

Riksdagens protokoll



Nr 14

22 januari 1971

Debatter m. m.

Fredagen den 22 januari

Allmänpolitisk debatt (forts.) 3

Fredagen den 22 januari

Kl. 10.00

Fredagen den
22 januari 1971

*Allmänpolitisk
debatt*

§ 1 Justerades protokollet för den 14 innevarande månad.

§ 2 Föredrogs och hänvisades
motionerna nr 166 och 167 till konstitutionsutskottet,
motionerna nr 168–171 till skatteutskottet,
motionerna nr 172–174 till justitieukskottet,
motionerna nr 175 och 176 till utrikesutskottet,
motionen nr 177 till försvarsutskottet,
motionen nr 178 till finansutskottet,
motionerna nr 179 och 180 till socialförsäkringsutskottet,
motionerna nr 181–190 till socialutskottet,
motionerna nr 191–195 till kulturutskottet,
motionerna nr 196–201 till utbildningsutskottet,
motionerna nr 202–209 till trafikutskottet,
motionerna nr 210–215 till jordbruksutskottet,
motionerna nr 216–218 till näringsutskottet,
motionerna nr 219–224 till inrikesutskottet samt
motionerna nr 225 och 226 till civilutskottet.

§ 3 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningen nr 31.

§ 4 Allmänpolitisk debatt (forts.)

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Om det är något fel på kommunikationsminister Norling, så är det att han är alltför nöjd med årets budget. Jag är övertygad om att han har arbetat hårt för att tillvarata kommunikationsdepartementets intressen under budgetbehandlingen. Han kan peka på ett och annat russin i kakan också. Riksdagen skrev förra året och begärde tidigareläggning av beställningen av den nya isbrytaren, och den kommer nu till stånd. Det tror jag kommer att glädja många norrlänningar. Men i stort sett kan man väl konstatera att det besvärliga ekonomiska läget har gått ut över kommunikationsanslagen.

Utan ett ord av beklagande stryker herr Norling ett streck över televerkets målsättning om en normal leveranstid av två veckor för nya telefonabonnemang och snabb felavhjälpning. I stället är det televerket som har fått meddela att man nu måste räkna med stora förseningar, såväl då det gäller nya abonnemang som när det gäller att avhjälpa fel som har uppstått.

Inte med ett ord anger herr Norling att det skulle behövts låt oss säga 300 miljoner kronor mer i anslag för att komma upp till den miniminivå som Vägplan 70 angav.

I den konkurrens som råder mellan SJ och vägtransporterna har statens järnvägar på senare tid fått avstå från fördelaktiga fraktavtal bara därför att man inte haft tillräckligt med godsvagnar. Kommunikationsministern har inte kunnat ge statens järnvägar de investeringsmedel som är nödvändiga för att snabbt häva denna brist på godsvagnar, som försvårar statens järnvägars konkurrens med vägtransporterna.

Det är klart, herr talman, att i det budgetläge vi har för närvarande kan oppositionen inte lova några stora belopp för denna huvudtitel. Men vi har inte samma önskan som kommunikationsministern att vara diskreta och tystlåtna om de stora brister som finns på detta område. Vi tror att en allmän debatt, där man klart slår fast de brister som för närvarande finns, är nyttig och även borde ligga i statsrådets intresse. En del av svårigheterna att hävda kommunikationernas ställning torde nämligen bero på att man i allmänhet inte har klart för sig vilka stora samhällsekonomiska resultat som investeringar på detta område kan ge.

I övrigt kan nog bristen på aktivitet inom kommunikationsområdet förklaras med den ovisshet som för närvarande råder i stora kretsar om den framtida trafikpolitikens utformning. Det framförs nu från nästan alla håll krav på en omprövning av 1963 års trafikbeslut, eller i varje fall en översyn av beslutets tillämpning. Självfallet har nedläggningen av järnvägar och de upprepade stora höjningarna av SJ-taxorna bidragit till att sätta fart på denna debatt.

Det utskott som i den gamla riksdagen hade ansvaret för trafikfrågorna har under senare år fört en uppehållande strid mot dessa förslagställare. Man har sagt att 1963 års trafikbeslut i och för sig kan omfattas av alla, eftersom det inte bara innebär att varje trafikgren i princip skall svara för sina kostnader och att förutsättningar också i övrigt skall skapas för konkurrens på lika villkor, utan även inrymmer målet att trafikpolitiken skall svara för att landets olika delar får en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader.

Denna tanke har ingen något att invända mot. Målsättningen i 1963 års trafikbeslut är emellertid alltför allmän och inrymmer en del mot varandra stridande syften. Det finns därför anledning att nu göra en omprövning av de ramar, som vi skall lägga ut i vår trafikpolitiska ramhushållning.

Vi har tidigare hävdat att man för att göra en sådan översyn av trafikpolitiken behöver ytterligare underlag. Vägplan 70 var en av de bitar som saknades. En annan var vägkostnadsutredningen. Men, herr talman, hur blir det med detta underlag för omprövningen av trafikpolitiken?

Vägplan 70 utarbetades under ordförandeskap av före kommunikationsministern Gösta Skoglund, men den verkar vara desavuerad av finansminister Sträng redan vid årets budgetbehandling. Statsrådet Norling säger att han skall återkomma till den, och vi avvaktar givetvis detta med intresse, men jag skulle inte tro att statsrådet i dag kan lova att Vägplan 70 kommer att vara underlaget för regeringens vägpolitik. Det vore intressant att få en kommentar på denna punkt.

Väggkostnadsutredningen, som skulle vara en så nödvändig förutsättning för att man skulle kunna göra en riktig bedömning inte minst av de

svåra avvägningsfrågorna om konkurrens mellan vägtrafik och järnvägs- trafik, tycks aldrig bli färdig. Den har arbetat i fem år, och man kan fortfarande inte se något resultat. Man kan inte heller se något slut på arbetet. Därför skulle jag vilja uppmana kommunikationsministern att göra en radikal förändring av vägkostnadsutredningens arbete. Den har arbetat fem år i knappt halvfart. Den har haft en utomordentligt dugande person som ordförande; men han har väldigt mycket annat att syssla med. Och om man i riksdagsberättelsen ser efter vem som är sekreterare i vägkostnadsutredningen, så finner man att det också är en utomordentligt väl kvalificerad person; men han har en mängd andra uppgifter, i departementet och utanför departementet, och kan väl ägna sekreterarskapet i den här utredningen bara en mycket liten del av sitt intresse. Jag ber alltså kommunikationsministern ge utredningen en tidsplan och förse den med tillräckliga resurser för att den skall kunna bli färdig i rimlig tid.

Vidare tycker jag att det finns anledning att redan nu tillsätta en parlamentarisk utredning för att göra den översyn av trafikpolitiken som jag anser vara nödvändig. I den översynen måste de samhällsekonomiska, regionalpolitiska och sociala hänsynen vägas in. Jag tror att det vore nyttigt, om den utredningen kunde starta redan nu, trots att vägkostnadsutredningen, även om den forcerar sitt arbete, inte rimligen kan bli färdig omedelbart. Det finns så många olika frågor att sätta sig in i på det här området att en sådan översyn torde få fullt upp att göra, och den kan under hand få resultat från vägkostnadsutredningen.

Kollektivtrafiken kräver stora satsningar. I storstäderna kan vi se köer och kapacitetsbrister. Om man skall kunna skapa rimliga trafikförhållanden såväl i de stora städerna som i de icke tätbebyggda regionerna — urbaniseringen har som bekant lett till svårigheter också för de sistnämnda områdena — måste man satsa ganska mycket på kollektivtrafiken, inte minst på den tekniska sidan. Staten har inte satsat så mycket på forskning och utveckling inom det området. Folkpartiet kommer att i en motion lägga fram förslag om ett forsknings- och utvecklingsbolag, som förslagsvis skulle kunna kallas AB Kollektivtrafikteknik och som skulle bildas med staten, intresserade landsting och kommuner samt industrier som ägare.

Ett sådant forsknings- och utvecklingsbolag skulle kunna ägna sig åt några projekt med stort intresse för den framtida utvecklingen av kollektivtrafiken: snabbtåg för SJ:s persontrafik, spårtaxisystem för de större städernas centrala delar och korthållsflygplan för Norrlands inland och andra mindre tät bebyggda områden. Dessa tre projekt har det gemensamt att de för det första fyller ett stort samhälleligt behov, för det andra uppvisar många tekniska delproblem av samma slag, varför de i viss mån kan stötta varandra under utvecklingsskedet, och för det tredje är av den storleksordningen att endast samhället kan tänkas ha intresse och resurser att uppträda som beställare av det erforderliga forsknings- och utvecklingsarbetet. Jag tycker att vi här har ett fall, där det är sällsynt lämpligt med ett samarbete mellan samhället och industrin. Vi har tidigare sagt att det just för forsknings- och utvecklingsarbete, som inte kan ge omedelbara resultat och som kräver ganska stora satsningar, är mycket lämpligt med ett sådant samarbete. Detaljerna kommer att

Nr 14

Fredagen den
22 januari 1971

*Allmänpolitisk
debatt*

framgå av vår motion, men jag har velat nämna saken redan nu. Jag tror det är ett värdefullt uppslag när det gäller den mycket viktiga frågan om ökad satsning på den kollektiva trafiken.

Herr talman! Jag har några frågor att ställa till kommunikationsministern. Vi fick ett fraktstöd för Norrland, och det ser vi med tillfredsställelse, men i detta sammanhang är det två frågor som jag skulle vilja ställa. För det första: När räknar statsrådet med att kunna lägga fram förslag till nedsättning av persontaxorna i trafiken med Norrland?

Den andra frågan gäller Gotlandstrafiken. Gotlänningarna fick stora löften under valrörelsen. Från regeringshåll sades att man i jämlikhetens namn nu skulle se till att också gotlänningarna fick del av ett fraktstöd, inte precis av samma karaktär som det norrländska ty det går av tekniska skäl inte, men av liknande slag. Kommunikationsministern lade förra året fram en proposition som väl skulle bereda marken för detta. Han gjorde vissa uttalanden om att man från regeringens sida skulle vara beredd till viss ekonomisk satsning. I den förteckning över förslag som skall föreläggas årets riksdag har jag inte kunnat upptäcka något förslag till ett stöd åt Gotlandstrafiken. Jag kanske har läst slarvigt, men det vore intressant att få höra från statsrådet hur det blir med det stöd till lösningen av Gotlands kommunikationsproblem som efterlysts år efter år här i riksdagen, inte minst från oppositionens sida.

