationsministern påstår att det blir en förbättrad trafik. Det anser inte vi i Roslagen, och det anser inte de 40 000 personer som skrivit på namnsamlingen för ett bibehållande av Roslagsbanan.

Anf. 69 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Om det blir bättre trafik eller inte får det ankomma på Stockholms läns landsting att bedöma. Frågorna får ställas där och besluten likaså tas där. Det är inte så intressant vad vi säger om det ena eller andra beslutet. I det regeringsbeslut som fattades den 6 september 1979 står det uttryckligen att man skulle utreda det statliga järnvägssystemet.

Herr Åkerlind har på ett sätt ändå rätt – och jag kan förstå att han är något förvirrad – eftersom riksdagen sedan har hänvisat till att det beslutet skulle gälla all järnvägstrafik. Det är det som skapat förvirring i detta avseende. Men faktum är att utredningen bara gäller det statliga järnvägssystemet.

Det som ändå är intressant, Allan Åkerlind, i själva sakfrågan är att om regeringen inte hade gått med på denna landstingets begäran, skulle det ha gått ett enda tåg. Jag har tidtabellen här i min hand, och herr Åkerlind kan få se på den. Det hade inte inneburit att man bevarat Roslagsbanan.

Vad vi från regeringens sida hade kunnat göra var att vi på ett flagrant sätt hade kunnat lägga oss i vad lokala huvudmän har att besluta om och tvinga dem att upprätthålla trafiken med ett enda tåg, medan resten av trafiken ändå skulle ha gått med buss. Det är icke en realistisk och saklig politik – det måste jag tyvärr säga.

17 § Anmäldes och bordlades

Proposition

1980/81:109 om ändring i lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon

Nr 81

Tisdagen den

17 februari 1981

18 § Anmäldes och bordlades

Motionerna

1980/81:1940 av *Göran Karlsson m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:74 med förslag till lag om radioaktiva läkemedel, m. m.

1980/81:1941 av *Birgitta Hambraeus m. fl.*

1980/81:1942 av *Gunnar Olsson*

med anledning av proposition 1980/81:87 om vissa frågor om hemslöjden

1980/81:1943 av *Nils Berndtson*

1980/81:1944 av *Lars Werner m. fl.*

med anledning av proposition 1980/81:93 om överlåtelse av statens aktier i Datasab AB till Telefonaktiebolaget LM Ericsson m. m.

19 § Kammaren åtskildes kl. 16.50.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Solveig Gemert