

Fredagen den 21 april

Kl. 09.00

*Om lämpligheten av
export av ubåtar till
vissa utomeuropeiska
länder*

Förhandlingarna leddes av tredje vice talmannen.

1 § Tredje vice talmannen meddelade att *Roy Ottosson* (mp) denna dag återtagit sin plats i riksdagen, varigenom Hans Lindforss tjänstgöring som ersättare upphört.

2 § Justerades protokollet för den 13 april.

3 § Till kammarkansliet hade inkommit följande ansökan om entledigande:

Härmed får jag meddela att jag fr.o.m. den 1 oktober 1989 avsäger mig uppdraget som riksdagsledamot.

Stockholm den 20 april 1989

Hans Petersson

Framställningen bifölls av kammaren.

4 § **Svar på fråga 1988/89:531 om lämpligheten av export av ubåtar till vissa utomeuropeiska länder**

Anf. 1 Statsrådet ANITA GRADIN:

Herr talman! Gudrun Schyman har frågat mig om jag anser att Saudiarabien, Thailand eller Indonesien är länder som kan komma i fråga för köp av svenska ubåtar.

Det är inte aktuellt med försäljning av svenska ubåtar till Saudiarabien, Thailand eller Indonesien, och något stöd från regeringens sida för sådana affärer har således inte lämnats.

När fråga uppkommer om utförsel av ubåtar eller annan krigsmateriel, tar regeringen ställning från fall till fall med beaktande av de riktlinjer som gäller för exporten av sådan materiel.

Anf. 2 GUDRUN SCHYMAN (vpk):

Herr talman! Jag ber att få tacka så mycket för svaret på min fråga. Det var betryggande att höra att det den här gången inte gäller dessa tre länder. Men jag skulle naturligtvis vilja veta vilka länder det är fråga om.

Vi har ju genom uppgifter i pressen fått kännedom om att det rör sig om utomeuropeiska länder och att det förekommit underhandskontakter samt att regeringen redan har gett sitt godkännande till den här affären. Jag skulle vilja veta vilka länder som kan tänkas vara intressanta. Vidare skulle jag vilja veta om det finns något direkt stöd för affären i form av pengar och politiska kontakter, vilket ju har förekommit vid en del andra vapenaffärer, affärer som vi från vpk har kritiserat mycket hårt.

Såvitt jag har förstått – efter att ha studerat utländska tidskrifter – kan det bli aktuellt med export av ubåtar till vissa länder, Argentina, Brasilien, Malaysia, Sydkorea, Australien, Indien och Venezuela – förutom de tre som nämndes i frågan. En del av dessa länder faller bort, eftersom de gör affärer med andra länder än Sverige. Såvitt jag kan förstå blir då kvar Sydkorea, Australien, Indien och Venezuela. Är det något av dessa länder som är aktuellt? Passar detta land i så fall in i den bedömning som man gör när det gäller vapenexporten?

Anf. 3 Statsrådet ANITA GRADIN:

Herr talman! Jag har personligen inte i något sammanhang varit ute och talat för export av ubåtar till något land.

Däremot skall vi komma ihåg att inhemsk utveckling och tillverkning av ubåtssystem har hög prioritet inom den svenska försvarspolitiken. De framgångar som svensk ubåtsindustri har nått, t.ex. i Australien, har välkomnats av regeringen.

Anf. 4 GUDRUN SCHYMAN (vpk):

Herr talman! Skall jag tolka det svaret som att det återigen rör sig om Australien? Jag vet att det har gjorts framgångsrika affärer och att vi över huvud taget har olika syn på vapenexporten. Vi motsätter oss all vapenexport och är övertygade om att den kompetens och kunskap som man har inom ubåtsindustrin kan användas på ett mycket mer kreativt sätt än att producera vapen.

Men då kanske jag kan få ett slutgiltigt klarläggande om att det är Australien som det gäller.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på fråga 1988/89:579 om vapenexporten

Anf. 5 Statsrådet ANITA GRADIN:

Herr talman! Sten Andersson i Malmö har med åberopande av ett beslut av Skånes socialdemokratiska partidistrikt frågat mig om jag avser att lägga fram förslag till riksdagen, innebärande att all svensk vapenexport stoppas.

Regeringen beslöt i juni 1988 att tillsätta en utredning om krigsmateriel-

exporten. Utredningen, som har parlamentarisk sammansättning, skall bl.a. analysera de säkerhetspolitiska och ekonomiska sambanden mellan en fortsatt livskraftig svensk försvarsindustri och denna industris export. I uppdraget ingår att klarlägga de ekonomiska och statsfinansiella konsekvenserna av olika begränsningar av exporten jämfört med den nuvarande nivån, inkl. effekterna av ett totalt avbrytande av krigsmaterielexporten.

Utredningen skall lämna sitt betänkande i höst, varefter det kommer att remissbehandlas på sedvanligt sätt. Först därefter är jag beredd att återkomma med förslag om krigsmaterielexportens framtida inriktning.

Anf. 6 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! Jag tackar för svaret. Bakgrunden till min fråga är ett beslut som fattades för någon vecka sedan på socialdemokraternas i Skåne distriktsstämma. Det beslöts då att man skulle verka för att den svenska vapenexporten skulle stoppas.

Dagen efter fick tydligen ledningen kalla fötter, därför att – som det står i pressmeddelandet – man inte hade tänkt på Kockums Marin i Malmö. Ett stopp av vapenexporten skulle ju innebära att detta företag fick läggas ned. Det är något svårt att förstå varför man på distriktsstämman agerar på det här sättet, eftersom under den senaste månaden socialdemokrater i Skåne i allmänhet – och i Malmö i synnerhet – aktivt har agerat för en fortsatt tillverkning av ubåtar på Kockums i Malmö. Trycksvärtan hinner inte torka förrän distriktsstämman säger att man skall agera för att stoppa den svenska vapenexporten.

Jag är medveten om att det socialdemokratiska partiet i dagarna fyller 100 år, och det vill jag gratulera till. Man brukar hävda att man är ett parti som står för fasthet, konsekvens och väl genomtänkta beslut. Det må gälla generellt, men i det här fallet måste väl partidistriktet i Skåne utgöra undantaget som bekräftar regeln.

Eftersom regeringens uppfattning angående utredning om vapenexport trots allt väger tungt, vill jag till sist fråga statsrådet: Vilken är regeringens uppfattning om nödvändigheten av svensk vapenexport? Detta är en fråga som de anställda i Malmö, Bofors och på flera andra orter i Sverige anser sig ha rätt att få ett svar på.

Anf. 7 Statsrådet ANITA GRADIN:

Herr talman! Som bekant har vi fört en mycket intensiv debatt om svensk vapenexport, vilket har resulterat i att regeringen har tillsatt en utredning som skall undersöka sambandet mellan att kunna förse det svenska försvaret med vapen och om det för att kunna förse det svenska försvaret med vapen också behövs en viss vapenexport, som det alltid har stått i riksdagstrycket.

Jag tycker att det är viktigt att vi nu låter denna utredning arbeta så, att vi får fram ett sakligt material som är vederhäftigt. Regeringen kan då återkomma till riksdagen. Till dess gäller de regler som i dag finns.

Prot. 1988/89:101
21 april 1989

*Om ökade resurser för
forskningen kring
amalgam*

Anf. 8 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! Sverige har under väldigt många år exporterat vapen. Man har ansett att eftersom vi själva vill köpa vapen från andra länder, kan vi inte säga nej till att sälja. Man menar också att det svenska försvaret kanske kan få billigare material i och med att man kan göra stora serier.

Jag tycker ändå att statsrådet borde lägga litet mera tyngd på vad regeringens uppfattning är i den här frågan. Det gäller nämligen arbete och sysselsättning för tusentals människor i vårt land. Det gäller framför allt vår internationella trovärdighet. Den utredning som kom i gång någon gång 1988 tillsattes tack vare Boforsaffären, där man lovade att tvätta byken. Byken är dock inte tvättad. Fortfarande finns det stor oro bland många anställda runt om i Sverige.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på fråga 1988/89:578 om ökade resurser för forskningen kring amalgam

Anf. 9 Utbildningsminister BENGT GÖRANSSON:

Herr talman! Riksdagen biföll i december 1988 en hemställan från socialutskottet att riksdagen som sin mening skulle ge regeringen till känna vad utskottet anfört i fråga om forskning kring skadeverknings av amalgam. Socialutskottet ansåg bl.a. att åtgärder borde vidtas så att erforderlig forskning på området säkerställdes.

Regeringen överlämnade socialutskottets betänkande till medicinska forskningsrådet för den åtgärd vartill rådet, med beaktande av vad utskottet anfört, fann anledning.

Daniel Tarschys har frågat socialministern vilka ytterligare åtgärder regeringen avser att vidta för att säkerställa att riksdagens beslut verkställs.

Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Forskning om amalgam kan bedrivas utifrån olika utgångspunkter: som grundforskning, där det rent vetenskapliga intresset blir avgörande för forskningens omfattning och inriktning, eller som mer målinriktad forskning, där syftet är att forskningen mer eller mindre direkt skall leda till åtgärder inom tandvården.

Medicinska forskningsrådet har till huvuduppgift att stödja inomvetenskapligt motiverad forskning och inte främst forskning motiverad av olika vårdbehov eller andra problem inom hälso- och sjukvården. Forskningsrådet har, efter det att socialutskottets betänkande överlämnades dit, gjort omprioriteringar i sin budget och därigenom kunnat avsätta 1 milj. kr. för amalgamforskning nästa budgetår. Jag förutsätter att rådet härvid utgått från en bedömning av möjligheterna att få fram vetenskapligt konkurrenskraftiga forskningsprojekt.

Den svenska forskningspolitiken innebär – utöver stödet till grundforskningen – att sektorsansvariga organ av skilda slag skall ansvara för att erforderliga resurser ställs till förfogande för forskning och utvecklingsarbete av betydelse för verksamheten inom resp. sektor. Inom det statliga området

satsas avsevärda belopp på utvecklingen av olika sektorer.

Tandvården bedrivs i stor utsträckning i landstingskommunal regi. När det gäller forsknings- och utvecklingsinsatser inom detta område är det därför naturligt att landstingen tar ett betydligt större ansvar än för närvarande.

Även socialutskottet, som Daniel Tarschys företräder, får dock anses ha ett visst ansvar inom det aktuella området.

Jag noterar dock att socialutskottet vid sin behandling av frågan i höstas inte bedömde den så viktig, att utskottet var berett att anvisa medel för forskningsinsatser.

Anf. 10 DANIEL TARSCHYS (fp):

Herr talman! Tack för detta svar.

Det råder i vårt land en mycket stor oro för verkningarna av amalgam som tandlagningsmaterial. Tre partier i riksdagen vill förbjuda användningen av amalgam inom tre år, dock utan att ha säker kunskap om vad man skall använda i stället. De övriga partierna i riksdagen som mycket noga har berett ärendet, bl.a. genom en utfrågning, kom i höstas fram till att det borde genomföras ett forskningsprogram. Professor Friberg har på uppdrag av socialstyrelsen utarbetat ett sådant forskningsprogram.

Det var således ett politiskt beslut i riksdagen, som fattades efter mycket noggrann beredning. Jag har ställt frågan vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att beslutet skall verkställas. Som svar får jag en del synpunkter på vad olika organ har för uppgifter. Jag saknar dock svar på själva grundfrågan: Anser statsrådet att riksdagens beslut bör verkställas? Den frågan tror jag kan besvaras med ja eller nej.