Beträffande teletaxorna väcktes förra året en mängd motioner, och det kommer motioner även i år, om en utjämning av kostnaderna för telefonsamtal över landet. Det har begärts en utredning på denna punkt, och man har hänvisat till att det inom televerket försiggår vissa undersökningar. Hur ser kommunikationsministern på den frågan?

Till sist vill jag, herr talman, säga några ord om ett annat mycket stort problem, trafikolyckorna. De orsakar stora mänskliga lidanden. Tretusen människor blir invalider varje år, tusentals andra blir oförmögna till arbete under längre eller kortare tid och 1 300 dör på vägarna. En satsning på att kraftigt nedbringa antalet trafikolyckor skulle inte endast spara många mänskliga lidanden. Den skulle också samhällsekonomiskt vara mycket motiverad. Var tredje svensk riskerar att under sin livstid bli skadad i trafiken. Det är en skrämmande siffra. Var tredje svensk riskerar att under sin livstid bli skadad i trafiken!

Bengt Mattson har i en intressant doktorsavhandling som publicerades i december räknat ut de samhällsekonomiska kostnaderna för trafikolyckorna. Hans siffra blir i dagens penningvärde ca 2 miljarder. Man kan ha olika beräkningsgrunder, men 2,5 miljarder kronor har nämnts – det har nämnts mycket högre belopp om man räknar in miljöförstöring och annat som följer med. Men om trafikolyckorna kostar samhället 2 500 miljoner kronor om året finns det vid sidan av de humanitära skälen också ekonomiska skäl att göra en satsning. Vi kommer i en motion att begära ett program för en samlad attack mot trafikolyckorna.

Ja, herr talman, det var många svåra och invecklade frågor. För min del vill jag uttrycka den förhoppningen att vi i denna riksdag skall kunna lösa dem i samarbete.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! 1963 års trafikpolitiska beslut fattades i betydande enighet. Trots detta är det inte många beslut som utsätts för så fördömande kritik. Riksdagen har årligen haft stora diskussioner om trafikpolitiken. Man har varje gång enigt fastslagit målsättningen: en tillfredsställande transportförsörjning till landets olika delar. Man har uttalat att hänsyn, inte minst när det gäller järnvägsnedläggningar, skall tas till sociala, lokaliseringspolitiska och samhällsekonomiska synpunkter. Och man har betonat att samhället bör lämna ersättning till den olönsamma järnvägs- och busstrafik som skulle uppstå.

Trots dessa klart uttalade målsättningar försämras den kollektiva trafikapparaten oupphörligt. Sedan år 1963 har järnvägstrafiken lagts ned på 2 100 bankilometer. För närvarande prövar regeringen förslag om järnvägsnedläggningar på 800 kilometer, och undersökningar om nedläggning av ytterligare 1 300 kilometer järnväg pågår inom SJ.

Det vanliga förfarings sättet är ju att busslinjer upprättas som ersättning när järnvägslinjer läggs ned. Många gånger kan det fungera bra och till lägre kostnad. Om man t. ex. överförde de 256 miljoner kronor, som nu föreslås utgå som ersättning för olönsam järnvägstrafik, till olönsam busstrafik skulle man få en busstur varje timme under hela dygnet och under hela året på den vägsträcka som i dag utgör SJ:s olönsamma del.

Med detta har jag velat visa att busstrafik kan utgöra ett billigare alternativ. Men då skall man komma ihåg att det behövs en upprustning av vägarna för att den skall bli acceptabel. Vid den slutliga bedömningen måste man dessutom ta med trafiksäkerhetsaspekterna — ju större trafikintensiteten är på vägarna, desto större är olycksfallsriskerna. Man kan inte heller komma ifrån det kanske mest negativa i en järnvägsnedläggning i dag: Befolkningen betraktar en nedläggning som ett definitivt besked från myndigheterna att den bygd som järnvägslinjen har trafikerat inte längre betraktas som utvecklingsbar. Den statliga trafikpolitiken bidrar alltså till värderingar av bygders och landsdelars framtida utveckling, och det var förvisso inte avsikten med 1963 års trafikpolitiska beslut.

Vi vet erfarenhetsmässigt att även busslinjer måste drivas utifrån de ekonomiska förutsättningar som finns. Det statliga stödet till den olönsamma busstrafiken följer inte kostnadsutvecklingen, och i den situationen går statens järnvägar ut till kommunerna och begär kommunala driftbidrag i stället för de statliga, som är otillräckliga. Därmed har den statliga trafikpolitiken fått det betyg som den förtjänar. Den håller på att resultera i ett fiasko. Man överlåter i dag åt kommunalmän i hårt skattetyngda kommuner att utifrån denna sin situation ta ställning till SJ:s ultimatum: driftbidrag eller nedläggning av busslinjer i kommunen. Inom Växjö SJ-distrikt har kommunalmännen fått sig förelagt att 63 busslinjer kommer att läggas ned, om inte kommunalt driftbidrag utgår. Förhållandet är likartat i andra SJ-distrikt.

I motsats till många andra vill jag inte rikta kritik i detta avseende mot generaldirektören i SJ. Det vore aningslöst att påstå att han skulle ha en bestämd vilja att försämma och onödigt fördyra trafiken. Han har

Nr 14

Fredagen den
22 januari 1971

*Allmänpolitisk
debatt*

naturligtvis att arbeta utifrån de förutsättningar som är honom givna. Riksdagen har ställt ett räntabilitetskrav gentemot SJ och fastlagt målsättningen för trafikpolitiken men inte ställt erforderliga ekonomiska resurser till förfogande. På något underligt sätt förhåller det sig nämligen så, att finansministerns pengar aldrig räcker till för den samlade kommunikationssektorn. Därför har vi nu den situationen att statens uppgifter och utgifter övervältras på kommunerna, inte minst på skattetyngda kommuner i glesbygd.

I en sådan här situation är det naturligt att kritiken växer sig stark, men det är fel att rikta den mot 1963 års beslut. I sina grundläggande principer var detta beslut riktigt, men dess tillämpning måste ovillkorligen bli felaktig, eftersom regering och riksdagsmajoritet inte tillser att de olönsamma delarna av den kollektiva trafiken erhåller full kostnads-täckning.

Man kan naturligtvis, som regeringens talesmän under den här tiden ofta har gjort, för att stilla oron hos glesbygdens människor hänvisa dem till den modellplanering, som har utförts i Vilhelmina, och man kan säga att kommunen bör ta upp trafikkostnaderna när den ansöker om särskilt skatteutjämningsbidrag. Men vad är detta annat än nödlösningar eller en sista hjälp för en döende bygd? Och bygden är dödsdömd på grund av en starkt försämrad trafikapparat, som i sin tur avskräcker näringsliv och människor från att stanna kvar.

Regeringen kan självfallet också hänvisa till utredningar, exempelvis utredningen om stöd till den olönsamma busstrafiken, men vad händer under tiden? Jo, att de bidragsberättigade busslinjernas redovisade underskott, som år 1969 uppgick till 49,8 miljoner kronor, ett år därefter var 56 miljoner kronor och att regeringen i år i sin omtanke om glesbygdens transportförsörjning som ett bidrag till täckning av dessa underskott föreslår 12 miljoner kronor, jämfört med 11 miljoner kronor i fjol. Detta sker i en situation då mervärdeskattehöjningen, höjningen av arbetsgivaravgiften, den särskilda motorbränsleskatten m. m. innebär nya kostnader, som tillsammans äter upp nästan hela anslagsdelen. Följden blir naturligtvis att trafikutövarna i brist på statligt ansvarstagande vänder sig till kommunen. Jag vill säga att utredningar är nödvändiga. Men det är lika nödvändigt att utredningarna får sådana resurser att de kan arbeta snabbt. I annat fall kan man tillämpa det gamla talesättet att ”medan gräset växer så dör kon” – och det kanske är meningen.

I år är det naturligtvis lätt för kommunikationsministern att hänvisa till bristande resurser och nödvändigheten av en stram budget. Även om jag kan ansluta mig till det senare i denna situation måste det ju ändå finnas en vilja att fördela tillgängliga resurser på ett riktigt och solidariskt sätt, och framför allt måste det finnas ett framtidsperspektiv. Inte med ett ord nämns någon målsättning för den framtida vägpolitiken utifrån t. ex. den förutsättningen att antalet bilar ökat från 1,3 miljoner i början av 1960-talet till 2,3 miljoner för närvarande, för att 1980 ha vuxit till 4 miljoner och, om prognoserna slår rätt, år 2000 uppgå till mellan 6 och 7 miljoner.

Denna utveckling kommer att ställa stora krav, inte bara på väginvesteringar. Den kommer att förorsaka stora miljöproblem, den

kommer att kräva omfattande trafiksäkerhetsförberedelser. Vad som sägs i statsverkspropositionen av kommunikationsministern är att han inte är beredd att ta ställning till Vägplan 70. Jag skall inte kritisera honom för detta, men jag är djupt bedrövad över att vi inte får en planering och en målsättning. Jag vill personligen inte skriva under på allt som står i Vägplan 70, men huvudsaken för mig är att vi får en planering och en målsättning som överensstämmer med vårt regionalpolitiska program.

Statsrådet anser vidare att vägbyggandet bör hållas på en oförändrat hög nivå. Jag tillåter mig säga att nivån måste ha varit otroligt hög 1966. Sedan dess har nämligen väginvesteringarna varit oförändrade. Ord som "hög investeringstakt" inom vägbyggnadssektorn uppfattas av många människor som ett hån. Det är numera inte ovanligt att skolstrejker uppstår av den anledningen att föräldrar vägrar att skicka sina barn ut på vägar vars beskaffenhet de uppfattar som trafikfarlig. Det finns många sådana vägar runt om i landet som så småningom leder fram till den centraliserade skolenheten. Många människor som åker omkring på dåliga grusvägar eller människor i tätorterna som sitter i långa bilköer frågar sig också vari den höga vägbyggnadstakten består eftersom de aldrig ser sin situation förbättrad.

Detta leder mig fram till att trafikpolitiken – liksom allt annat som berör samhällets möjligheter att fungera – är en fråga om vilja, vilja att fördela samhällets resurser på ett sådant sätt att man får den bästa trafikförsörjningen, och en trafikförsörjning som kommer alla till del. Den nuvarande trafikpolitiken har inte skapat de möjligheterna dels på grund av en bristande trafikplanering, dels på grund av en bristande vilja att anslå de medel som behövs för att vi skall kunna ha en riktigt dimensionerad kollektivtrafik.