Jag är litet överraskad över att utbildningsministern, eller forskningsministern kanske jag skall säga i det här sammanhanget, noterar att socialutskottet vid sin behandling av frågan i höstas inte bedömde den som så viktig att utskottet var berett att anvisa medel för forskningsinsatser. Jag trodde att det var känt även inom regeringen att riksdagen inte anvisar några medel i december månad. Budgetbehandlingen är avslutad. Den sker under våren. Om riksdagen i december månad fattar beslut om någonting som skall verkställas, är det en uppmaning till regeringen att se till att erforderliga medel ställs till förfogande.

Anf. 11 Utbildningsminister BENGT GÖRANSSON:

Herr talman! Jag skall naturligtvis inte polemisera mot Daniel Tarschys som är väl förfaren när det gäller vad riksdag och regering gör. Låt mig bara för ordningens skull ändå fråga om det är Daniel Tarschys helt obekant att regeringens budget i december månad är låst i sina huvuddelar. Att göra nya fördelningar utifrån beslut som fattas i riksdagen är vid den tidpunkten inte längre möjligt.

Jag har i mitt svar noterat att regeringen respekterar riksdagens beslut och att regeringen överlämnar till de organ som svarar för fördelningen av forskningsresurserna att inom de ramar och möjligheter som finns fördela anslag till skilda ändamål. Mot den bakgrunden har jag konstaterat att medicinska forskningsrådet genom omprioriteringar har möjliggjort ett tillmötesgående av riksdagens önskan om ökad forskning när det gäller

amalgam. Jag tycker att det borde vara ett mycket positivt besked för Daniel Tarschys.

Anf. 12 DANIEL TARSCHYS (fp):

Herr talman! Det är mig självfallet bekant att regeringen i december månad har avslutat sitt arbete med följande års budget. Det hade emellertid varit på sin plats om statsrådet hade sagt att man skall se till att det i den kommande budgeten tas fram det utrymme som är erforderligt för att riksdagens beslut skall kunna verkställas. Det är inte att visa respekt för riksdagens beslut att överlåta åt underordnade organ att inom ramen för sina befintliga resurser beakta riksdagens beslut såsom vederbörande organ finner anledning till.

Regeringen använde en nonchalant formulering till medicinska forskningsrådet. Jag tycker också att statsrådet visar nonchalans mot riksdagen när han inte ville betyga att regeringen avser att verkställa riksdagens beslut. Får jag upprepa frågan: Är regeringen beredd att verkställa riksdagens beslut?

Anf. 13 Utbildningsminister BENGT GÖRANSSON:

Herr talman! Regeringen respekterar alltid riksdagen och dess beslut. Regeringen har emellertid anledning att sätta in riksdagens beslut i ett totalt sammanhang, att se vilka totala möjligheter som erbjuds inom de budgetar som läggs fram och att därvid se till att riksdagen i sin helhet respekteras.

Jag protesterar mot Daniel Tarschys påstående i kammaren att jag som företrädare för regeringen eller att regeringen i övrigt skulle visa nonchalans mot riksdagen. Så är faktiskt inte fallet.

Anf. 14 DANIEL TARSCHYS (fp):

Herr talman! Får jag upprepa att det här beslutet fattades i riksdagen efter mycket noggrann beredning och mycket noggranna överväganden. Det fattades i föreställningen hos samtliga inblandade att beslutet skulle verkställas. Därför uppfattar jag det som nonchalans när statsrådet i ena ögonblicket säger att han respekterar riksdagens beslut, men i det andra ögonblicket säger att han låter olika organ bestämma i vilken utsträckning beslut skall verkställas.

Min fråga kvarstår: Avser regeringen att verkställa riksdagens beslut? Jag är glad över att man respekterar riksdagens beslut, men avser man också att verkställa besluten?

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Svar på fråga 1988/89:551 om vägbyggnadsnormerna

Anf. 15 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jan Strömdahl har frågat mig om jag vill medverka till ändrade vägbyggnadsnormer.

Bakgrunden till frågan är att medvetandet om behovet av säkerhet, hälsa

och god miljö enligt frågeställaren nu pekar mot att hastigheten på vägnätet aldrig bör överstiga 90 km/tim. och att det inte förefaller rimligt att fortsätta bygga vägar som passar för ungefär den dubbla hastigheten.

Vid projektering av vägar är det flera omständigheter som bestämmer vilken typ av väg som skall användas. Därvid har bl.a. framkomlighet, trafiksäkerhet och miljökrav betydelse.

Motorvägar är *inte* dimensionerade för ca 180 km/tim. som frågeställaren gör gällande. De projekteras efter en referenshastighet av 110 km/tim.

Om referenshastigheten på motorvägarna skulle sänkas till 90 km/tim. påverkar detta kostnaderna för byggandet ytterst marginellt. Fördelen med en motorväg eller väg av motorvägstyp är, oavsett om hastigheten bestäms till högst 90 eller 110 km/tim., att trafiken går fram i två eller flera körfält i vardera riktningen. Trafikanterna är dels åtskilda av ett mitträcke eller en mittskiljeremsa, dels är vägen fri från plankorsningar. Detta gör att olyckorna på motorvägar är färre än på andra vägtyper. Jag finner att vägar av hög standard har sitt berättigande av bl.a. trafiksäkerhetsskäl, och jag har inte för avsikt att medverka till ändrade vägbyggnadsnormer.

Anf. 16 JAN STRÖMDAHL (vpk):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Jag ställde den här frågan mot bakgrund av en reflektion jag gjorde när jag för några veckor sedan såg vad som håller på att ske på västkusten, där motorvägsbygget möblerar om mycket kraftigt i landskapet. När man talar med människor i trakten får man klart för sig att de tycker det är rimligt att man i detta läge gör en förbättring av den nuvarande vägen, försör den med vägrenar där sådana inte finns och ändrar på de punkter där den är mindre säker. Men vägbyggande, liksom byggande av gator i tätorter, bedrivs efter standardnormer som bygger på föreställningen att vägtrafiken ständigt skall öka och få högre hastighet. Vi har fått korrigera detta genom att i tätorter bygga gupp, knyckla till vägar och göra dem trängre för att få ner hastigheterna.

Det vore olyckligt om man skulle offra mycket mark och pengar på ett vägnät som man sedan skulle behöva knyckla till, eller för vilket man skulle behöva införa en hastighetsbegränsning som trafikanterna upplever som orimlig och orealistisk, dvs. att man anpassar trafiken till något som den fysiska miljön inte inbjuder till. Jag vill försöka så litet nya tankar om en omprövning av den tekniska utformningen.

Anf. 17 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag vill i ett enda avseende kommentera Jan Strömdahls inlägg. Jan Strömdahl gör i sitt inlägg gällande att människor i Uddevalla-trakten inte vill ha en motorväg. Han säger att när man talar med människor i trakten så säger de sig endast vilja ha en förbättring av nuvarande väg.

Med det inlägget visar Jan Strömdahl att han har en mycket dålig förankring i folkopinionen i den trakt som berörs av motorvägsbygget på västkusten. En mycket stor majoritet av befolkningen vill ha en mycket radikal förbättring av vägtrafiken, och de vill ha en motorväg. Beslutet om vägbyggnaden ligger fast, och i övrigt har jag redan besvarat frågorna om vägbyggnadsnormer.

Prot. 1988/89:101
21 april 1989

Om SJ:s godstransporter, m.m.

Anf. 18 JAN STRÖMDAHL (vpk):

Herr talman! Mina funderingar i den här frågan väcktes med anledning av studier och samtal med människor i närheten av motorvägsbygget. Men denna fråga är tydligen känslig, eftersom den rör upp känslorna på det här sättet. Jag vill därför betona att detta är en generell fråga. Den gäller vägutformningen i dess helhet både på landsbygden och i tätorterna. Min fråga till statsrådet är: Anser inte statsrådet, utifrån sina egna erfarenheter, att det kan finnas anledning att se över hela det här systemet mot bakgrund av nya kunskaper om miljö- och hälsoaspekter?

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på frågorna 1988/89:539, 540, 541 och 544 om SJ:s godstransporter, m.m.

Anf. 19 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Viola Claesson har frågat miljö- och energiministern om regeringen avser att vidta någon åtgärd med anledning av att SJ-ledningen enligt frågeställaren beslutat minska sina godstransporter på järnväg med miljontals ton.

Viola Claesson har vidare frågat miljö- och energiministern om hon redan nu är beredd att lägga fram ett konkret förslag till regeringen som syftar till att stoppa det som frågeställaren uppfattar som SJ:s planer på att flytta över järnvägs gods till landsväg. Frågan är ställd med anledning av ett uttalande av en politiskt sakkunnig i miljö- och energidepartementet, om högre avgifter på landsvägstrafiken eller miljösubventioner till järnvägen.

Viola Claesson har frågat mig om regeringen är beredd att vidta några åtgärder med anledning av SJ:s godspolitiska utspel, som enligt frågeställaren inte motsvarar allmänna krav på utveckling och valfrihet för konsumenterna på olika orter.

Slutligen har Viola Claesson frågat mig hur Kopparbergs resp. Borlänge utsikter att behålla nuvarande godsmängd på järnvägen bedöms. Frågan är ställd mot bakgrund av att frågeställaren uppfattat att SJ gjort ett utspel om att föra över stora godsmängder från järnväg till landsväg.

Arbetet i regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på alla frågorna. Jag besvarar dem i ett sammanhang.

Det är regeringens ambition att järnvägens andel av godstransportmarknaden skall öka. Inom SJ:s godstransportdivision pågår för närvarande ett omfattande arbete som syftar till att göra SJ:s godstrafik konkurrenskraftig och effektiv, vilket är helt i överensstämmelse med det beslut riksdagen fattade våren 1988.

Vid en genomgång visar det sig att en begränsad del av SJ:s godsproduktion är kortväga och dessutom olönsam, åtminstone på lång sikt, bl.a. genom att kostnaderna för terminalhantering och transporter är mycket höga. För att åstadkomma ett så rationellt produktionssystem som möjligt och därigenom kunna erbjuda kvalitativa transporter till konkurrenskraftiga priser planerar SJ därför förändringar. Rent konkret innebär dessa förändringar att

kunderna i vissa fall kan komma att välja lastbilstransporter, men samtidigt att andra kunder kan komma att välja järnvägen i stället för lastbilstransporter. I förändringsprocessen diskuterar SJ med varje kund hur SJ bäst skall kunna uppfylla kundens transportönskemål.

Det som hittills har hänt är att SJ skrivit kontrakt på mer gods än vad man har förlorat. Regeringen följer noga utvecklingen på området.

Ambitionen bör vara att järnvägen skall öka sin andel av den svenska godstransportmarknaden. Att bara slå vakt om de godstransporter som finns i dag är enligt min mening en passiv politik. Borlänge och Kopparberg är goda exempel på att en ökning av järnvägens andel av godstransportmarknaden inte bara är en ambition, utan på att ambitionen också blir verklighet.

År 1987 skickades från Borlänge 3,3 milj. ton gods, år 1988 skickades 3,6 och prognosen för år 1989 innebär minst 4,2 milj. ton. År 1987 ankom till Borlänge 2,5 milj. ton, år 1988 ankom 2,9 och prognosen för år 1989 innebär minst 3,7 milj. ton. Jag kan bara beklaga att Viola Claesson har tolkat SJ:s planer på att få ett rationellt produktionssystem som bristande ambition att öka sin andel av godstransportmarknaden. Sammanfattningsvis är alltså utsikterna goda för Kopparberg och Borlänge att öka sin godsvolym på järnväg.

Anf. 20 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Tack för svaret. Jag har lovat att hälsa från alla SJ-anställda och fackligt aktiva inom Statsanställdas förbund som jag har träffat på olika håll i landet, bl.a. i Malung och i Vännäs där jag var i går kväll. De som arbetar där har ett samstämmigt budskap till Georg Andersson och den övriga regeringen: Om de hotade bandelarna i deras regioner läggs ned hotas miljön, jobben och kommunernas ekonomi. Jag har naturligtvis även diskuterat med företrädare för dessa kommuner.

Georg Andersson har bakat ihop fyra frågor och lämnat ett svar på dem, vilket inte ger mig särskilt mycket taletid.

Anledningen till en av mina frågor är att jag har talat med herr Beijbom, som är chef för SJ:s gods. Han sade till mig vid trafikutskottets besök att när SJ nu har klassat in landets olika järnvägsstationer i ett fåtal huvudterminaler och ett stort antal sekundärterminaler kommer det att leda till att sekundärterminalerna i framtiden inte kommer att kunna hantera gods, såvida inte kommunerna – i detta fall Borlänge, som jag tar som exempel – tillsammans med privata åkare eller andra övertar ansvaret för godset. Borlänge har haft just den fina utveckling på godstransportområdet som Georg Andersson talar om. Det är jag mycket väl medveten om, och det är ingen nyhet. Men vad jag talar om, Georg Andersson, är framtiden. Kan Georg Andersson ge en bättre garanti än den som ges i svaret, t.ex. att Borlänge också som sekundärterminal kommer att kunna utvecklas på det positiva sätt när det gäller godstransporter som Georg Andersson talade om i sitt svar?

Anf. 21 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag tackar Viola Claesson för hälsningen från de SJ-anställda, men jag behöver inte gå den omvägen för att få kontakt med dem. Jag har själv utomordentligt goda kontakter med dem som arbetar inom SJ.

och vi för ständigt diskussioner om dessa frågor.

Utvecklingen är inte problemfri, men Viola Claesson gör det mycket enkelt för sig genom att framstå som om hon kan rädda varje transport på järnväg och ändå utveckla järnvägstrafiken så att den i framtiden blir effektiv, konkurrenskraftig och uthållig. Målsättningen med riksdagens och regeringens trafikpolitik är att SJ skall bli ett konkurrenskraftigt transportföretag som kan ta mer gods på grund av att SJ erbjuder kunderna goda tjänster. Och jag tycker att Viola Claesson skulle lägga ned litet arbete på att hjälpa till med den omvandlingsprocessen och förklara och stödja det fortsatta arbetet och inte bara måla upp skräckbilder.

Viola Claesson talade om risken för att SJ lägger ned verksamhet och ger intrycket att det håller på att ske en omfattande nedläggning, medan verkligheten är, som jag sade i mitt svar, att SJ redan nu har tecknat kontrakt som innebär mer gods på järnvägstransporter, dvs. en överflyttning från landsvägs- till järnvägstransporter. Det om något är väl löftesrikt och hoppningivande för en bra trafikpolitik och därmed i detta avseende också en bra miljöpolitik.

Anf. 22 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Georg Andersson ägnar mycket tid åt att diskutera vad jag har uppfattat om vissa saker. Jag vill därför ställa en fråga till Georg Andersson.

Har jag totalt missuppfattat beskedet från SJ:s företrädare, som jag har träffat i egenskap av trafikutskottsledamot, om att 2 000 industristickspår skall rivas upp? Är det rätt eller fel? Har jag fel i fråga om att SJ kommer att överföra gods – det har uttryckts precis på det sättet – från järnväg till landsväg, om detta gods över huvud taget skall fraktas, i en omfattning som motsvarar en till två miljoner ton gods? Jag talar inte om de siffror som Georg Andersson redovisar för dagsläget, utan jag talar om vad som kommer att hända när dessa 2 000 industristickspår läggs ned. Det gäller även de bandelar som är hotade, bl. a. i Vännäs, och som har persontrafik men också godstrafik. Om persontrafiken läggs ned och överflyttas till landsväg och buss drabbas självklart även godstrafiken. Känner Georg Andersson till någon analys av hur detta kommer att slå?

Anf. 23 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! SJ överför inte gods från järnväg till landsväg. Det är kunderna som bestämmer hur de vill transportera sina varor. Det är viktigt att hålla isär. Det är faktiskt inte på det sättet som gång på gång görs gällande att det är SJ som bestämmer att gods skall transporteras på landsväg. SJ lämnar offerter och försöker utveckla en trafik som är effektiv och kundanpassad. I vissa lägen kan SJ inte konkurrera med landsvägstrafiken. Vi får erkänna detta. Men totalt sett håller SJ på att utveckla sin godstrafik för att kunna ta emot mer gods. Därför är det fel att som Viola Claesson gör försöka hålla liv i myten om att 2 miljoner ton gods skall föras över från landsväg till järnväg. Utvecklingen går inte i denna riktning.

Anf. 24 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Det börjar låta bättre och bättre. Jag skulle vilja ha ett positivt besked även på en av de andra frågor jag ställde. Skall SJ riva upp 2 000 industristickspår eller inte? Detta är en mycket stor fråga för många som vet hur mycket gods som kan fraktas på dessa banor. Under de år som jag har jobbat med trafikpolitiken har jag uppfattat att det åtminstone fordras banor och spår för att man över huvud taget skall kunna ha rullande materiel för att transportera gods eller personer.

Jag vill ställa ytterligare en fråga: Vad betyder sekundärterminalerna? Georg Andersson har inte sagt ett ord om dem. Fick jag fel besked av Beijbom, chefen för SJ:s gods, när han sade att ansvaret för fortsatta godstransporter vid sekundärterminalerna i framtiden kommer att vila på kommuner och privata åkerier? Var det fel?

Anf. 25 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Det är inte möjligt att i dag säga exakt hur många meter räls som kommer att bli överflödiga när kunderna väljer annan trafik än järnvägstrafik. Men det är intressant att notera att det i dag planeras för byggande av järnvägar i en omfattning som inte har skett på många år.

Anf. 26 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Jag vill upprepa min fråga. Sekundärterminalernas status är faktiskt avgörande för väldigt många kommuner i landet och även för de framtida godstransporterna. Kan vi som bor i Dalarna och de SJ-anställda där lita på att Beijboms besked om en sekundärbanas status inte har någon betydelse? Kan vi, Georg Andersson, lita på att också sekundärterminalerna i framtiden kommer att ha gods i samma omfattning som i Borlänge i dag? Det är faktiskt en avgörande fråga.

Anf. 27 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! När det gäller utvecklingen av godstrafiken från Borlänge är prognoserna mycket goda. Jag vädjar till Viola Claesson att inte med tekniska argument försöka skapa en annan bild.

Anf. 28 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Georg Andersson, det är inte fråga om tekniska argument, det är besked från chefen för SJ:s gods som handlar om SJ:s nya godsstrategi. Den innebär ett litet fåtal huvudterminaler i landet. Borlänge är ingen huvudterminal, utan den har klassats som sekundärterminal. Enligt Beijbom kommer man i fråga om sekundärterminalerna inte längre att kunna lita på ett statligt ansvar för att gods skall finnas kvar. Om Borlänge kommun eller privata åkerier inte kan eller vill ta över detta ansvar vad händer då med en sekundärterminal av denna typ? Det är inte en teknisk fråga, utan det är en politiskt mycket viktig fråga.

Överläggningen var härmed avslutad.

*Om äldres och handi-
kappades rätt till bo-
stad och vård*

Anf. 29 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Elisabeth Fleetwood har frågat mig vilka åtgärder jag avser vidta för att enligt ett enligt riksdagsbeslut snarast bereda äldre och handikappade möjlighet att erhålla bostad och vård i annan kommun än den egna.

Den fråga Elisabeth Fleetwood tar upp behandlas för närvarande av äldredelegationen. I dess uppdrag ingår enligt direktiven att "visa hur äldre och handikappade skall kunna flytta till särskilda boende- och vårdformer i annan kommun eller annat landsting än det egna". Utgångspunkten skall, enligt direktiven, "vara att finna en lösning genom överenskommelser mellan huvudmännen".

Delegationen är för närvarande i slutskedet av sitt arbete och beräknas avlämna sitt betänkande före sommaren. Inom kort kommer således ett förslag att föreligga om hur äldre och handikappade skall ges utvidgade möjligheter att flytta till annan kommun än den egna.

Anf. 30 ELISABETH FLEETWOOD (m):

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

Under hösten 1986 fick jag klart för mig att handikappade och äldre människor, eventuellt förtidspensionärer, med behov av servicebostad inte kunde flytta från kommun till kommun. Jag blev ganska förskräckt. I januari 1987 väckte jag en motion i ärendet. Det var med stor glädje – det förstår jag alla inser – jag kunde konstatera att socialutskottet tillstyrkte och riksdagen biföll motionen. Socialutskottet skrev att en kartläggning och analys enligt utskottets mening vore värdefull. Arbetet måste emellertid genomföras skyndsamt, eftersom det brådskar med förslag till lösning av frågan.

Det kan var och en förstå att det brådskar. Jag vet inte hur många samtal jag har fått under den tid som har gått sedan beslutet fattades om hur lång tid det dröjer innan man verkligen får den här rättigheten. Jag ställde en fråga till Gertrud Sigurdsen för något halvår sedan, kanske längre, och hon sade att vi skulle få ett förslag före 1988 års utgång. Jag väntade därför ett par månader extra för att ge regeringen en chans. Nu ligger ärendet fortfarande kvar i äldreberedningen. Jag kan förstå att saker kan ta tid, men här gäller det en grupp människor som är så utsatta att vi måste ta till alla resurser för att se till att problemet löses så fort som möjligt.

Vad betyder, Bengt Lindqvist, uttrycket "inom kort"? Det kan nämligen vara ganska flexibelt. Jag skulle vilja ha en precisering. När kan regeringen således lägga fram ett förslag? Det måste snart bli en realitet för dessa människor att få rätten att flytta till en annan kommun. Det kan vi alla andra göra. Vi kan bli skrivna i en kommun genom att vi flyttar dit, hyr ett rum om vi inte får egen bostad – sådant händer ju i dag – och så småningom bli skrivna där. Det kan man inte göra när man nödvändigtvis måste bo i servicebostad.

Anf. 31 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Först vill jag gärna säga att Elisabeth Fleetwood och jag har samma uppfattning i sak. Det är nödvändigt att vi finner former som medger att också äldre och handikappade som bor i olika inrättningar som kommun och landsting har kan flytta, när de har skäl till att göra det. Så i sakfrågan har vi samma ståndpunkt.

Frågan har lämnats till äldredelegationen, därför att vi har en rad mycket viktiga frågor som gäller service, vård och stöd för den gruppen människor att ta ställning till. Det är egentligen skälet till att delegationen inte har blivit färdig i denna fråga. De andra frågorna är ganska komplicerade, i varje fall delvis, och vi har samlat allt till ett slutbetänkande. Det kommer, som jag sagt i mitt svar, under våren. Jag vågar inte säga vilken vecka, Elisabeth Fleetwood, men betänkandet är på gång. Det kommer också att innehålla ställningstagande till möjligheterna att flytta.

Precis som riksdagen har sagt skall landstings- och kommunförbunden lämna rekommendationer till huvudmännen om hur detta skall ske. Om det blir rekommendationer eller om vi skall välja en strängare form är ännu inte klart. Om det blir rekommendationer kan dessa träda i kraft omedelbart. Landstingsförbundet har redan antagit en rekommendation i november i fjol. Kommunförbundets ställningstagande är ännu inte klart. Om det däremot skall väljas andra vägar, exempelvis lagstiftning – och vi har beredskap för det – då är det riksdagen som skall besluta efter en remissomgång. Det kommer alltså att ta ytterligare tid. Detta är läget just nu. Delegationen har bett att få återkomma under maj månad med ett definitivt ställningstagande och besked.