Jag hävdar att resurser har funnits och finns. Av bilskattemedel överförs enbart i år ca 700 miljoner kronor till särskilda budgetutjämningsfonden för att användas inom andra samhällsområden. Om man vill prioritera denna sektor, där de egentligen hör hemma, har man också ett verksamt medel i lokaliserings- och regionalpolitiken. När nu regeringen inte vill göra detta har vi i stället fått en kvalitetsgradering mellan orter av olika storlek och med olika geografiskt läge som i stället försvårar en aktiv lokaliseringspolitik och regionala utjämnningar.

Vi hävdar i centerpartiet att kommunikationerna är av grundläggande betydelse för den samhällsstruktur som vi vill ha, och vi accepterar inte en utveckling som vi i dag vet innebär att erforderliga investeringar i trafikleder blir väsentligt dyrare per invånare ju större folkmängd tätorten har. Vi vet också att en utglesning av områden som Norrland, västra Svealand och sydöstra Götaland skulle ytterligare fördyra transporterna och försämra transportstandarden inom ifrågavarande områden samtidigt som en ytterligare koncentration av människor till exempelvis Storstockholmsregionen skulle försvåra den redan nu besvärliga situationen där.

Bägge dessa regiontyper ropar nu på ett ökat statligt stöd. Vår uppgift måste då vara att ge det större stödet till områden där man får ett regionalpolitiskt utbyte i form av förutsättningar för näringsliv och människor samtidigt som man kanske kan åstadkomma en trafikvänligare

miljö. Det är möjligt att en sådan transportpolitik – med snabba, bekväma och servicevänliga kollektiva transportmedel – under en övergångsperiod kan kräva ett större statligt stöd, och jag menar att vi då gemensamt får bära kostnaderna för detta, eftersom vår uppgift måste vara att skapa förutsättningar för en tillväxt även i de i dag befolknings- och sysselsättningsmässigt svaga regionerna.

Mot denna bakgrund skall centerpartiets motion om en översyn av 1963 års trafikpolitiska beslut ses. Målsättningen från 1963 kan uppnås om trafikpolitiken får den regionalpolitiska inriktning som den måste ha i ett decentraliserat samhälle.

I detta anförande instämde herrar Persson i Heden, Bengtsson i Göteborg, Torwald, Larsson i Luttra och Mattsson i Lane-Herrestad (samtliga c).

Herr BRUNDIN (m):

Herr talman! Tvåkammarriksdagens utskott för trafikfrågor – statsutskottets fjärde avdelning – hade under de senare åren en ständigt växande mängd av motioner att behandla som alla rörde trafikpolitiken. I dag tilldrar sig den delen av politiken ett ännu större intresse av kända skäl, och vi torde få möjlighet att här i kammaren gå djupare in på både principer och praktiska problem i samband med att det nya trafikutskottets utlåtanden över årets motioner framläggs. Jag skall därför inskränka mig till att nu bara beröra några frågor.

Det är först och främst den skrämmande utvecklingen av trafikolyckorna som man stannar inför. Det går, som vi ser det, inte att låta denna utveckling fortsätta, utan det måste sättas in kraftfulla åtgärder på olika områden för att råda bot mot denna utveckling och bryta den. Vi kommer från moderata samlingspartiets sida att lägga fram en rad förslag som alla syftar till att reducera antalet olyckor i trafiken.

Men en av de viktigaste åtgärderna för att åstadkomma ökad trafiksäkerhet är förbättring av vårt vägnät. Därför är det beklagligt att väganslaget har prutats ned så katastrofalt i årets statsverksproposition. Detta innebär att vi helt kommer att sakna möjligheter att bygga ut och förbättra vägnätet på sådant sätt att vi också därigenom kan öka trafiksäkerheten. Jag vill säga till kommunikationsministern att det finns alla skäl att mer än man uppenbarligen nu gör ägna sig åt ett värdeanalytiskt arbetssätt i trafiksäkerhetsarbetet. Det har gjorts värdeanalyser för åtskilliga av våra vägar. Jag skall här ta ett par exempel på det, och av naturliga skäl väljer jag att hämta dem från Västsverige.

Att bygga motorväg mellan Kungälv och Stora Höga kostar ungefär 60 miljoner kronor och ger en årskostnad på 4,8 miljoner. En beräkning av olyckskostnader, tidskostnader och fordonskostnader för den nuvarande vägen och den kommande visar att man uppnår en sammanlagd vinst på ca 9 miljoner kronor per år. Om man ställer detta mot kapitalkostnaderna för den nya motorvägen finner man att resultatet ger en vinst på 4 miljoner kronor om året. Och ju fortare motorvägen blir färdig, desto fortare kan den vinsten tas hem.

Ett annat exempel är motorvägen mellan Kungälv och Göteborg. På

den vägen finns det fyra viadukter, som bara är 3,5 meter höga. De viadukterna har varit orsak till många kostsamma olyckor, däribland ett flertal med dödlig utgång. Det har beräknats att en höjning av viadukterna skulle ge en årsvinst på 1,6 miljoner kronor efter en investering av bara 2 miljoner. Detta visar att en investering i vägförbättringar ofta är en mycket lönsam affär. Och även om våra penningtillgångar för vägbyggande nu är begränsade ger ändå sådana analyser och beräkningar tillräckligt underlag för att överväga andra former av finansiering för förbättring av vårt vägnät än de som hittills har tillämpats.

Den livliga debatt om trafikpolitiken som jag nyss talade om torde komma att föranleda en strid flod av motioner i år. När trafikutskottet skall behandla de motionerna kommer det förmodligen att visa sig att man i åtskilliga av dem ifrågasätter riktigheten av ett fasthållande vid 1963 års trafikbeslut. Som herr Gustafson i Göteborg sade nyss är det olyckligt att vi inte som underlag för de bedömningar utskottet då måste göra kan få resultaten av de mycket betydelsefulla utredningar som arbetat under en lång följd av år. Jag tänker då i första hand på vägkostnadsutredningen. Som jag ser det vore det olyckligt om årets riksdag skulle vilja ändra väsentligt på 1963 års trafikbeslut, om ett sådant beslut inte kan grundas på resultat av dessa utredningar, som klart motiverar en sådan ändring av trafikpolitiken. Jag vädjar därför till kommunikationsministern att påskynda dessa utredningar, så att vi inte ännu ett år behöver vara i avsaknad av deras resultat inför behandlingen av de trafikpolitiska frågorna.

I årets statsverksproposition föreslås ett anslag på 6,5 miljoner kronor för projektering av Härryda storflygplats, som avses ersätta Torslanda. Mot anslaget storlek är ingenting att invända; den är såvitt jag förstår rimlig med hänsyn till det arbete som går att utföra under budgetåret. Men man har beräknat att Torslanda skall räcka till fram till 1977, då huvudbanan vid Härrydafältet skall vara klar. Nu är det emellertid så att varken bansystem eller andra anläggningar vid Torslanda kan beräknas klara den växande flygtrafiken under så lång tid, såvida man inte gör betydande investeringar på Torslanda, som sedan effektivt skulle kunna utnyttjas endast under en mycket kort tid. Enbart de behövliga förbättringarna av bansystemet torde kräva investeringar av storleksordningen 15 miljoner kronor. Det finns därför anledning att begära att tidsplanen för färdigställande av Härrydafältet ändras, så att det kan tas i bruk åtminstone ett å två år tidigare. Det är bättre att lägga en del av de 15 miljoner som annars skulle behövas för förbättringar av Torslanda på en uppsnabbning av Härrydafältets tillkomst. I detta fall är ju kostnadsbärandansvaret mellan staten och de berörda landstingen helt klar.

När det gäller Arlanda är situationen beklagligtvis en annan. Där medför bristen på uppgörelse mellan stat och landsting en försening av synnerligen välbehövliga förbättringar och utbyggnader. Herr kommunikationsminister! Man behöver inte vara särdeles berest för att kunna konstatera att denna huvudstadsflygplats kvalitetsmässigt knappast har någon motsvarighet i Eduropa; vi är helt underlägsna. Och Arlanda är ändå en del – en ganska betydande del – av Sveriges ansikte mot världen.

Jag betraktar situationen på Arlanda som en skamfläck.

Jag kanske kunde få ge statsrådet ett litet tips. Jag tror inte att det är särskilt klokt av luftfartsverket att ha som högsta princip att i all sin verksamhet hålla en jämn arbetsvolym år efter år. Arbetsinsatsen borde i stället variera med hänsyn till de krav som kan ställas på luftfartsverket beträffande insatser på flygplatsbyggandets område. Luftfartsverket skulle möjligen kunna göra avkall på ambitionen att självt klara allt projekteringsarbete och – säkerligen med både tekniska och ekonomiska fördelar som följd – lägga ut sådana jobb som entreprenader hos företag som är väl skickade att genomföra projektering och anläggning av flygplatser.

Till sist, herr talman, skulle jag helt kort vilja beröra en fråga som jag endast delvis kan adressera till kommunikationsministern och i övrigt måste adressera till jordbruksministern och i någon mån möjligen till industriministern.

Sedan år 1904 har ett företag som heter Neptun bedrivit verksamhet med bogsering, isbrytning och bärgning i bl. a. Östersjön och Bottniska viken. Detta företag har sedan åtskillig tid tillbaka två kraftiga båtar placerade i Luleå. Nu har Luleå stad – vilket staden självfallet har rätt till – bestämt sig för att starta ett eget företag för att klara erforderliga bogseringar och hamnisbrytning. Risken finns emellertid att man på det sättet nu rycker undan den ekonomiska grundvalen för en del av detta företags verksamhet och därmed möjligen tvingar företaget att av lönsamhetsskäl dra bort dessa fartyg. Då uppkommer en obehaglig situation. Det är nämligen just dessa båtar – tillsammans med andra till Norrland destinerade båtar inom samma företag – som har klarat allt väsentligt bärgningsarbete uppe i Bottniska viken. Vi ställs här inför ett allvarligt miljöproblem. Bland de bärgningar som dessa båtar utfört hittar vi nämligen bl. a. bärgning av strandade oljetankers. Man må diskutera hur mycket som helst om olika metoder att skydda sig mot oljeskador i samband med fartygsolyckor, men den viktigaste åtgärden är och förblir att snabbt och effektivt bärga fartyget. Och vem skall svara för det om nu underlaget för Neptun och Röda bolaget rycks undan genom ett, enligt min mening, klåfingrigt kommunalt inbrott på detta område?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det viktigaste i herrar Gustafsons i Göteborg och Dahlgrens anföranden var att båda å sina respektive partiers vägnar krävde en utredning och omprövning av 1963 års trafikpolitiska beslut.