Anf. 32 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Lindqvist för det beskedet. Jag hoppas att det också kommer att bli en realitet.

I svaret står att utgångspunkten skall vara "vidgade möjligheter". Vad betyder detta med vidgade möjligheter? Är det inte så att man skall ha klar rätt att fordra en servicebostad, om det finns tillgängligt? Man skall väl ha samma rätt att ställa sig i kö som de som är skrivna i kommunen, oavsett om man är handikappad eller pensionär?

Anf. 33 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Den fråga som närmast har bäring på vidgade möjligheter gäller om det skall ställas särskilda villkor för rätten att kunna flytta. Det har diskuterats i många år om man måste visa att det finns en anknytning till den kommun dit man vill flytta eller om flyttning skall kunna ske helt fritt. Här finns olika uppfattningar också i delegationen. Men jag tror att vi alla är överens om att man skall ha rätt att ställa sig i kön i den kommun dit man vill flytta och bli behandlad som en av dem som söker plats där. Om det dessutom skall ställas krav på att man skall kunna motivera sin flyttning, t.ex. med att man har släktingar eller en god vän, att man vill studera eller har någon annan anknytning, eller om det skall vara helt öppet att flytta, är en fråga som har att göra med vidgade möjligheter. Vi har alltså ännu inte tagit ställning.

Prot. 1988/89:101
21 april 1989

*Om utvisningsbeslut
rörande turkiska kur-
der*

Anf. 34 ELISABETH FLEETWOOD (m):

Herr talman! Statsrådet talar om att man skall ha speciell anknytning till en viss kommun för att få rätt att flytta dit. Får jag då säga att min uppfattning är att det måste finnas ett oerhört vitt spektrum av möjligheter och rättigheter för att få flytta till en kommun. Av dem som har ringt till mig i denna fråga har en del angett som skäl att barn har fått tjänst i en annan kommun och flyttat till en annan del av landet och har inte kunnat ta hand om sina föräldrar som bor kvar i servicebostad t.ex. i övre Norrland när barnen har flyttat till Stockholm. En del har starkt kulturellt intresse för Stockholm och vill studera Stockholm men har inte en chans när de bor i en annan del av landet. De vill ändå fylla sitt liv som svårt handikappade med intressen och vill känna att de har ett liv med innehåll.

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Svar på fråga 1988/89:577 om utvisningsbeslut rörande turkiska kurder

Anf. 35 Statsrådet MAJ-LIS LÖÖW:

Herr talman! Maria Leissner har frågat mig om jag anser att det är uteslutet att en kurd från Turkiet, som enligt egen uppgift aktivt har arbetat för ökad kurdisk självständighet i Turkiet, kommer att fängslas eller utsättas för annan politisk förföljelse vid återkomsten.

Som direkt svar på Maria Leissners fråga kan jag säga att det inte är uteslutet att en person som gjort sådana uttalanden kan komma att fängslas eller utsättas för annan politisk förföljelse vid en återkomst till Turkiet. Jag vill dock erinra om att Sverige inte utvisar personer till ett land där de bedöms bli utsatta för politisk förföljelse. Vi följer mycket noga utvecklingen i Turkiet för att kunna göra en rättvis och riktig bedömning i ärenden angående asylsökande från detta land. Varje utlänningsärende bedöms emellertid individuellt. Det avgörande vid denna bedömning är om det mot bakgrund av vad som är känt om den enskildes förhållanden och om situationen i Turkiet kan antas att han eller hon riskerar politisk förföljelse. Enbart den omständigheten att en person är kurd och kommer från Turkiet innebär inte att han eller hon har behov av fristad här.

I de ärenden som regeringen har fattat beslut om utvisning har regeringen, utifrån det material som förelåg vid beslutstillfället, självfallet gjort den bedömningen att den sökande inte riskerar vare sig politisk förföljelse eller fängslande.

Anf. 36 MARIA LEISSNER (fp):

Herr talman! Jag tackar invandrarministern för svaret. Invandrarministern slår fast att det inte är uteslutet att sådana kurder som jag har frågat om kommer att utsättas för politisk förföljelse vid hemkomsten till Turkiet. Förhoppningsvis betyder det att det finns en viss medvetenhet i regeringskansliet om den mycket svåra situation som råder när det gäller många av de turkiska kurderna. Framför allt gäller det de som arbetar för någon form av

erkännande av den kurdiska etniska identiteten eller för politisk självständighet.

Men verkligheten – trots den förståelse som jag tycker mig finna i svaret – ser helt annorlunda ut. För två veckor sedan hungerstrejkade en grupp kurder i Motala för sina utvisningshotade kamrater. Två av dessa hade fått nej från regeringen, trots att en av dem hade varit fängslad och hade torterats i Turkiet för sina aktiviteter. Bedömningen var att de inte var trovärdiga och att deras uppgifter väsentligen var överdrivna. Nu hotas ytterligare ett femtontal i gruppen av utvisning. Beslutet i dessa fall har exakt samma motivering. Gruppen kom till Sverige för bara några månader sedan. En annan turkisk kurd har också nyligen fått besked, en lastbilschaufför som körde förnödenheter till kurder i Iran och Irak och som greps av polisen för sina aktiviteter och fängslades. Han har också utsatts för misshandel. Även han har fått besked om att han inte har tillräckliga skäl för att få asyl i Sverige. I det sista fallet som jag vill berätta om handlar det om en liten tioårig flicka, vars pappa har fängslats för sina politiska aktiviteter. Flickan tvingades gömma sig. Hon tvingades också se på när mamman misshandlades. Dessa två har nu kommit till Sverige. Invandrarverket säger nej. Motiveringen är att de icke är trovärdiga.

På senare tid har det kommit en rad beslut rörande kurder som har anhöriga som varit politiskt aktiva. Men vissa har också själva varit politiskt aktiva i Turkiet. De har ofta fått likartade motiveringar – detta trots att vi vet att det är synnerligen bekymmersamt för denna grupp människor.

Jag vill därför fråga invandrarministern om det har förekommit något slags principbeslut i regeringen eller om det finns någon annan anledning till sådan här behandling av människor.

Anf. 37 Statsrådet MAJ-LIS LÖÖW:

Herr talman! Maria Leissner säger att det tycks finnas en viss medvetenhet hos regeringen om de turkiska kurdernas svårigheter. Jag vill påstå att det sannolikt blir dagens understatement här i kammaren. Jag tror att Maria Leissner och jag är lika medvetna om förhållandena i Turkiet.

Maria Leissner har ställt en generell fråga. Jag har gett ett så generellt och klart svar som jag kan ge. Maria Leissner vet mycket väl att jag inte kan diskutera enskilda ärenden. Men samtidigt vill jag göra ett mera generellt påpekande. Det finns nämligen exempel på kurder som har sänts tillbaka till Turkiet, därför att deras skäl inte har ansetts vara tillräckliga eller därför att deras skäl inte har bedömts trovärdiga. Dessa kurder håller fortfarande kontakt med oss. Vi hör alltså av dem, eftersom de fortfarande försöker komma hit – t.ex. med hänvisning till anknytningen. Om dessa kurder vet vi alltså att de inte har utsatts för förföljelse, att de inte har fängslats eller råkat ut för någonting annat. Detta är bara ytterligare ett exempel på att det inte går att uttala sig generellt i dessa frågor. Enskilda ärenden kan jag, som sagt – och det vet Maria Leissner – inte diskutera här i kammaren.

Prot. 1988/89:101
21 april 1989

*Om utvisningsbeslut
rörande turkiska kurder*

Anf. 38 MARIA LEISSNER (fp):

Herr talman! Självfallet tycker jag att det är tillfredsställande att höra att man uppmärksammar just den här gruppens svårigheter i och med att personerna i fråga riskerar att sändas tillbaka till Turkiet. Jag hoppas att det också återspeglar sig i de praktiska beslut som fattas:

Men min fråga gällde inte dessa enskilda personer, som ju är ganska många, utan jag ställde frågan därför att det har avtecknat sig ett mönster på senare tid. Det har ju förekommit en rad nej i likartade fall, med samma motivering. Man kan konstatera att det finns en politisk aktivitet i bakgrunden – det kan också gälla anhöriga till den som har fått nej. Därför undrar jag om regeringen på något sätt har förändrat praxis när det gäller denna grupp. Sedan vill jag bara säga att jag är utomordentligt oroad över de enskilda fall som jag här har tagit upp.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på fråga 1988/89:586 om behandlingen av flyktingar från Somalia

Anf. 39 Statsrådet MAJ-LIS LÖÖW:

Herr talman! Mot bakgrund av en rapport från Amnesty International som påtalar att det begås uppenbara brott mot de mänskliga rättigheterna i Somalia har Maggi Mikaelsson frågat mig om jag kan garantera att flyktingar som utvisas till Somalia tillförsäkras grundläggande mänskliga rättigheter och inte riskerar sina liv vid återkomsten.

På grund av återkommande frågor i ämnet får jag tydligen i pedagogiskt syfte än en gång slå fast: Sverige utvisar inte flyktingar.

Utgångspunkten för och utformningen av den svenska flyktingpolitiken är nämligen sådan att den som riskerar förföljelse i sitt hemland och som är i behov av en fristad i Sverige får stanna här. Även andra som har lämnat sitt hemland av mindre starka politiska skäl ges skydd här.

Den svenska bedömningen av asylsökande som har kommit hit sker i enlighet med en lagstiftning som i vissa avseenden ger asylsökande ett starkare skydd än vad som stadgas i 1951 års Genèvekonvention angående flyktingars rättsliga ställning.

Den garanti som Maggi Mikaelsson efterlyser skapas genom att varje utlänningsärende blir individuellt bedömt. Frågan om huruvida en person skall få stanna i Sverige med stöd av utlänningslagstiftningen blir alltså besvarad med utgångspunkt i vad som är känt om den asylsökandes förhållanden i hemlandet.

Avgörande vid denna individuella prövning är om man kan anta att det finns risk för förföljelse i det enskilda fallet. Enbart det faktum att den asylsökande kommer från ett visst land innebär inte att asyl automatiskt kan beviljas.

Genom bl.a. våra utlandsmyndigheter, FN och rapporter i pressen och från oberoende organisationer och institut följer invandrarverket och regeringen noga utvecklingen i världen i fråga om övergrepp mot de mänskliga rättigheterna. Amnesty Internationals rapportering om förhållan-

dena i bl.a. Somalia ingår i det material som studeras inom regeringsskansliet.

Vad gäller just Somalia kan det konstateras att antalet asylsökande som kommit till Sverige därifrån har ökat sedan slutet av förra året. Till följd av den senaste tidens händelseutveckling i det landet har invandrarverket numera – efter en individuell prövning – funnit att det i merparten av asylärendena rörande somalier har funnits skäl att bevilja uppehållstillstånd i Sverige.

Beslut om utvisning av somalier – liksom av andra asylsökande – sker endast i de fall där utredningen i det enskilda ärendet visar att det inte finns risk för förföljelse.

Prot. 1988/89:101
21 april 1989

*Om behandlingen av
flyktingar från Somalia*

Anf. 40 MAGGI MIKAELSSON (vpk):

Herr talman! Jag ber att få tacka så mycket för svaret.

Anledningen till att jag ställer frågan är en konkret händelse, där en somalisk asylsökande har blivit utvisad. Tre dagar innan beslutet skulle verkställas beslutade dock invandrarverket att ompröva utvisningen, och det är mycket bra. Vid kontakt med invandrarverket har jag fått veta att situationen i Somalia har förvärrats och att antalet asylsökande ökar, precis som Maj-Lis Lööv påpekar i sitt svar.