Den 25 november i fjol, alltså för mindre än två månader sedan, diskuterades trafikpolitiken i den gamla riksdagen. Vid det tillfället var herr Gustafson talesman för dåvarande statsutskottets fjärde avdelning som sysslade med trafikfrågorna. I den debatten yttrade herr Gustafson enligt kammарprotokollet, sedan han redogjort för allt det som ändå är på gång i trafikpolitiken, följande:

”Man skulle alltså kunna säga att vi nu har en hel del av de pusselbitar som behövs för att närmare utforma riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken. Men som utskottet ser det har vi inte tillräckligt många av de pusselbitarna för att kunna göra en samlad bedömning. Det är därför

som utskottet på detta stadium inte har kunnat ställa sig positivt till motionerna I:483 och II:844 om en allmän parlamentarisk utredning." I samma debatt — fortfarande den 25 november i fjol — deltog herr Grebäck, centerpartist. Han berättade hur han hade invalts i den trafikpolitiska delegation som hade tillsatts för att följa upp 1963 års trafikpolitiska beslut och omtalade att denna delegation hade rest i landet och träffat transportdistributörer, transportutövare och transportkonsumenter. Herr Grebäck yttrade:

"Jag måste säga att diskussionen vid dessa hearings har varit betydligt mer nyanserad än här i kammaren. Ingen har här i kammaren försökt påvisa fördelarna och vinsterna av 1963 års beslut. Men det kan man få höra, när man träffar distributörer, utövare och trafikkonsumenter ute på dessa hearings. — Vad har 1963 års beslut lett till? Man konstaterar ganska snart att det är inget tvivel om att yrkesutövarna har skärpt sig i mycket hög grad. Det har lett till ett resultat som ur samhällsekonomisk synpunkt har varit önskvärt. Lastbilscentralerna har rustat upp. De har skaffat sig moderna hjälpmedel både i fråga om kontorsorganisation och bättre transportmedel för att ta upp konkurrensen. Inom SJ-sektorn kan man konstatera samma sak: en skärpning ur rationaliseringssynpunkt. Detta har i sin tur lett till att man har kunnat någorlunda hyggligt hålla tillbaka ökningarna av transportkostnaderna, vilket är av oerhörd vikt för vår samhällsekonomi och för vårt näringsliv. Det är ju positiva resultat som också kunde vara värda att i någon mån notera. — — — Jag vill påstå att man inte på något område i vårt land, inte i tätorterna och inte heller i glesbygderna, skapat en tillfredsställande trafikförsörjning som vi kan slå oss till ro med i dag, utan att det här gäller att undan för undan försöka hinna med utvecklingen. Tyvärr går utvecklingen på detta område genom bland annat tätortskoncentrationen, glesbygdens uttunning, så snabbt att samhället inte hinner med att vidtaga de åtgärder som behövs för att skapa denna tillfredsställande trafikförsörjning. Jag tror att samhället aldrig någonsin kommer att kunna slå sig till ro och konstatera att nu har vi löst trafikpolitiken på ett tillfredsställande sätt. Problemen kommer att öka undan för undan och vi måste på ett allt effektivare sätt försöka klara dem."

Det är ingen tillfällighet att en så klok centerpartist har valts in i den trafikpolitiska delegationen.

Visserligen äger dagens debatt rum i ett nytt riksdagshus, och visserligen har vi haft en jul- och nyårshelg sedan den förra debatten, men i övrigt, ärade kammarledamöter, vet jag inte något speciellt som har inträffat sedan den 25 november.

Trafikpolitik, herr talman, innebär att man genom att skapa rationella transportlösningar söker stimulera en fortsatt snabb ekonomisk utveckling i samhället. Vi vill öka friheten i människors val av arbete, bostadsort och fritidssysselsättning samt över huvud taget söka krympa de geografiska avstånden. Genom en aktiv trafikpolitik vill vi också förhindra att den tekniska utvecklingen får orimliga sociala konsekvenser. Vi vill stoppa trafikdöden och förhindra miljöförstöringen i städer och på landsbygd. Vi vill förhindra att människor lämnas i isolering.

Den trafikpolitiska debatt som för närvarande förs i vårt land är

nyttig, mycket nyttig. Vad vi har att göra är att ur den debatten söka få fram en gemensam nämnare för vårt framtida trafikpolitiska handlande. Det är så mycket angelägnare att vi så långt som möjligt får överensstämmelse i våra åtgärder, eftersom den oro och den ängslan som är naturlig och förståelig hos människor – i många fall äldre – både i stad och på landsbygd när det är fråga om kommunikationerna har sin grund i förhållanden som vi måste angripa på bred front och med en lång rad olika åtgärder.

Låt mig börja med statens järnvägar. Ingen vill väl ifrågasätta att vi i vårt land skall ha ett rationellt drivet järnvägsföretag. Något annat kan inte accepteras. Av riksdagen anvisade anslag och av trafikanterna uppburna trafikmedel måste givetvis utnyttjas på ett effektivt sätt. Om så inte sker får vi med stor säkerhet uppbära kritik. Från kritikernas sida återkommer ofta talet om statsförvaltningens ineffektivitet, om misshållningen med allmänna medel osv. Å andra sidan får enligt samma kritiker inte ens i fråga om SJ:s affärsbanenät effektiviteten och kostnadsansvarigheten drivas så långt att rörelsen går någorlunda ihop. Medan andra statliga företag, annan statlig verksamhet och det enskilda näringslivet får möta kostnadsstegringar med en kombination av rationaliseringsåtgärder och prishöjningar är detta inte något särskilt tilltalande när det gäller statens järnvägar.

För SJ:s del kan det givetvis inte bli fråga om någon avveckling. Med en ändrad målsättning skulle det bli fråga om betydande och starkt växande underskott, som finge täckas med skattemedel. Det skulle bli ett låt mig säga okontrollerat utflöde av medel, som i motsvarande mån minskade utrymmet för målinriktade insatser på trafikpolitikens område till förmån för sektorer och grupper som verkligen behöver dem.

I fråga om det trafiksvaga järnvägsnätet, för vilket särskild ersättning utgår till SJ, riktas allvarlig kritik mot de bandelsnedläggningar som emellanåt sker. Regional- och lokalpolitiska aspekter anläggs på ett sätt som gör att den oinitierade får en helt felaktig uppfattning om såväl omfattningen som innebörden av nedläggningarna.

Låt mig först konstatera att det trafiksvaga nätet har en betydande omfattning. Av SJ:s totala bannät är i dag 55 procent olönsamt. Över hälften av alla järnvägslinjer i detta land är i dag olönsamma. Dessa linjer är över 100 stycken, och av alla persontåg vid SJ är det inte mindre än 28 procent som framförs på dessa linjer. Ifrågavarande tåg utnyttjas emellertid inte alls på samma sätt som tågen på de 45 procent av SJ-nätet som vi brukar betitla affärsbanenätet. Det svaga nätet svarar sålunda i dag för 7 procent av det totala trafikarbetet vid SJ. På 55 procent av SJ:s hela nät utföres 7 procent av det totala trafikarbetet. Återstående 93 procent utföres på 45 procent av nätet.

På kostnadssidan kan däremot drygt 20 procent av SJ:s driftkostnader hänföras till det trafiksvaga nätet. Det är alltså fråga om en mycket dyrbar service, men likafullt är vi beredda att bibehålla det trafiksvaga nätet i den utsträckning som det är klart motiverat av regionalpolitiska och sociala skäl. Det finns dock fall där den kostnadsmissiga uppoffringen inte står i någon relation till utbytet.

Som exempel kan jag, herr talman, nämna järnvägslinjen Bollnäs–

Orsa. Jag ber herr Eriksson i Bäckmora om överseende, om jag några dagar innan jag besvarar den fråga han ställt lämnar ett par sakuppgifter. Järnvägslinjen Bollnäs—Orsa har varit föremål för offentlig debatt under de senaste veckorna i samband med att regeringen nyligen fattat beslut om nedläggning av persontrafiken där.

År 1928 sålde den dåvarande enskilde ägaren denna järnväg till staten. Banan var olönsam då — det är 43 år sedan. År 1928 var antalet personbilar i Sverige 94 301. Det gick då en bil på var 65:e svensk. Nu är antalet bilar ca 2,3 miljoner eller en bil på mindre än var fjärde svensk. Till detta har kommit en naturlig utflyttning till tätorterna genom åren. Ändå var år 1928 den private ägaren av denna järnväg angelägen att sälja banan till staten på grund av dålig lönsamhet.

När vi i dag fattar beslutet att lägga ned persontrafiken och föra över den till bussar är intäkten per resande i medeltal 3:50. Men kostnaden för SJ per resa belöper sig till 37 kronor. Varje gång en resande i dag köper en biljett på denna järnväg skjuter staten till 33:50 för att resan skall kunna fullföljas. Så litet är resandeunderlaget.

Att i sådana fall upprätthålla en spårbunden trafik kan ju knappast försvaras när samtidigt en fullt tillfredsställande kollektiv trafik kan ordnas med busslinjer på ett för ändamålet upprustat vägnät och till en väsentligt lägre kostnad. Det är ju här fråga om att inte förfalla till ett vettlöst slöseri, att utnyttja de ekonomiska resurserna på ett vettigt sätt och att lägga dem på trafikanordningar som bäst svarar mot behovet.

Allmänt gäller emellertid att nedläggningar sker med mycket stor försiktighet. Från det första ögonblick när SJ anmäler en bana för eventuell nedläggning går det år efter år, i de flesta fall från fem upp till tio år, innan beslutet verkställs.

Mera allmänt vill jag i anslutning till de uttalanden som görs i den nu intensiva debatten kring järnvägsnedläggningarna också konstatera att debatten i åtskilliga fall röjer ett alltför ensidigt synsätt på järnvägarna, som knappast är förenligt med dagens sammansatta trafikmönster. Vi har särskilt under de senaste årtiondena — jag har antytt det — haft en utveckling på transportområdet som milt uttryckt har varit revolutionerande.