Det finns kanske inte anledning att gå närmare in på den politiska situationen i Somalia, men det är ett okänt och slutet land, ett av världens minst utvecklade länder. Det är en militär enpartistat, som utsätter motståndare till regimen för en hänsynslös behandling. I Amnestyrapporten redovisas att det begås upprepade brott mot de mänskliga rättigheterna och att de torterade är legio.

En annan sak som har aktualiserat min fråga är handläggningsrutinerna. Det är självfallet en stor psykisk press att vara osäker om huruvida man skall bli utvisad eller inte, och därför undrar jag om det inte skulle gå att påskynda informationen. Eftersom det uppenbarligen är känt att situationen i Somalia har förvärrats och att flera asylsökande kommer, borde det gå ut signaler om detta till dem som handlägger asylansökningarna.

För den människa som vet eller tror att hon skall bli fängslad, torterad och troligen dödad om hon kommer tillbaka till sitt hemland är det mycket plågsamt att leva i ovisshet. Det borde då snabbt gå ut information, om situationen förvärras, som den uppenbarligen har gjort i Somalia, vilket invandrarverket också vet om.

Därför undrar jag om invandrarministern ser någon möjlighet att snabbare gå ut med information.

Anf. 41 Statsrådet MAJ-LIS LÖÖV:

Herr talman! Vi gör nu stora ansträngningar för att påskynda beslutsprocessen i asylärenden över hela fältet beträffande alla asylsökande. Det är, precis som Maggi Mikaelsson säger, mycket plågsamt med de långa väntetiderna.

Anf. 42 MAGGI MIKAELSSON (vpk):

Herr talman! Det känns bra att veta det, Maj-Lis Löow. Jag lider verkligen med den person som jag här har talat om. Trots att invandrarverket i ett antal månader har känt till att situationen har varit besvärlig och att antalet asylsökande har ökat, har man beslutat att utvisa denna person. Utvisningen har överklagats och blivit fördröjd på grund av att personen i fråga har varit sjukskriven.

Jag anser därför att det på något sätt borde ha gått ut en signal långt tidigare, så att just den människa som jag har uppmärksammat – det finns säkert fler – skulle ha sluppit denna plåga. Beslutet i detta enskilda fall skall nu omprövas. När det är känt att situationen har förvärrats på ett drastiskt sätt borde det mycket snabbt gå ut information, så att det kan göras en ny bedömning i de individuella fallen.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på fråga 1988/89:583 om hjälpsändningarna till nödlidande i södra Sudan

Anf. 43 Statsrådet LENA HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Inger Koch har frågat mig vad regeringen avser att göra för att medverka till att hjälpsändningar kan nå fram till de nödlidande i södra Sudan.

Situationen i Sudan kräver en samlad internationell nödhjälpsinsats. Det gäller nu att under en begränsad tidsperiod föra in och distribuera livsmedel och andra katastrofförnödenheter till hundratusentals krigsdrabbade och svälthotade människor i södra Sudan. Uppemot två miljoner människor har lämnat sina hem, varav ca 350 000 har gått över gränsen till södra Etiopien.

Under förra sommaren uppges 250 000 människor ha dött som en följd av den svåra situationen i södra Sudan. För att om möjligt avvärja en liknande – nära nog ofattbar – katastrof i år har FN och det övriga givarsamfundet engagerat sig i en omfattande hjälpoperation, den s.k. Operation Lifeline Sudan, som inleddes i början av april.

Målsättningen är att via åtta transportkorridorer föra in och distribuera drygt 100 000 ton livsmedel och andra förnödenheter. Transporterna sker med tåg, lastbilar, pråmar och flyg.

Från svensk sida har vi sedan hösten 1988 bidragit med ca 26 milj. kr. från katastrofanslaget till nödhjälpsinsatser i Sudan. De svenska biståndsmedlen har huvudsakligen förmedlats via svenska enskilda hjälporganisationer. I går fattade regeringen härutöver beslut om ett extra bidrag på 10 milj. kr. till UNICEF för just Operation Lifeline. Vi har också ställt medel till världslivsmedelsprogrammets (WFP) förfogande för anställning av tre svenska logistikexperter, som reste till området redan i lördags.

En stor del av hjälpen förs in via grannländerna Kenya och Uganda. Samtidigt har vi noterat att hjälpsändningarna över gränsen från Etiopien ännu inte påbörjats. Den svenska regeringen har därför riktat en vädjan till

den etiopiska regeringen om att alla vägar snarast måste öppnas för att underlätta hjälparbetet.

Prot. 1988/89:101
21 april 1989

*Om hjälpsändningarna
till nödlidande i södra
Sudan*

Anf. 44 INGER KOCH (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka biståndministern för svaret på min fråga. Biståndministern har lämnat ett mycket utförligt svar.

Vi är alla upprörda över den situation som har uppstått i södra Sudan. Biståndministern säger i svaret att Sverige har lämnat ett stort bidrag, och det är mycket positivt – vi har tagit vårt ansvar i denna fråga.

Biståndministern säger även att en stor del av hjälpen förs in via grannländerna. Det har fungerat via Kenya och Uganda, men man har noterat att hjälpsändningarna över gränsen från Etiopien ännu inte har påbörjats. Den svenska regeringen har därför mycket förtjänstfullt riktat en vädjan till den etiopiska regeringen om att alla vägar snarast måste öppnas för att underlätta hjälparbetet.

Utrikesutskottet hade i förra veckan ett möte med företrädare för den etiopiska regeringen, som dock är oförstående för problemen och det svåra lidande som flyktingarna utsätts för. Jag vill därför fråga om biståndministern nu är beredd att medverka till att frågan om Etiopien och dess regerings agerande kan tas upp till diskussion i FN. Det är viktigt att problemen diskuteras internationellt, med tanke på den etiopiska regeringens uppenbara brott mot mänskliga rättigheter och ovilja att underlätta FN:s och alla övriga länders ansträngningar för att hjälpa dessa flyktingar.

Anf. 45 Statsrådet LENA HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Som vi alla vet är situationen i detta område, som kallas Afrikas horn, mycket labil. Det rör sig både om inbördeskrig och om andra oroligheter, och det gör att just gränsfrågorna är mycket ömtåliga.

Vi har alltså riktat en vädjan till Etiopien att i denna mycket allvarliga situation tillåta hjälpsändningar. Det är inte bara den svenska regeringen som har gjort det utan även andra regeringar. Dessutom pågår det, som jag sade i mitt svar, en stor internationell hjälpinsats, där FN:s olika organ är med. Vi samarbetar alltså nära med FN i dessa frågor.

Anf. 46 INGER KOCH (m):

Herr talman! Jag tackar för det. Jag vet att Sverige samarbetar nära med FN i dessa frågor, men det vore ändå bra om vi fick till stånd en debatt i FN om Etiopien och dess ovilja att medverka till att konflikten kan lösas, men framför allt om oviljan att medverka till att hjälpsändningarna når fram till de människor som behöver dem och som annars dör och utsätts för svåra lidanden. Denna fråga måste nu diskuteras på ett annat plan i FN, t.ex. i generalförsamlingen eller i FN:s säkerhetsråd.

Överläggningen var härmed avslutad.

Om fördelningen av resurser mellan gamla och nya folkhögskolor

Anf. 47 Statsrådet GÖRAN PERSSON:

Herr talman! Marianne Andersson har frågat utbildningsministern om det är rimligt att gamla folkhögskolor med färre elevveckor än 4 000 skall avstå ytterligare för att de nya skall nå upp till 4 000 elevveckor. Och om inte, skall de få undantas från nedskärningen? Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall besvara frågan.

I årets budgetproposition anför min företrädare att det torde bli nödvändigt att även inför budgetåret 1989/90 minska varje folkhögskolas bidragsvolym med ca 1 %. Den minskningen kan, inom en oförändrad totalram för folkhögskoleverksamheten, skapa ett utrymme som gör det möjligt att ge folkhögskolor som tillkommit sedan budgetåret 1980/81 en rimlig omfattning på sin verksamhet. Den åtgärd som aviseras i budgetpropositionen har ansetts vara nödvändig av finansiella skäl och den omfattar samtliga skolor.

I den propositionen föreslås vidare att regeringen skall få riksdagens bemyndigande att göra de omfördelningar som behövs för att vidga verksamheten vid de nytillkomna skolorna till en acceptabel nivå.

Den del av budgetpropositionen som behandlar de olika anslagen under littera C. Vuxenutbildning – och där regeringen begär detta bemyndigande – behandlas för närvarande av riksdagen.

I direktiven (Dir. U 1988:16) till folkhögskolekommittén ingår att kommittén skall komma med förslag till hur den bidragsberättigade undervisningsvolymen skall fördelas till folkhögskolorna. De problem som Marianne Andersson tar upp i sin fråga kommer att behandlas utförligt när kommittén har lagt fram sitt förslag.

Anf. 48 MARIANNE ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag vill tacka Göran Persson för svaret, även om det egentligen inte var ett svar på den fråga jag ställde. Det andas mycket av den, som jag tycker, bakvända fördelningspolitik som regeringen för och som vi har sett en hel del av i dessa dagar.

Resultatet av besparingarna blir inte 1 % som Göran Persson sade, utan i själva verket blir det minst 1,5 %. Var detta egentligen regeringens avsikt?

Vi har inget emot att nya folkhögskolor startar, men när riksdag och regering beslutar så, är det också rimligt att ge de nya skolorna resurser som inte går ut över de andra. Vi i centern har krävt ytterligare 10 000 elevveckor för att komma ifrån detta problem. Men vi har inte fått majoritet för det. Om 4 000 elevveckor anses vara en rimlig nivå för en folkhögskola, varför skall då några skolor, som befinner sig under den nivån, tvingas skära ned ytterligare för att de nya skall komma upp till 4 000 elevveckor? Vilka bedömningar ligger bakom detta? Är deras utbildning och deras verksamhet på något sätt sämre än de nya skolornas? Detta fick jag faktiskt inte svar på av Göran Persson, och det skulle jag vilja ha. Jag tycker att det är ett tydligt exempel på hur administrativa besparingar får helt orimliga konsekvenser.

Det finns faktiskt ett femtontal "gamla" folkhögskolor som har under 4 000 elevveckor. De får alltså dela med sig till de nya. De kan ha haft en

tillfälligt svacka just när taket sattes. Det får de nu lida för år efter år. Är detta rimligt?

Prot. 1988/89:101
21 april 1989

Om fördelningen av resurser mellan gamla och nya folkhögskolor

Anf. 49 Statsrådet GÖRAN PERSSON:

Herr talman! Jag är inte särskilt imponerad av centerns agerande i vad gäller ständiga överbud på en lång rad av de områden som riksdagen behandlar. Det är naturligtvis lätt att i varje läge säga att man har ytterligare så eller så många miljoner att skjuta till. Summerar man den typen av överbud kommer andra partier här i riksdagen, som tidigare kanske har betraktats som statsfinansiellt mindre ansvarsfulla, att jämförda med centern framstå som återhållsamma och näst intill sparsamma. Marianne Andersson skall kanske vara litet försiktig när hon utgår från att det alltid finns nya pengar att stoppa in i alla de system som centern säger sig vilja förbättra. Politiken blir inte trovärdig.

Däremot kan jag som folkbildare, med den bakgrund jag har både i folkhögskolevärlden och i studieförbunden, notera att en del folkhögskolor har bekymmer. Jag är inte okunnig om den saken. Jag tycker att min företrädare gjorde rätt som tillsatte en folkhögskolekommitté som mot denna bakgrund skall se över dessa bekymmer och komma med förslag till hur statsbidragen skall hanteras och fördelas. I avvaktan på detta förslag vore det faktiskt inte särskilt klokt av mig att nu gå ut och ha principiella synpunkter på det arbete som kommittén just bedriver. Mot den bakgrunden har det svar som nu föreligger inför kammaren lämnats.

Anf. 50 MARIANNE ANDERSSON (c):

Herr talman! Det är regeringens taktik att beskylla oss för överbud. Men Göran Persson är säkert mycket väl medveten om att vi har ett budgetförslag som är finansierat och som t.o.m. har bättre resultat än regeringens.

Göran Persson hänvisar till folkhögskoleutredningen. Det är väl bra att det finns en folkhögskoleutredning. Jag hoppas att den kommer fram till ett positivt resultat.

Men just den fråga som gäller de folkhögskolor som har färre elevveckor än 4 000 är jag övertygad om egentligen är en lapsus från regeringens sida. Man har inte tänkt på de konsekvenser som beslutet får. Det är ett litet antal folkhögskolor som drabbas, och därför tycker jag att det vore rimligt att göra ett undantag för just dem under den tid utredningen pågår. Just för dessa skolor får beslutet orimliga konsekvenser. Sedan får vi se om vi inte kan komma överens om att inte ha detta tak för de övriga. Det har vi olika uppfattningar om. Men just denna fråga tycker jag verkligen att man borde kunna göra ett undantag för.

Anf. 51 Statsrådet GÖRAN PERSSON:

Herr talman! Som jag sade förut är jag inte okunnig om folkhögskolornas situation. Jag är heller inte okunnig om den situation som de här små folkhögskolorna befinner sig i. Om vi väljer att göra undantag i förhållande till det utredningsuppdrag som lagts fram, blir det naturligtvis vanskligt att i övrigt hantera den stora frågan. Jag vill på den punkten vara försiktig.

Mot den bakgrunden hoppas jag att folkhögskolekommittén bedriver sitt

arbete skyndsamt, så att vi snabbt kan klara ut dessa frågeställningar i en samlad bedömning, utan att för den skull åstadkomma nya lappverk och kompromisser som i framtiden skapar nya bekymmer. Det är den ambition jag har, och därför tycker jag att det är klokt att avvakta kommitténs arbete.

Anf. 52 MARIANNE ANDERSSON (c):

Herr talman! Det är klart att lappverk och kompromisser inte är särskilt bra. Men när man genom ett beslut har åstadkommit ett lappverk som får så orimliga konsekvenser som detta uppenbarligen har fått, borde man kunna visa en god vilja och i alla fall rätta till det.

Anf. 53 Statsrådet GÖRAN PERSSON:

Herr talman! Problemet för mig är att jag inte har lika mycket pengar som Marianne Andersson har. Jag måste faktiskt ta hänsyn till att det finns någonting som heter statsfinansiellt ansvarstagande. Mot den bakgrunden kan man inte ständigt, där man stöter på nya bekymmer, säga att dessa betalar vi för och sedan går vi vidare. Vi måste faktiskt göra totala bedömningar av systemen. Det är det vi håller på med. Jag tror också att det vore klokt av centern att delta i den typen av mer ansvarsfullt politiskt agerande.

Anf. 54 MARIANNE ANDERSSON (c):

Herr talman! Självklart skall man ta ansvar för politiken och även för finanserna. Men i detta fall, när en sådan uppenbar orättvisa råder, är det dessa folkhögskolor som lider mest, särskilt under den tid som utredningen pågår. Det är inte första året som det görs besparingar på folkhögskolorna. Detta kan få förödande konsekvenser för framtiden. Jag tycker också att det vore rimligt att medan ett utredningsarbete pågår se till att inte någon slås ut eller får villkor som är så orimliga att de inte klarar sig inför framtiden. Det behövs en beredskap. Det har jag inte fått något besked om.

Överläggningen var härmed avslutad.

14 § Svar på interpellation 1988/89:170 om rätten till studiestöd vid flygutbildning

Anf. 55 Statsrådet GÖRAN PERSSON:

Herr talman! Görel Bohlin har frågat kommunikationsministern om han är beredd att pröva möjligheten att låta luftfartsverket "godkänna" vissa utländska flygutbildningar och att göra utbildningen vid dessa berättigad till studiestöd. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på interpellationen.

Det nya studiemedelssystem som gäller sedan den 1 januari 1989 är mycket generöst när det gäller möjligheten att finansiera högskolestudier utomlands. Med några få undantag är det således numera möjligt att få studiemedel för i princip all högskoleutbildning utanför rikets gränser. Jag är övertygad om att

dessa nya regler kommer att medföra positiva effekter såväl för landet som helhet som för enskilda personer.

Även om det alltså finns en ambition att studiemedel skall kunna beviljas för i princip all högskoleutbildning utomlands har det dock visat sig nödvändigt att införa vissa begränsningar, t.ex. för trafikflygarutbildning. Centrala studiestödsnämnden, som enligt regeringens bemyndigande äger rätt att utfärda närmare bestämmelser om villkoren för studiemedel för utlandsstudier, har således föreskrivit att studiemedel inte skall beviljas för sådan utbildning utomlands. Jag har under hand inhämtat att nämndens ställningstagande skall ses mot följande bakgrund.

För trafikflygarutbildning i Sverige beviljas studiemedel till studerande vid trafikflygarhögskolan i Ljungbyhed och vid Bromma flygskola. Utbildningen vid Ljungbyhed bedrivs i samarbete mellan staten – chefen för flygvapnet – och SAS. Linjeflyg och Swedair i enlighet med ett avtal mellan parterna. Bromma flygskola drivs i enskild regi men med visst bidrag från staten. Utöver dessa två läroanstalter finns trafikflygarutbildning vid ytterligare ett antal privata läroanstalter i Sverige. Utbildningen vid dessa berättigar inte till statliga studiemedel. Ur studiesocial synvinkel är utbildningen vid trafikflygarhögskolan givetvis att föredra eftersom utbildningen där, till skillnad från vad som gäller vid Bromma flygskola och andra privata pilotskolor, är avgiftsfri. Med hänsyn till att trafikflygarutbildning är mycket kostsam är detta en väsentlig fördel för de studerande.

Det är ett nationellt intresse att det inom Sverige utbildas ett tillräckligt antal piloter för arbetsmarknadens behov. Av olika skäl, bl.a. svårigheter att förse utbildningen med ett tillräckligt antal kvalificerade lärare och instruktörer, har trafikflygarhögskolan ännu inte kunnat utbilda det antal piloter som förutsågs när utbildningen inrättades. Det är, enligt min mening, förenat med uppenbara risker att, i ett läge när den svenska trafikflygarutbildningen fortfarande befinner sig i ett uppbyggnadsskede, genom studiestödet stimulera svenska studerande att skaffa sig pilotutbildning utomlands. En sådan ordning skulle nämligen ytterligare försvåra uppbyggnaden av en inhemsk utbildningskapacitet. Inriktningen från statsmakternas sida bör därför i första hand vara att genom olika åtgärder öka antalet trafikflygare som utbildas i Sverige. Först i ett läge då utbildningen i Sverige har uppnått en tillräcklig omfattning är det enligt min mening motiverat att bevilja studiemedel för utbildning vid utländska läroanstalter. Med hänsyn till att utbildning i Sverige i allmänhet är billigare för den enskilde är en sådan prioritering också motiverad ur en strikt studiesocial synvinkel.

Jag anser att det mot denna bakgrund finns goda skäl för centrala studiestödsnämndens ställningstagande i frågan. När det visar sig möjligt att höja den svenska utbildningskapaciteten till en tillräckligt hög nivå, jag syftar här i första hand på trafikflygarhögskolan i Ljungbyhed, finns det enligt min uppfattning inte heller något skäl att bibehålla den restriktiva inställningen när det gäller studiemedelsbeviljningen för utlandsstudier. I ett sådant läge är jag alltså beredd att, i enlighet med Görel Bohlins förslag, ge luftfartsverket i uppdrag att göra en översyn av vilka utbildningar som bör komma i fråga.

Anf. 56 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Jag tackar för svaret.

Med den enorma utveckling som har skett inom civilt trafikflyg är det inte underligt att vi har fått en rad bristyrken på luftfartssidan, och ett av dem är pilotyrket.

Trafikflygarhögskolan i Ljungbyhed har bl.a. på grund av lärarbrist, som det sägs i svaret, inte kunnat svara upp mot behovet. Lärarbristen är den verkliga flaskhalsen för denna arbetstagargrupp. I dag fick jag tidningen Flygbranschen. En hel sida i den tidningen omfattar just problemen med pilotbrist och lärarbrist.

Avgången från flygbolagen på grund av pensioneringar är just nu mycket stor, vilket förstärker denna bristsituation i en tid då man i stället skulle behöva svara upp mot en ytterligare ökning av luftfarten. Det finns en efterfrågan, och det finns ett behov av att flygbolagen samarbetsmässigt närmar sig Europa. Resandet ökar på grund av näringslivets utveckling och de enskilda människornas ökade privatresande.

Det är bra att studiemedel nu kan beviljas för högskoleutbildning utanför rikets gränser och att medelstildelningen är generös. Ofta blir det ju fråga om en kompletterande utbildning, eftersom exakt samma utbildning inte finns i Sverige.

Vad beträffar trafikflygarutbildning i USA skulle det dels vara en för Sverige utbildningsmässigt mycket ekonomisk lösning att bevilja studiemedel för utbildning vid vissa akademier där, dels skulle man klara nuvarande flaskhalsituation. En utbildning i USA är ju på ett visst sätt en kompletterande utbildning till den svenska, eftersom man på köpet får goda kunskaper i engelska, främst flygengelska, och man får kännedom om ett luftfartssystem i en annan del av världen.

Vi har höga krav på utbildningen inom området i Sverige. Det är bra. Men det finns sannerligen bra akademier i USA också, och jag har fullt förtroende för luftfartsverkets möjligheter att licensiera utbildningar i pilotyrket utomlands. Det är sannolikt inte många personer som skulle bli aktuella, så det kan inte vara någon ekonomisk fråga – särskilt som motsvarande utbildning i Sverige är oerhört mycket dyrare för svenska staten.

Man har nu från statens sida omprövat sin inställning beträffande studiehjälp i en rad andra sammanhang, och i Sverige finns det en stor efterfrågan på trafikpiloter. Inom parentes sagt är detta ett område på utbildningssidan som är ganska udda för en skolpolitiker. Kan den positiva ton som trots allt finns i slutet av svaret leda till statsrådet, i samråd med luftfartsverket och kommunikationsdepartementet, kan öppna dessa möjligheter inom en snar framtid för att lösa en situation som nu är krisartad?

Anf. 57 Statrådet GÖRAN PERSSON:

Herr talman! Det råder inget tvivel om att detta är ett viktigt område. Det finns en kraftig tillväxt, och det finns ingen anledning att anta att den skulle komma att avta inom området – snarare tvärtom. Tillväxten ökar säkert. Detta kräver i många avseenden professionella aktörer. En viktig grupp är naturligtvis piloterna. Mot den bakgrunden har man betraktat det som ett nationellt intresse att det i Sverige finns en högskola för utbildning av piloter

som håller god standard och hög internationell klass. En sådan utbildning har skapats som ett gemensamt initiativ från branschens företrädare, de företag som jag tidigare räknade upp, och från statens sida.