Utvecklingen på transportområdet har nära hängt samman med utvecklingen i samhället, med de kraftiga förändringarna i bebyggelse- och befolkningsstrukturen, med utvecklingen och omstruktureringen av näringslivet, med den snabba utvecklingen i fråga om olika transportmedel osv.

Under 1950-talet bröt bilismen igenom på allvar, och vi har fått ett alltmer utbyggt och allt högklassigare nät av kommunikationsleder på landsvägen. Flyget har växt fram i mycket snabb takt och blivit ett självklart inslag i den svenska trafik- och transportbilden. Detta är det samhälls- och transportmönster som växt fram och som vi måste anpassa järnvägstrafiken efter. Det är fullständigt klart för mig och för regeringen. Det moderna samhällets transportbehov måste tillgodoses genom en kombination av transportinsatser från de olika trafikmedlen där det gäller att skapa en ordning som ger de olika trafikmedlen en möjlighet att göra en insats efter sina förutsättningar.

För SJ innebär den här bilden både begränsningar och utvecklingsmöjligheter. På godstrafikens område kan således järnvägarna erbjuda fördelar när det är fråga om tyngre transporter och transporter över längre sträckor. I dag väger det ganska jämnt mellan godstransporter på landsväg och godstransporter på järnväg totalt sett. Järnväg och landsväg har i dag ungefär hälften var av de totala godstransporterna i landet. Men om vi granskar dessa siffror, kan vi konstatera en annan mycket intressant sak, nämligen att ca 75 procent av fjärrtransporterna – och med fjärrtransporter menas transporter över 10 mil – fortfarande sker på järnväg. I själva verket föreligger i detta avseende i dag en efterfrågan på SJ:s tjänster som gör det nästan svårt att hänga med i investeringarna i fråga om rullande materiel till SJ.

På persontransportsidan har givetvis den mera kortväga trafiken fått uppges i konkurrensen med bilismen. Men på de medellånga och långa avstånden – 30, 40 mil och uppåt – är det uppenbart att järnvägen alltså har en viktig uppgift att fylla. Konkurrenskraften skall naturligtvis stärkas successivt genom en allmän uppsnabbning av förbindelserna och bättre servicestandard m. m.

Låt mig i detta sammanhang också fastslå att SJ är med i transportmönstret i mer än en bemärkelse. Detta följer av att SJ inte bara är ett järnvägsföretag utan ett stort och modernt och allsidigt transportföretag. Däri ligger att SJ som komplement är engagerat i andra transportformer i egen regi eller genom dotterföretag etc.

I den debatt som nu förs ondgör sig många helt aningslöst – det gjorde även herr Dahlgren – över det som man säger "orimliga avkastningskrav" som SJ ställs inför. Även här är det svårt att få enkla sanningar att gå in. Det har från skilda håll sagts att om statens järnvägar slapp att betala exempelvis räntan på det i företaget nedgrävda statskapitalet som i dag utgör ca 2,5 miljarder kronor, skulle SJ gå en lyckligare framtid till mötes, ja, en del säger att det skulle räcka med denna åtgärd. Hur ser då sanningen ut?

Först och främst bör vi undanta det omfattande trafiksvaga nätet, som enligt vad jag tidigare sagt utgör 55 procent av SJ:s hela nät och som är helt befriat från avkastningskrav. Detta har bestämts för länge, länge sedan i riksdagen, och när det gäller detta nät behöver således SJ inte betala ett enda öre i ränta för det nedgrävda kapitalet.

I fråga om affärsbanenätet, dvs. återstående 45 procent av nätet, har SJ ett *formellt* avkastningskrav, som bestäms till en viss procent av det investerade statskapitalet. Det bör först noteras att räntesatsen motsvarar den vid varje tidpunkt gällande s. k. statens normallåneränta som i dag är 6,75 procent. Det representerar minsann ett ur företagsekonomisk synpunkt blygsamt avkastningskrav. Men hur har då SJ klarat förräntningen på detta kapital under senare år? Om man i något fall, herr talman, kan tala om att via statskassan hjälpa SJ i en många gånger besvärlig situation, så är det just i denna del. Budgetåret 1968/69, för att nu inte gå längre tillbaka än nödvändigt, skulle SJ i räntor ha betalat staten 132 miljoner kronor men betalade 6 – övriga 126 miljoner avskrev staten. För budgetåret 1969/70 skulle förräntningen ha varit 144 miljoner kronor – man levererade in 52 miljoner kronor. Resten – 92

miljoner kronor – avskrevs.

För innevarande budgetår är förräntningen framräknad till 147 miljoner kronor. SJ räknar med att kunna leverera in 50 miljoner kronor, vilket skulle betyda att 97 miljoner får avskrivas. För budgetåret 1971/72 – under förutsättning att inga taxeförändringar sker vid SJ – skulle i ränta betalas 150 miljoner kronor, men dessutom kommer SJ att gå med en direkt förlust enligt nu föreliggande beräkningar på cirka 70 miljoner kronor. Staten skulle då få avskriva 150 miljoner plus 70 miljoner, eller totalt 220 miljoner kronor. Om vi till detta, herr talman, lägger de drygt 250 miljoner kronor som i statsverkspropositionen föreslås utgå till SJ för olönsam trafik på 55 procent av järnvägsnätet och tillägger att statens järnvägar exklusivt är befriat från att betala skatt till staten, är det inte svårt att förstå behovet av en allsidig diskussion i vårt land som visar hur regering och riksdag redan nu på en rad olika sätt söker att via statskassan förverkliga målsättningen för kollektivtrafiken.

En annan sak är sedan, att SJ belastas av vissa poster som inte har sin motsvarighet hos konkurrerande företag. Jag tänker då på de förhållandevis dryga pensionsförpliktelserna, på vissa beredskapskostnader etc. Den extra belastningen för pensioner kan beräknas till ca 85 miljoner kronor. SJ rekryterade mycket personal under krigsåren, och när man inte har någon försäkringsmässig premiereserv att ta till, blir pensionskostnaderna i dag relativt betungande. Men det är ett övergående skede. Försvarskostnaderna rör sig om ca 15 miljoner kronor per år. Men å andra sidan är SJ, som jag sade nyss, befriad från statsskatten.

Allt det som jag nu har anfört innebär ett hänsynstagande till SJ:s situation med avseende på både särskilda kostnadsmissiga belastningar och att vi ännu inte har nått fram till helt rättvisande relationer i kostnadsansvaret. Det sagda innebär att då SJ under senare år vidtagit avgiftshöjningar har dessa varit motiverade för att täcka inträffade kostnadsstegringar, så att man inte ökar gapet mellan det formella avkastningskravet och den reella avkastningen. Det bör också noteras att SJ är ett mycket personalintensivt företag. Av SJ:s utgifter går i dag över 70 procent till personalkostnader. I och för sig rättvisa lönehöjningar till SJ-anställda slår alltså med stor kraft igenom mycket snabbt på företagets utgiftssida.

Från SJ:s kostnadsansvar kommer man naturligt in på vägtrafikens kostnadsansvar, där man uttalat oro för den bristande balansen. Vägkostnadsutredningen, som här har talats om, efterfrågas ivrigt. Man begär av kommunikationsministern, att han såvitt möjligt skall forcera utredningsarbetet – och det sker också. Jag har bara för halvannan månad sedan på en direkt fråga av herr Gustafson i Göteborg om detta lämnat det besked, som han i dag på nytt efterlyst.

Man kan ibland fråga sig hur ärlig denna iver är på alla händer, när det gäller att fördela kostnadsansvaret. Jag vill erinra om bilskatteutredningen, vars betänkande föranledde proposition i höstas. Bilskatteutredningen hade arbetat i nära kontakt med väggkostnadsutredningen, och dess förslag kunde ses som ett klart steg på vägen mot det mera fullständiga kostnadsansvar som väggkostnadsutredningen siktar till.

Propositionen om de förändrade bilskatterna bifölls av riksdagen. Men

Nr 14

Fredagen den
22 januari 1971

*Allmänpolitisk
debatt*

jag kan inte påminna mig att det vid riksdagsbehandlingen gjordes några uttalanden om att det gick för långsamt med uttagandet av den tyngre lastbilstrafikens kostnadsansvar. Däremot förekom åtskilliga invändningar av exempelvis innebörden att man borde avvakta vägkostnadsutredningens arbete, att vid utformandet av skatten särskild hänsyn borde tas till olika regioner, näringslivssektorer osv.

Under alla förhållanden kommer den redan vidtagna bilskattereformen att ändra den tyngre trafikens kostnadsbild ganska ordentligt. Distributionstrafiken, som kan betraktas som ett komplement till järnvägstrafiken, får vissa sänkningar, medan de stora tunga lastbilsekipagen, som konkurrerar med järnvägen, får skatteskärpningar. Höjningen blir för ett normalt långtradarekipage 10–15 procent – om man ser enbart till bilskatten ca 25 procent. Den kommer att genomföras i etapper. Det innebär att man genomför en första reform samtidigt som man genom vägkostnadsutredningen förbereder nästa. Genom det krävande och mycket kvalificerade arbete som denna utredning utför kommer vi att kunna fullfölja 1963 års beslut på grundval av verkliga kunskaper och i former, som inte bygger på allmänt tyckande och tillfälliga sinnesstämmningar.

Sammanfattningsvis vill jag i anslutning till det föregående allmänt framhålla, att vi har all anledning att hålla fast vid de trafikpolitiska riktlinjerna. De trafikpolitiska riktlinjerna från 1963 har för SJ haft stor betydelse. SJ har fått en möjlighet att hävda sig, obundet av tidigare regleringar. Jag tänker på tidigare bestämmelser om turordning vid vagnstildelning, om likabehandling av trafikanter i taxehänseende, oberoende av de olika krav som ställdes på SJ i de enskilda fallen, om skyldighet att hålla fraktavtal offentliga och om transportplikt i fråga om godsbefordran. Det har vidare varit av utomordentlig betydelse för SJ att få ett klarläggande av sin målsättning genom ett särskiljande av affärsbanenätet och det trafiksvaga nätet osv. Riktlinjerna ger oss möjligheter att skapa allt bättre betingelser för en samhällsekonomiskt riktig utveckling av transportsektorn. De ger oss möjlighet, herr talman, att arbeta under den ordning som innebär, att statliga och enskilda transportföretag kan driva sin verksamhet i former som säkrar att transporterna i allt större utsträckning fördelas på trafikgrenar och trafikföretag med hänsyn till deras kostnads- och kvalitetsförutsättningar.

I målsättningen att transportsektorn skall utvecklas på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt ligger också, att de statliga insatserna inom sektorn skall planeras i nära kontakt med samhällsplaneringen i stort. De lokaliseringspolitiska, arbetsmarknadspolitiska och allmänt näringspolitiska målsättningarna måste liksom trafiksäkerhetsaspekten beaktas.

I anslutning till detta bör inom ramen för de trafikpolitiska riktlinjerna arrangemang vid behov kunna vidtas, som gör det möjligt att få samhällsmotiverade transporttjänster utförda av trafikföretag med ett principiellt kostnadsansvar. Vi är härvidlag inne på ett viktigt förhållande, nämligen att vi inte heller kan undvara trafikpolitiken med dess kostnadsansvar, om vi skall få ett tillräckligt utrymme för de särskilda ekonomiska insatser av olika slag, som kan vara regional- och lokaliseringspolitiskt eller allmänt socialt motiverade.

Vi lever i ett samhälle, som är i snabb utveckling och som på en rad sektorer ställer mycket betydande resursanspråk. Järnvägarna och den statliga trafiksektorn i övrigt tvingas härigenom arbeta i konkurrens med andra angelägna och hårt prioriterade samhällsbehov. Det betyder att de resurser vi får måste disponeras på ett så vettigt sätt som möjligt. Det kan mot denna bakgrund exempelvis inte vara rimligt att genom en allmän subventioneringspolitik tillåta ett okontrollerat och blint utflöde av skattemedel till SJ:s trafikstarka nät, där det finns en god efterfrågan på SJ:s tjänster och SJ sålunda visat sig vara ett konkurrenskraftigt alternativ till andra transportformer.

Med en något lägre prisnivå, som anslagsmässigt skulle representera betydande krav på statsbudgeten — det skulle röra sig om hundratals och åter hundratals miljoner kronor — kunde man med stor sannolikhet bära stimulera fram en begränsad ytterligare efterfrågan. Man skulle ge trafikanterna som grupp och oberoende av behov ett extra stöd, som det finns all anledning att i stället i rättvisans och jämlikhetens namn inrikta på regioner, sektorer och grupper av människor, för vilka det finns betydligt större anledning att göra särskilda insatser med sikte på ökad rörlighet och ökad regional jämlikhet. Jag tänker exempelvis på de fortsatta möjligheterna att trots successiva kostnadsstegringar vidmakthålla ett trafiksvagt nät i delar av vårt land, där järnvägstrafiken har en regionalpolitisk och social betydelse.

Jag tänker på möjligheten att ge ett handtag åt näringslivet i de norra delarna av vårt land genom ett fortsatt transportstöd. Jag tänker på möjligheten att så småningom komma fram till en lämplig form av persontransportstöd i samma delar av landet. Även andra insatser av liknande slag kan efter hand visa sig motiverade. I vad mån utrymme kan stå till förfogande för det här slaget av särskilda arrangemang blir, som sagt, beroende inte minst på om det finns ett trafikpolitiskt kostnadsansvar i botten som en allmän huvudregel.

Jag skall härefter övergå till att behandla vissa planeringsfrågor inom trafikområdet. Den trafikpolitiska målsättningen att verka för en tillfredsställande transportförsörjning ställer successivt ökade krav på statlig och kommunal trafikplanering, och jag vill inledningsvis i det sammanhanget bara erinra om den arbetsgrupp för regional trafikplanering som herr Dahlgren också talat om och som är i arbete i de norra delarna av landet. Jag skall inte trötta kammarens ärade ledamöter med att i detalj redogöra för inriktningen av den regionala trafikplaneringen. Jag bara konstaterar att det är meningen att dess arbete i Norrbottens län, där vi har börjat, skall avsätta resultat så snabbt som möjligt för en vettig regional trafikplanering i landets samtliga län. Den dag vi presenterar resultatet av det arbetet — i vilken form det nu sker — kommer det att visa sig att det kostar mycket pengar. Men vår tanke bakom arbeten av det här slaget är ju att uppfylla 1963 års trafikpolitiska beslut, där det talas om att målet skall vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande trafikförsörjning.

Men, herr talman, det finns ett område där vi nu i linje med våra trafikpolitiska målsättningar har behov av åtgärder för att styra tillämpningen av det trafikpolitiska beslutet. Det gäller tätorternas

speciella problem. Det kan här konstateras att den kommunala planeringen i våra tätorter ställs inför ökade problem i takt med trafikutvecklingen. Den har medfört ökade problem och betydande olägenheter i olika hänseenden. Den ökade trafikintensiteten har sålunda under 1960-talet medfört en försämring av effektiviteten i transportapparaten över huvud taget, vilket haft menliga inverkningar för såväl persontransporterna som näringslivets varudistribution. Särskilt kännbara har olägenheterna varit i de inre tätortsområdena. Utvecklingen har på olika sätt negativt påverkat den kollektiva trafikens betingelser, vilket har bidragit till att minska dess attraktivitet och dess möjligheter att verka avlastande.

Inte bara i de största utan också i åtskilliga medelstora och vissa mindre tätorter är linjetätheten i dag otillräcklig, och trafiken där kännetecknas av nedsatt regularitet, särskilt under rusningstiderna. Trafikintensiteten har vidare lett fram till en ökning av olycksriskerna. Buller, avgaser och andra störningar för trafikanterna och för dem som bor i tätorterna bidrar till en markerad försämring av miljön. Trots trafikinvesteringar och trots bebyggelsesanering har utvecklingen nu visat att det inte med rimliga insatser är möjligt att tillgodose behoven i tätorterna för en ökad bilism och samtidigt möta de krav på säkerhet och god miljö som bör ställas i samhällsbygget.

Olika faktorer kan förklara svårigheten att bemästra den allmänna trafikutvecklingen och ge det stöd åt kollektivtrafiken som varit befogat. I stor utsträckning har det saknats klart utarbetade riktlinjer för bestämning av den individuella och den kollektiva trafikens uppgifter och för avvägning dem emellan i olika tätortsområden. Brister föreligger också i åtskilliga fall i samordningen mellan trafikplaneringen och den fysiska planeringen. Genom bestämmelser i olika planförfattningar, trafikförfattningar och avgiftsförfattningar har varje kommun i och för sig möjlighet att styra och påverka utvecklingen inom sitt eget område. Samtidigt är det av naturliga skäl många gånger i praktiken förenat med svårigheter att utnyttja dessa medel på det effektiva sätt som är förutsättningen för att man i önskvärd utsträckning skall kunna samordna trafik- och bebyggelseplanering i övrigt och på rätt sätt dimensionera och separera olika trafik kategorier. I de fall en genomtänkt lokal trafikpolitisk målsättning saknas, ökas givetvis svårigheterna i motsvarande grad. I viss utsträckning kan också de instrument som kommunerna förfogar över vara helt otillräckliga.

Allmänt gäller att den angivna utvecklingen är en internationell företeelse. De växande problemen har särskilt under 1960-talet föranlett ett intensivt forsknings- och utvecklingsarbete som avsett såväl planeringsinstrument och planeringsmetodik som transportsystem, teknisk utveckling av bl. a. mera ändamålsenliga och trafikantpassade former av kollektiva trafikmedel.

Herr talman! Med hänsyn till de problem och de olägenheter som enligt vad jag här sagt följer med trafiktillväxten i våra tätorter, har jag funnit att särskilda sakkunniga bör tillkallas för att överväga åtgärder och planeringsformer, ägnade att skapa gynnsammare betingelser för kollektivtrafiken i tätorterna. Det blir en parlamentariskt sammansatt ut-

redning. Enligt direktiven har de sakkunniga att överväga de krav som under olika förutsättningar kan ställas på dimensionering och utformning av den kollektiva trafiken. De synes därvid böra utgå från förhållandena i några lämpligt utvalda tätorter av olika storlek och struktur i vårt land. Därigenom vinner man att utredningsarbetet får en konkret inriktning, vilket i sin tur ger garantier för att ifrågakommande planeringsmetoder, åtgärder och trafiklösningar kan omsättas i praktiken såväl i de utvalda orterna som mera allmänt.

Ett grundläggande problem i detta utredningsarbete blir vilken innebörd som i detta sammanhang bör ges åt det trafikpolitiska kravet på en tillfredsställande trafikförsörjning. I ett sådant krav ligger att den lokala trafikservicen inte får ligga under en viss miniminivå vare sig i kvantitativt eller i kvalitativt hänseende och att den i tillräcklig utsträckning bör utformas med hänsyn till trafiksäkerheten och till miljön.

Planeringen av den lokala trafikförsörjningen är givetvis i första hand en kommunal angelägenhet, och frågan om den trafikstandard som bör eftersträvas måste därför lösas med beaktande av kommunala målsättningar och med hänsyn till de lokala förhållandena i övrigt. Därav följer att begreppet tillfredsställande trafikförsörjning knappast kan ges en enhetlig innebörd för alla slags tätorter. Men det bör vara möjligt att med utgångspunkt från de för utredningsarbetet utvalda tätorterna komma fram till någorlunda enhetliga resursanpassade standardmått för ett antal tätortstyper. Frågan hur trafiken inom ramen för en grundläggande målsättning inom den lokala trafikförsörjningen och med beaktande av olika tillväxtfaktorer skall fördelas på kollektiv och individuell trafik bör utredningen i första hand överväga från samhällsekonomiska utgångspunkter. Av stor vikt vid avvägningen är att trafiksäkerheten och miljöaspekterna tillräckligt beaktas.

Hänsyn bör självfallet också tas till trafikantkategorier som av olika skäl enbart eller i huvudsak är hänvisade till de kollektiva trafikmedlen – alla de som av olika skäl inte tänkt skaffa sig bil. Skälen till att man inte vill bli bilägare kan vara många.

Utifrån den roll som sålunda tilldelas kollektivtrafiken har de sakkunniga att modellmässigt överväga dess närmare utformning, och då bör de ägna uppmärksamhet åt de olika förutsättningar för trafikplanering som råder dels i nybyggnadsområden, dels i redan utbyggda områden. När det gäller nybyggnadsområdena bör de beakta de möjligheter som finns att redan i samband med den fysiska planeringen ta hänsyn till trafikens krav och inverkan på bebyggelsens lokalisering och täthet, så att samordnade bebyggelse- och trafikförsörjningsplaner från början kan upprättas. Likaså finns möjlighet att ta hänsyn till såväl kollektivtrafikens krav på trafikledssystemet i fråga om framkomlighet som en ändamålsenlig anpassning till trafikanternas behov av bekväma och trafiksäkra gångförbindelser till och från hållplatserna.