Utbildningen håller nu på att byggas upp. Innan utbildningen har nått den konsolidering som är nödvändig för en sådan institution, vill jag inte medverka till att vi försvårar uppbyggnaden genom att öppna en möjlighet för svenska studerande att välja en annan motsvarande eller kompletterande utbildning utomlands. Det är detta som är skälet till att vi faktiskt avvaktar på den punkten. När detta minst sagt centrala nationella motiv är uppfyllt, dvs. att vi har en egen högskola på området som klarar denna utbildning, har vi inget emot att öppna för studiemedel också vid högskolor utanför våra gränser. Jag tror också att det ligger i linje med intresset inom branschen, som ju faktiskt har ett avgörande inflytande över i vilken utsträckning som instruktörer och lärare ställs till förfogande, att slå vakt om den svenska utbildningen i Ljungbyhed. Mot den bakgrunden vill jag avvakta med beviljande av studiemedel för utlandsstudier innan vi är exakt klara över den utveckling som sker i Ljungbyhed.

Anf. 58 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Jag tror faktiskt inte på att vi skulle försvåra uppbyggnaden av en inhemsk utbildning på det här området genom att ge ett fåtal elever som vill studera utomlands ekonomisk hjälp. Det här skulle vara en av flera nödvändiga åtgärder för att klara den kritiska situation som vi står inför. Detta är en konkurrensfråga för SAS. Man måste ju hålla jämna steg med andra flygbolag, och man måste t.ex. kunna öppna direktlinjer – som efterfrågas alltmer – från Sverige till Europa.

Nu går det väl an för SAS, eftersom SAS övertar piloter från Linjeflyg, som i sin tur övertar piloter från regionalflyget. Men det värsta är att detta kommer att gå ut över regionalflyget. Längst ut i änden på det luftfartsnät som vi har i Sverige kommer man att förlora kapacitet. Jag är litet oroad över att svaret innebär att man skall avvakta, helt enkelt därför att det här behövs en rad andra åtgärder för att vi skall få ett kapacitetstillskott på pilotsidan.

Överläggningen var härmed avslutad.

15 § Svar på interpellation 1988/89:171 om körkortsubbildningen

Anf. 59 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Görel Bohlin har frågat mig om regeringen kan väntas vidta några åtgärder föranledda av den utökning av den teoretiska körkortsubbildningen som trafiksäkerhetsverket har beslutat genomföra den 1 april 1989.

Ett flerårigt utvecklingsarbete har resulterat i att trafiksäkerhetsverkets styrelse i december 1988 fastställde en ny kursplan för den teoretiska utbildningsdelen i körkortsubbildningen.

Trafiksäkerhetsverket har som myndighet att självständigt utarbeta kursplanerna och vidta de ändringar som behövs för att förbättra utbildningen.

Olycksutvecklingen i Sverige är otillfredsställande. De trafiksäkerhetsmål

som antogs av riksdagen år 1982 och även i 1987/88 års trafikpolitiska proposition har inte kunnat uppnås.

Någon universalmetod för att komma till rätta med de alltför höga olyckstalen finns inte. Trafiksäkerhetsarbetet måste därför ske på alla fronter.

Utbildning utgör en självklar del i detta arbete.

Den teoriutbildning som hittills bedrivits vid landets trafikskolor har i de flesta fall omfattat 4–6 timmars undervisning, varav regelkunskap utgjort den största delen.

Teoriprovet har varit i bruk sedan år 1973 och är därför föräldrat, vartill kommer att frågorna i provet ofta är kända.

Ser vi till situationen ute på våra vägar, kan var och en som rör sig i trafiken konstatera att det förekommer alldeles för många regelöverträdelser. Jag är allvarligt oroad över utvecklingen.

Den övervägande delen av de nyblivna bilförarna är 18–19-åringar. Om man vidare studerar olycksstatistiken så finner man att risktalet för 18–19-åringar är kraftigt förhöjt i flera olyckstyper. För singelolyckor gäller att 18–19-årsgruppen har ett 10-dubblat risktal jämfört med en medelålders, erfaren förare. För dödsolycka och personskadaolycka är motsvarande risktal 3 resp. 6 gånger högre.

Utbildningen måste därför förändras. Inte minst måste de nyblivna bilförarna bli medvetna om de höga olycksriskerna för orutinerade förare och de krav detta ställer på förarna. Detta är bakgrunden till den nu genomförda förändringen av kursplanen.

Utbildningstiden förlängs med den lagda kursplanen med ca 15 timmar till ca 20 timmar totalt.

Detta innebär för de elever som väljer att genomgå körkortsutbildning vid en körskola i stället för att läsa in kursmaterialet på egen hand, att de kommer att få förhöjda kostnader. Samstämmiga uppgifter ger här en annan bild än den Görel Bohlin för fram. Merkostnaden uppskattas till 350–400 kr. Detta är enligt regeringens uppfattning en fullt rimlig kostnad med hänsyn till de resultat som eftersträvas.

Jag vill också nämna att de lärare vi har vid våra trafikskolor är mycket intresserade av detta och att de helt ställer upp på den nu beslutade förändringen.

Jag gör den bedömningen att den nuvarande lärarkåren är väl skickad att genomföra den föreslagna förändringen.

Den NO-anmälan som gjorts mot trafiksäkerhetsverket med anledning av uppgifter om näringsfrihetsbegränsande uppträdande vill jag inte kommentera förrän NO gett sitt utlåtande.

Avslutningsvis vill jag också säga att regeringen nu arbetar med direktiven inför en översyn av körkortslagstiftningen m.m. Den syftar bl.a. till att belysa frågor som har med framtidens körkorts krav att göra och hur anpassningen till de europeiska förhållandena skall utformas.

Anf. 60 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Jag tackar för svaret, som jag dess värre fick hämta själv på kammarkansliet kl. 16.00 i går. Det är alldeles för kort tid i förväg. Det är jag inte nöjd med, och jag är inte heller nöjd med svaret.

Visserligen är jag ense med kommunikationsministern om att olycksutvecklingen i Sverige är otillfredsställande, men frågan är bara om det här utbildningsprogrammet kan råda bot på detta. Det finns inga belägg för det.

Under perioden 1958–1967 hade man en kursplan med stark inriktning på psykologi, och under den perioden dödades i genomsnitt 1 141 personer årligen i trafiken. Under perioden 1978–1987 med nuvarande kursplan låg antalet trafikdödade i genomsnitt på 837 personer, trots en avsevärt mycket högre trafikintensitet.

Jag förstår att kommunikationsministern inte själv har sett utbildningsmaterialet; jag tror att statsrådet som gammal pedagog i så fall skulle ha reagerat. Det är enligt min uppfattning avgjort mycket flum och oklarheter i materialet. En professor i psykologi har uttalat sig om materialet, och han säger att det ligger på en för hög teoretisk nivå. Jag tycker snarare att begreppen borde definieras för att kunna förstås.

Jag tänker i den här interpellationsdebatten hålla mig till kursplanens innehåll och uppläggning, helt enkelt därför att kommunikationsministern själv hänvisar till att frågan om näringsfrihetsbegränsning nu skall behandlas av NO och det kan vara svårt att debattera denna fråga så länge NO inte är färdig med det arbetet.

Jag har också talat med en tidigare utbildningschef i TSV, som förkastar materialet och säger att det är för krångligt. Vad kommunikationsministern säger i svaret beträffande den allmänna uppslutningen vid trafikskolorna är nog inte sant. Det gäller kanske organisationerna, och det är väl inte så konstigt. Men oron är stor hos många, särskilt bland de små trafikskolorna, som ser att det kan bli svårt för dem att klara uppgiften att ge eleverna en fullgod undervisning i teori, samtidigt som man måste ge dem praktisk utbildning. Det gör man nämligen i många av de små trafikskolorna, särskilt i glesbygd och i Norrland.

Dyrare blir det också. En del *tror* att det kommer att kosta 400 kr. medan andra befarar att det blir uppåt 2 000 kr. Sanningen är väl att detta blir beroende av hur läraaktig man är i sådana här ting.

En grupp på 26 lärare och TSV-folk som genomgått en 2,5-dagarsutbildning på detta område – det är den utbildning som alla lärare skall genomgå – har vid test visat sig inte kunna inhämta tillräckliga kunskaper. Underkännandefrekvensen var skrämmande. Om man hade tillåtit 10 % fel i svaren, skulle 3 av dessa personer, som ändå är kvalificerade på detta område, ha klarat sig. Om man hade accepterat 20 % fel skulle 11 av trafikexperterna ha kuggats eller – om man vänder på det – 15 ha godkänts.

Det betyder att man här antagligen får en grupp lärare som är osäkra i sin lärarroll och som i sin tur skall förmedla kunskaper till elever som av olika skäl kanske inte kan tillgodogöra sig materialet, dels på grund av lärarens brister, dels på grund av den egna läggningen – alla är ju inte teoretiskt lagda. Jag vill fråga kommunikationsministern om det kan vara rimligt att den som är utpräglad praktiskt lagd och som inte förstår innebörden av begrepp som

”selektiv perception” eller inte förstår skillnaden mellan ”sannolikhetsinläring” och ”imitationsinläring” skall kunna underkännas som bilförare, trots att han i praktiken visar att han klarar trafikmiljö och körning.

Kommunikationsministern påpekade själv i sitt svar att regelkunskap tidigare har utgjort den största delen i undervisningen och att det förekommer alldeles för många regelöverträdelser i trafiken. Är det då inte där tonvikten i undervisningen skall läggas?

Anf. 61 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag vill först beklaga bristerna i kommunikationerna från kommunikationsdepartementet. Sådana brister tillhör inte vanligheten, men även den bäste kan fela. Jag hoppas ändå att Görel Bohlin fått ta del av svaret i så god tid att det har varit möjligt för henne att ordentligt analysera det. Och av hennes inlägg att döma har hon verkligen gjort ambitiösa försök härvidlag.

Görel Bohlin vädjar till mig i min egenskap av gammal pedagog att ge någon sorts betyg åt den här kursplanen och det här materialet. Det är litet svårt att här från kammarens talarstol diskutera den pedagogiska uppläggningsen och innehållet i ett kursmaterial. Det viktiga är väl att nu diskutera själva kursplanen. Det jag har tagit del av tyder på att man nu ställer högre krav. Jag tycker att rubriksättningar och målformuleringar i många avseenden är mer precisa och klara och därmed har förutsättningar att bli mera styrande än tidigare gällande målsättningar, krav, nivåer och innehåll. Det är klart att det som alltid – och där kan jag väl uttala mig i egenskap av gammal skollärare – är vad som händer i klassrummet som är det avgörande för i vilken utsträckning som eleven förstår och kan tillgodogöra sig undervisningen. Att hänvisa till svåra begrepp i kursplaner och bakgrundsmaterial ger ingen rättvisande bild av den direkta undervisningen i körskolorna. Givetvis blir det dyrare om man ökar undervisningstiden, men avsikten är ju att med en ytterligare utökning av undervisningen och med nya avsnitt höja kvaliteten på utbildningen och att den körkortsutbildade på så sätt går bättre rustad ut i trafiken.

De nya avsnitten i undervisningen som handlar om trafikens förrådiska situationer, om människans begränsade förmåga, tycker jag är mycket viktiga för att vi skall kunna bemästra den negativa utvecklingen i fråga om olyckor i trafiken. Jag fick intrycket av Görel Bohlin att hon var relativt nöjd med den nuvarande olycksfrekvensen i trafiken. Jag är absolut inte nöjd. Målet måste vara att vi skall minska antalet olyckor, detta är en utomordentligt central fråga i vår trafikpolitik. Vi kan inte acceptera som något slags axiom att 800 människor skall dödas på våra vägar varje år och att många hundra fler drabbas av långvarigt lidande.