Inom ramen för trafikplaneringen får vidare utredningen pröva olika arrangemang som kan förbättra trafikservicen, exempelvis expressgodstrafik i mera trafikintensiva pendlingsrelationer eller en flexibelt utformad trafikering av allmänt eller under vissa tider mera trafiksvaga relationer i

form av låt oss säga efterfrågestyrda trafikmedel osv.

Vid planeringen av trafiken i redan färdigutbyggda tätortsdelar kan ju förbättringar i trafikbetingelserna endast i begränsad utsträckning åstadkommas genom att bebyggelsen ändras – husen står ju där redan. I stället får trafik- och miljöproblemen där i första hand lösas genom ändringar i trafiksystemet. Det innebär att den balans i förhållandet mellan kollektiv och individuell trafik som med hänsyn till bebyggelse- och trafikförutsättningar i de särskilda fallen eftersträvas får säkras genom föreskrifter och restriktioner som prioriterar, dimensionerar och låt oss också säga separerar de olika trafikflödena. På så sätt kan – genom en minskad trafikintensitet på vissa trafikleder, införande av reserverade körfält, anordnande av särskilda bussgator, prioritering genom trafiksignaler etc. – betingelserna för kollektivtrafiken och därmed för trafikservicen över huvud taget förbättras.

Vid sina överväganden av dessa problem bör de sakkunniga enligt direktiven på lämpligt sätt knyta an till det utvecklingsarbete som bedrivs under ledning av en grupp i mitt departement och som är inriktat på trafiksanerande åtgärder inom befintlig tätortsbebyggelse i syfte att öka trafiksäkerheten.

I fråga om de tekniska betingelserna för kollektivtrafiken bör de sakkunniga närmast inrikta sig på de kollektiva färdmedel som används i dag och som under den närmaste tioårsperioden bedöms komma att bli använda.

Då det gäller att genom lämpliga åtgärder säkra den i dessa modeller eftersträvalda dimensioneringen och utformningen av kollektivtrafiken har de sakkunniga att beakta de befogenheter och möjligheter som står kommunerna till buds i dag inom ramen för gällande planförfattningar, trafikförfattningar och avgiftsförfattningar. Men i det sammanhanget bör de utföra en kritisk värdering av dessa bestämmelser. I den mån dessa av olika skäl framstår som otillräckliga eller mindre ändamålsenliga har de sakkunniga att utarbeta förslag till ändrade eller fria bestämmelser som kan stödja kommunerna i deras strävanden att välja kollektivtrafiken. Övervägandena bör även avse de möjligheter som prissättningen i kollektivtrafiken erbjuder för att förverkliga en trafikpolitisk målsättning på det lokala planet.

Jag har tidigare nämnt, herr talman, att åtgärder vidtagits inom ramen för den statliga bidragsgivningen till det kommunala väg- och gatubyggnad för att främja en rationell fördelning mellan individuella och kollektiva trafikmedel i de större tätortsregionerna. Jag tänker då på de statsbidrag till tunnelbanor och snabbspårvagnar som har lämnats inom ramen för väganlagen. Det bör åvila de sakkunniga som nu skall börja arbeta att överväga i vad mån förutsättningar finns för att även i andra fall och även med sikte på mindre och medelstora tätorter skapa möjligheter för en prioritering inom ramen för anvisade medel mellan mer konventionellt vägbyggande och anordningar som direkt tar sikte på att främja den kollektiva trafiken.

Utredningsarbetet bör bedrivas med den skyndsamhet som problemens kvalificerade art medger. Det kan konstateras att övervägandena i åtskilliga fall sannolikt i och för sig skulle kunna motivera ett mycket

omfattande undersöknings- och utvecklingsarbete, men här måste utredningen göra en avvägning av insatserna, så att kraven på underlag koncentreras till väsentliga frågeställningar. Ambitionsnivån för utredningen får anpassas med hänsyn till angelägenheten av att resultatet av utredningsarbetet så snart som möjligt kan omsättas i den kommunala planeringen.

Jag har på det här sättet velat informera kammarens ledamöter om den utredning som regeringen sålunda har beslutat tillsätta. Det är min förhoppning att den med de resurser som kommer att ställas till dess förfogande skall kunna utföra ett arbete som blir av bestående värde för den kommunala trafikplaneringen i större och mindre tätortsområden.

Jag vill också understryka den intensitet som kännetecknar det trafikpolitiska utvecklingsarbetet. Om framstegen i det arbetet skall jag successivt och i lämplig form hålla riksdagen underrättad.

Några sammanfattande ord! Som ansvarig för bl. a. trafiksäkerheten har jag inte svårt att tänka mig in i vad det kommer att innebära ur trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt den dag när ett ökat antal bilar skall trafikera vårt vägnät. Med aldrig så god vilja på väginvesteringarnas område blir det svårt att hålla jämna steg mellan vägbyggande och bilantalsökning. Det gissel och den tragik som trafikolyckorna innebär måste också vara ett varningstecken för oss när det gäller den framtida trafikbilden. Den kollektiva trafiken måste under kommande år få en prioriterad ställning vid utformningen av persontransporterna.

Vad vi behöver under 1970-talet är en trafikpolitik som vid varje tidpunkt stämmer överens så långt möjligt med den aktuella situationen i samhället. Trafikpolitiken kan inte leva något eget liv. Den måste anpassas till samhällsutvecklingen i övrigt. Den måste vara ett verksamt instrument i näringspolitiken, i lokaliseringspolitiken, i miljöpolitiken, i trafiksäkerhetsarbetet, över huvud taget i jämlikhetspolitiken. Vi skall ha en trafikpolitik i vårt land som tar rimlig hänsyn både till glesbygd och till tätort, men vi skall också vara på vakt mot ett felaktigt utnyttjande av de trots alla våra ambitioner begränsade ekonomiska resurser som samhället har. att arbeta med. På trafikens område gäller samma ekonomiska lagar som på alla andra håll. Därför är det så angeläget att se till, att varje satsad krona gör största möjliga nytta där den placeras. Vad vi skall göra nu och framgent är alltså att fullfölja alla de planer som nu finns för vår gemensamma transportapparat.

Herr talman! Mycket har saknats i denna redogörelse: väginvesteringarna, posten, tele, flyget, sjöfarten, hamnarna och mycket annat. Jag har dock inte ansett det riktigt att ta upp mer av kammarens dyrbara tid. Måhända har jag redan talat alltför länge. Jag har valt att i huvudsak anlägga principiella synpunkter på trafikpolitiken. Den livliga debatt som förs i dessa frågor just nu gäller ju principerna, och eftersom all trafikpolitik måste ha en fast grund att stå på måste allas vår uppgift vara att i första hand enas om riktlinjerna. Klarar vi inte det, herr talman, då blir våra möjligheter till praktiskt arbete under de kommande åren starkt begränsade.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Mycket har saknats, sade kommunikationsministern om sitt anförande. Ja, bl. a. svar på de frågor som ställdes till kommunikationsministern tidigare i dag. Men statsrådet har ju mycket att försvara.

I början av anförandet citerade kommunikationsministern vad jag hade sagt den 25 november, då jag meddelade att utskottet inte hade tillstyrkt en socialdemokratisk motion om en allmän parlamentarisk utredning om trafikpolitikens fortsatta utformning. Men statsrådet läste inte upp vad som står i omedelbar anslutning till detta, nämligen: "Vi är överens om att det behövs en omprövning av de ramar som skall läggas ut i vår trafikpolitiska ramhushållning." Det hade inte förlängt anförandet så mycket att citera det också.

Frågan är alltså när vi skall kunna börja en översyn av trafikpolitiken. Vi har sagt att det behövs ytterligare en del underlag, t. ex. Vägplan 70. Vi har fått ett indirekt svar genom att det ju i årets statsverksproposition fattas 200 å 300 miljoner kronor för att komma upp till miniminivån i Vägplan 70.

Beträffande väggkostnadsutredningen gav mig statsrådet i november det beskedet att en arbetsgrupp hade tillsatts i början av förra året. I maj begärde emellertid den trafikpolitiska delegationen ytterligare expertis. Vad jag tillät mig begära i dag var att statsrådet skulle ge utredningen resurser, ett sekretariat som kunde ägna sig helt åt uppdraget och en tidsplan. Om detta hörde vi ingenting.

Jag sade i dag att grundtankarna i 1963 års trafikpolitiska beslut kan omfattas av alla därför att de icke bara talar om att varje trafikgren i princip skall svara för sina kostnader utan också att det ingår i målet för trafikpolitiken att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. Denna målsättning är emellertid för allmänt hållen och behöver preciseras. Jag är fullt medveten om de positiva inslagen i 1963 års trafikpolitiska beslut, bl. a. vad som sägs om kostnadsansvaret, och detta underströk jag också i den debatt som vi hade i november månad.

Statsrådet talade om den nya utredningen, och den vill jag hälsa med stor tillfredsställelse. Den tar upp många viktiga och angelägna frågor. Men jag skulle vilja be statsrådet att från början ge denna utredning tillräckliga resurser så att den kan åstadkomma någonting och statsrådet slipper att ägna praktiskt taget hela sin tid i denna talarstol åt att uppträda som försvarsadvokat för bristfälliga kommunikationer.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill gärna gratulera statsrådet till hans beslut om trafikplanering och modellplaner i tätorter. Statsrådet visar där stor framsynthet och en betydande klokhet, större klokhet än det gamla allmänna beredningsutskottet som så sent som under fjolåret avstyrkte en centerpartimotion med den innebörden. Det är bra att detta beslut nu kommer.

När statsrådet sedan försöker sig på konststycket att påstå att centerpartiet skulle ha ändrat inställning till trafikpolitiken sedan i höstas, så har han fel — precis lika fel som när han under valrörelsen ville

göra gällande att om centerpartiet kommer i regeringsställning skulle vägbyggnadsandelen minska kraftigt. Vad vi sagt är att de grundläggande principerna i 1963 års trafikpolitiska program är riktiga men att tillämpningen är felaktig därför att riksdag och regering inte följer målsättningen. Vi vill ändra på detta – vi vill se trafikpolitiken som ett verksamt regionalpolitiskt medel.