Sammanfattningsvis kan jag konstatera att den nya kursplanen ställer högre krav på kunskaper hos våra blivande körkortstagare. Precis detta är avsikten, och därmed ökar trafiksäkerheten. Det innebär ju ytterst omtanke om människors liv och hälsa. Sådana avsnitt i materialet som syftar till ökad riskmedvetenhet och självinsikt hos våra unga förare och som ökar förståelsen för vad en hänsynsfull attityd betyder i trafiken anser jag faktiskt vara viktiga inslag i körkortsundervisningen.

Anf. 62 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Jag är absolut inte nöjd med olycksfrekvensen. Jag delar kommunikationsministerns uppfattning att man måste försöka förbättra körkortsutbildningen. Jag är glad över att man nu tar initiativ när det gäller körkortsfrågorna och att man, som det sägs i svaret, skall återkomma till riksdagen med en utredning. Det viktiga är ändå vad man uppnår med en sådan här kurs. Avsikten är att få bättre bilförare, men det avgörande är om man verkligen får bättre bilförare. Kritiken går ju ut på att kursmaterialet är för krångligt, det är så pass krångligt att inte ens lärare vid körskolor och kvalificerad personal vid trafiksäkerhetsverket klarar uppgifterna. Dessutom förlänger man utbildningen och gör den dyrare för eleverna utan att man därmed uppnår ett bättre resultat.

En information som innehåller de här momenten skulle jag i och för sig kunna anse vara bra. Men jag tycker att det är mycket egendomligt att införa prov som är så krångligt och flummigt utformade. Jag skall ta ett exempel:

”Orvar och Isabella är två nyblivna körkortsinnehavare. Orvar respekterar trafikreglerna men tar ofta en chans att hinna före andra trafikanter och kör gärna på grön-gul signal. Isabella respekterar också trafikreglerna men kör ofta avvaktande och låter i vissa fall andra köra före trots att Isabella har företräde.”

Och så frågorna:

”Vilken slutsats är den mest sannolika utifrån dessa uppgifter?”

A: Orvar har troligen kommit längre i sin personlighetsutveckling än Isabella.

B: Isabella har troligen kommit längre i sin personlighetsutveckling än Orvar.

C: Isabellas beteende beror troligen på rädsla och är negativt, eftersom hon ofta bryter trafikrytmen.

D: Orvar är en säkrare förare än Isabella, eftersom Orvar troligen är mer beslutsam än Isabella. ”

Det här är alltså frågor som skall göra en person till bättre chaufför på vägarna. Det är trams, kommunikationsministern!

Jag föreslår – men jag väntar mig inget svar – att ni i kommunikationsdepartementet tittar litet grand närmare på uppläggningsen av kursmaterial och frågor.

Anf. 63 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag skall inte mycket förlänga debatten, men nu har ”trams” smugit sig in i kammardebatten också. Jag vill inte dra några slutsatser av det exempel som Görel Bohlin tog, utom möjligen den slutsatsen att Görel Bohlin har kommit längre i utvecklingen i debatteknik än vad jag har gjort.

Överläggningen var härmed avslutad.

Om åtgärder för att minska utsläpp från sjöfarten

Anf. 64 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Gunhild Bolander har frågat mig vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att minska utsläppen från sjöfarten.

Det bedrivs sedan länge ett intensivt internationellt arbete för att skydda havsmiljön. Sverige deltar aktivt i detta arbete. Miljöskyddsarbetet har hittills koncentrerats på att med olika åtgärder minska vattenföroreningarna från fartyg. Man kan i det sammanhanget hänvisa till såväl nationella som internationella regleringar angående fartygs konstruktion, utrustning och lastens hantering.

Arbetet för att skydda den marina miljön bedrivs inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO och även regionalt inom den s.k. Helsingfors-kommissionen.

Luftföreningar från fartygstrafik har däremot inte ägnats samma internationella uppmärksamhet. Regeringen har emellertid, som aviserades i den trafikpolitiska propositionen, givit sjöfartsverket ett särskilt uppdrag att i samråd med statens naturvårdsverk kartlägga sjöfartens miljöeffekter och utarbeta förslag till åtgärder för att minska sjöfartens miljöföroreningar. I uppdraget ingår bl.a. att studera möjligheterna att försörja de fartyg som ligger vid kaj i våra större hamnar med el från land för att på så sätt minska bullernivån samt utsläppen av luftföroreningar.

Det övergripande syftet med detta uppdrag är ytterst, vilket Gunhild Bolander efterlyser, att få internationell acceptans för utvidgade miljökrav.

Då Gunhild Bolander, som framställt interpellationen, anmält att hon var förhindrad att närvara vid sammanträdet, medgav tredje vice talmannen att Rune Thorén fick delta i överläggningen i stället för interpellanten.

Anf. 65 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! I Gunhild Bolanders frånvaro ber jag att få tacka för svaret på interpellationen.

Miljöfrågornas lösning kräver alltmer på flera områden. Vi har inte minst i denna kammare många gånger diskuterat miljöproblemen när det gäller biltrafiken och de anläggningar vi värmer våra hus med. Vi börjar också ställa högre och högre krav på industrin. Sjöfarten är då ett område som kanske inte har ägnats den uppmärksamhet som den bör få. Därför är jag tacksam för att kommunikationsministern i svaret redovisat att det här initiativet nu tas.

Jag vill ändå understryka att det i sammanhanget finns tre olika frågor som bör ägnas speciell uppmärksamhet.

För det första är det, som kommunikationsministern sade, viktigt att fartyg vid kaj kan anslutas till elnätet för att slippa använda olja. Det är precis det som vi håller på att arbeta med i Göteborgs hamn. Det är viktigt att det arbetet fortsätter. Det har inte minst ur bullersynpunkt en positiv effekt, som det påpekas i svaret.

För det andra är det viktigt att man inte minst internationellt fortsätter att

arbeta med kraven på den olja som man använder. Man borde ställa ytterligare krav på att svavelhalten skall bort dels i vårt land, dels internationellt.

Den tredje aspekten jag vill ta upp är att det finns risker för dem som bunkrar upp olja utomlands, att de köper olja av mindre nogräknade oljehandlare. Detta är mera ett påstående än en fråga till kommunikationsministern, men jag menar att det är viktigt att man försöker få någon form av godkännande, så att säga, av oljehandlare, så att man inte – som det har visat sig i en del fall – köper olja av mindre nogräknade oljehandlare, som inte ens kaptenen känner till. Vi får sedan lida av detta i form av utsläpp i luften och ibland också i vattnet. Det kan också förorsaka en del bekymmer för manskapet ombord, på grund av att det är mycket dålig kvalitet på den produkt som man har inhandlat.

Herr talman! Jag har inte mycket mer att tillägga mer än att jag tycker att det är viktigt att man fortsätter med detta arbete. Sjöfarten kanske inte förorsakar så stora utsläpp i förhållande till landsvägstrafiken, men varje utsläpp både i luft och i hav måste begränsas. Därför är det viktigt att man i fortsättningen ägnar en större omsorg åt dessa frågor och inte minst att det internationella arbetet bedrivs med allt större kraft.

Anf. 66 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Värderade ledamot av kammaren! Jag vill komplettera mitt tidigare lämnade svar med att tala om att en arbetsgrupp med representanter från sjöfartsverket och andra myndigheter samt den privata sektorn i ett gemensamt forskningsprojekt kartlägger sjöfartens utsläpp av avgaser. Gruppen verkar vidare för att lämplig teknik används för att i största möjliga utsträckning eliminera utsläppen från sjöfarten. I projektet ingår bl.a. att undersöka hur utsläppen från fartyg i hamn och till sjöss sprids lokalt och nationellt. Detta projekt skall vara avslutat under 1990.

Ett annat projekt som drivs av redarföreningen tillsammans med sjöfartsverket och vissa andra myndigheter syftar till att drastiskt reducera kväveoxidhalterna i avgaserna och minska stoftutsläppen. Det projektet har redan kommit så långt att de första resultaten av utvecklingen av ett reningssystem väntas föreligga i slutet av detta år.

Anf. 67 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! Jag vill tacka för denna komplettering. Jag erinrar mig att när vi från centerns sida tog upp att man på det internationella planet ytterligare skulle studera de luftföroreningar som förorsakas av flyget, hade vi litet svårt att möta förståelse. Jag ser tacksamt att man nu tar tag i dessa frågor. Jag tror att det är viktigt att man just på detta område arbetar utanför landets gränser och inte bara inom nationen.

Överläggningen var härmed avslutad.

17 § Anmäldes och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkanden

1988/89:KU27 Arvoden i vissa riksdagsorgan, m.m.

1988/89:KU28 Datafrågor

1988/89:KU35 Överklagande av administrativa beslut av riksdagens förvaltningskontor och myndigheter

Finansutskottets betänkande

1988/89:FiU25 Anslag till riksgäldskontoret

Skatteutskottets betänkanden

1988/89:SkU18 Anslag till skatteförvaltningen, m.m.

1988/89:SkU26 Pensionärernas skatteförhållanden

1988/89:SkU30 Bilaccis

Försvarsutskottets betänkande

1988/89:FöU13 Handläggningen av ärenden om vapenfri tjänst

Utbildningsutskottets betänkanden

1988/89:UbU10 Anslag till utbildningsdepartementet, m.m.

1988/89:UbU11 Anslag till centrala och regionala myndigheter m.m. på skolområdet

1988/89:UbU12 Anslag till forskning och centralt utvecklingsarbete inom skolväsendet, m.m.

1988/89:UbU14 Anslag till utlandsskolor, m.m.

1988/89:UbU16 Anslag till fristående skolor på gymnasial nivå, m.m.

1988/89:UbU17 Anslag till vuxenutbildning

1988/89:UbU18 Vissa för den grundläggande högskoleutbildningen gemensamma frågor och anslag

1988/89:UbU20 Anslag till utbildning för administrativa, ekonomiska och sociala yrken

1988/89:UbU21 Anslag till utbildning för vårdyrken, m.m.

1988/89:UbU22 Anslag till utbildning för undervisningsyrken

1988/89:UbU23 Anslag till kultur- och informationsyrken

1988/89:UbU24 Anslag till lokala och individuella linjer samt fristående kurser

1988/89:UbU25 Anslag till forskning och forskarutbildning, m.m.

1988/89:UbU26 Anslag till forskningsrådsnämnden, m.m.

1988/89:UbU27 Anslag till investeringar m.m.

Jordbruksutskottets betänkande

1988/89:JoU15 Hästavel m.m.

Arbetsmarknadsutskottets betänkanden

1988/89:AU13 Regionalpolitik

1988/89:AU17 Tilläggsprotokollet till den europeiska sociala stadgan

1988/89:AU19 Tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1988/89

18 § Meddelande om fråga

Prot. 1988/89:101
21 april 1989

Meddelande om fråga

Meddelades att följande fråga framställdes

den 21 april

1988/89:598 av *Stina Eliasson* (c) till justitieministern om ökat stöd åt misshandelshotade kvinnor:

I en nyligen avkunnad dom har en misshandlad kvinnas påstådda provokativa uppträdande tagits som motiv för mildare bedömning av brottet.

Med hänsyn till att lagar är utformade så att de bidrar till att motverka misshandel i bl.a. hemmen vill jag ställa följande fråga till justitieministern:

Avser justitieministern att överväga erforderliga lagändringar i syfte att vid straffmätning begränsa betydelsen av offrets eventuellt provokativa uppträdande?

19 § Kammaren åtskildes kl. 10.54.

In fidem

OLOF MARCUSSON

/Gunborg Apelgren