Siffrorna beträffande SJ är naturligtvis intressanta, men vi har sett dem tidigare och vi kan dem. Vad jag sade i den delen var att kritiken inte skall riktas mot generaldirektören i SJ utan mot riksdag och regering som inte ställer de medel till förfogande som SJ behöver för att uppfylla de krav som människorna har rätt att ställa på en kollektiv trafik.

Jag menar, herr statsråd, att detta i högsta grad är en fråga om solidaritet mot människor och en vilja till inriktning av trafikpolitiken så att vi kan skapa de förutsättningar som behövs för en regionalpolitik som i sin tur skapar möjligheter för människorna i de bygder det gäller. Och jag skulle gärna, herr talman – jag har aldrig gjort det förut och det blir sannolikt ingen vana – vilja sluta detta inlägg med att citera vad statsministern sade här i tisdags just i fråga om solidariteten. Han sade: "Och solidariteten måste i främsta rummet gälla de sämre ställda i samhället, de som hotas av arbetslöshet, de som upplever otrygghet, de som av materiell knapphet hindras i sina bästa stämningars längtan."

Jag tror, herr statsråd, att många människor i många bygder upplever det så, och jag tror att vi kan göra trafikpolitiken till ett regionalpolitiskt medel som skapar trygghet i stället för oro.

Herr BRUNDIN (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag beklagar att kommunikationsministern inte tycktes vilja beröra de frågor som bl. a. jag tog upp i mitt anförande – väganslagen, sambandet mellan investeringar för vägar och kostnaderna för trafiken i alla avseenden inklusive trafikolyckor. Men sannolikt får vi anledning att återkomma till dessa frågor.

Jag vill emellertid också uttala min uppskattning av en lysande översikt över en del av statsrådets ämnesområden, såsom statens järnvägar och det intressanta som kommer att hända med utredningen om kollektivtrafiken.

Herr ERIKSSON i Bäckmora (c) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern hade vänligheten att i sitt huvudanförande även beröra min interpellation angående järnvägslinjen Bollnäs—Orsa. Jag avser inte att ta upp någon debatt omkring den interpellationen just nu – det kommer väl ett tillfälle senare, då den debatten kan föras.

Jag vill bara konstatera att av de tre frågor som jag ställt i min interpellation har statsrådet nu delvis besvarat den första, nämligen vilka överväganden och motiv som ligger till grund för regeringens beslut i detta avseende. Men de två andra frågorna är, herr statsråd, konsekvensfrågor till den första, och beträffande dessa är det av stor betydelse att ett klarläggande besked ges från regeringens sida. Jag hoppas också att jag i statsrådets slutliga interpellationssvar kommer att få ett sådant besked.

Sedan vill även jag uttala min tillfredsställelse med den utredning som statsrådet aviserade, men jag skulle varit ännu mer tillfredsställd om statsrådet kunde komplettera den utredningen med att även omfatta trafikförsörjningen i glesbygderna. Sådana bygder drabbas självfallet hårt av de omfattande nedläggningar som nu sker. På vilket sätt skall man komplettera den trafiken? En utredning om en trafikförsörjningsplan som också omfattar glesbygden tror jag skulle vara av stort värde för den framtida bedömningen.

Herr JOHANSSON i Norrköping (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Gustafson i Göteborg kom i sitt första anförande bl. a. in på behandlingen av trafikfrågorna under de två föregående riksdagarna i vad gäller 1963 års trafikbeslut. När tidigare ordföranden i statsutskottets fjärde avdelning och nuvarande trafikutskottets ordförande talade om 1969/70 skall det dock slås fast – och det gjorde han väl också – att de beslut som fattades var enhälliga. Han kallade också behandlingen och besluten för något av en uppehållande strid, och man kan diskutera om det är rätt. Jag har för min del uppfattat saken så att vi har haft sakliga skäl för besluten. 1963 års beslut, som herr Gustafson citerade, är väl inte diffust, utan det är väl vad man skall försöka uppfylla. Vidare glömde herr Gustafson att säga, att riksdagen inte har fattat beslut i alla frågor som sammanhänger med beslutet 1963. Den trafikpolitiska delegation som skall följa hela detta arbete har nämligen ännu inte kommit fram till något slutgiltigt avgörande – i varje fall har delegationen inte presenterat det för riksdagen.

Herr Gustafson glömde också en annan sak som jag tycker skall tas med i bilden, nämligen generaldirektör Erik Severins utredning om lastbilstrafikens strukturella förhållanden. Jag har velat säga detta eftersom jag har deltagit i praktiskt taget alla trafikpolitiska debatter sedan jag kom in i riksdagen och även varit med om att fatta beslutet 1963.

Vidare vill jag lämna en upplysning till herr Dahlgren, inte för polemikens skull utan bara för att göra en rättelse. Herr Dahlgren var ju också med i det gamla statsutskottets fjärde avdelning. Det är fel att säga, herr Dahlgren, att vägnslagen skulle ligga på 1966 års nivå. Vi utgår från att kommunikationsministern talade om nivån budgetåret 1970/71 och då har det skett en ökning från 1966 med 137 miljoner kronor. Det är väl ändå inte så dåligt!

Jag vill också lämna den upplysningen att anslaget till statens järnvägar till icke lönsamma bansträckor i år ökar med 25 miljoner kronor. Jag tycker att det bör sättas in i sitt sammanhang för att hela bilden skall bli klar.

Alla här har uttryckt sin tillfredsställelse med den utredning som kommunikationsministern här aviserade och redogjorde för. Det vill jag också göra. En sådan utredning kan få till resultat att vi kan gå från tro till vetande i dessa frågor.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Min värderade vän herr Johansson i Norrköping har

påpekat att 1963 års trafikbeslut i själva verket ännu inte är till fullo genomfört. Även detta diskuterade vi under debatten i slutet av förra året. Det förhållandet anförde jag då som ett bevis för att man inte kunnat genomföra 1963 års trafikbeslut i detalj på det sätt som avsågs när beslutet fattades — enligt de planer man hade då skulle det ha varit genomfört redan nu.

I den gamla fjärde avdelningen i statsutskottet fick vi i motioner från olika håll framställningar om en översyn av trafikpolitiken. Den motion som statsrådet nämnde råkade vara socialdemokratisk, men liknande motioner har väckts från alla håll. Man har alltså allmänt en känsla av — låt oss inte blunda för det! — att det kan vara svårt att göra en avvägning mellan å ena sidan kostnadsprincipen, som vi tycker är riktig — bl. a. därför att den ger en mätare på effektiviteten av transportapparaten — och å andra sidan det trafikpolitiska målet att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta kostnad. När nu så många år gått sedan 1963 års trafikbeslut fattades, kan det vara naturligt att man, med hänsyn till de ändrade förhållanden som inte minst statsrådet värtaligt har skildrat, gör en översyn av tillämpningen av trafikpolitiken.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Johansson i Norrköping har rätt; anslagen har ökat i den omfattning som han anger. Men han har ändå fel — frågan är ju inte hur mycket anslagen har ökat i pengar räknat utan hur mycket vägbyggande man får ut av de pengar som anslås. Bl. a. inflationen och mervärdeskatten gör att det reellt är på det sättet att vi kommer att få mindre vägbyggande för de pengar vi erhåller under nästa budgetår än vi fick för de pengar som anslogs 1966.

Herr JOHANSSON i Norrköping (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag skulle vilja be herr Dahlgren att studera bilaga 8 s. 29 och s. 53. Där finns tabeller över beredskapsarbeten som naturligtvis också skall räknas med när man talar om vägbyggandet. Det kanske gör bilden ännu litet klarare.

Jag tycker att herr Dahlgren, som ju åker på en mycket fin väg varje gång han far till Norrköping och vidare till Stockholm — där har ju det mesta gjorts efter 1966 — borde kunna vara nöjd; det har ju skett en hel del på detta område. Att vi sedan inte fått allt är jag den förste att erkänna.

Herr Gustafson i Göteborg tyckte kanske att de upplysningar jag lämnade var bra. Vi har tidigare varit ense, och det framgick av vad herr Gustafson nyss sade att han inte helt vill springa ifrån 1963 års beslut. Han talade nämligen om kostnadsansvaret. Att vi nu har fått in det i debatten tycker jag ändå är ett framsteg.

Fru JONÄNG (c):

Herr talman! När det gäller trafikpolitiken vill jag inskränka mig till att till alla delar instämma i de anföranden som herr Dahlgren hållit. Jag tänker enbart uppehålla mig vid trafiksäkerheten; jag tycker att den blev

styvmoderligt behandlad i herr Norlings långa anförande. Jag hoppas och förväntar att den inte blir lika styvmoderligt behandlad i praktiken.

Stig Dagerman har skrivit en novell – en filmatisering av den har också visats i TV – om några lyckliga människor en solig sommardag innan olyckan drabbar dem, innan den unge mannen med sin fästmö i sällskap i sin nya bil kör över och dödar flickan som går över vägen. Den skildrar den aningslöshet som är symtomatisk för de flesta av oss när det gäller trafikolyckor – vi tror inte att det kan hända oss. Ändå riskerar – det framhöll herr Gustafson i Göteborg tidigare – var tredje svensk, med de siffror vi har i dag, att bli trafikskadad under sitt liv. Var tredje svensk.

Det är skrämmande siffror som redovisas när det gäller trafikolyckorna på våra vägar. Varje helg får vi i TV rapporter om trafikolyckor, och varje år ökar antalet skadade människor. Man beräknar att under det gångna året 1 300 människor har omkommit i trafiken. Det betyder att varje dag 3 å 4 människor dödas i trafikolyckor. År 1969 skadades ungefär 24 500 människor, varav 6 500 svårt. Under 1960-talet har en kvarts miljon människor skadats, och av dem har 15 000 å 20 000 blivit invalider. Därtill kommer de olyckor som inte blir polisanmälda.

Dessa siffror är skrämmande och alltför höga. De måste bringas ned.

Det finns lidande i dessa sammanhang som man inte kan mäta, men statens trafiksäkerhetsråd har gjort ett försök till beräkning av samhällskostnaderna för trafikolyckorna och kommit fram till att dessa uppgår till ungefär 1 337 miljoner kronor.

Mot dessa siffror har kritik riktats av professor Sune Lindström och teknologie licentiat Olof Gunnarsson, som leder en forskargrupp i trafiksäkerhet vid Chalmers tekniska högskola. I sin bok *Vägen till trafiksäkerhet* anser de att samhällskostnaderna snarare torde uppgå till 2 500 miljoner i dagens penningvärde, vilket motsvarar en olyckskostnad av cirka 75 öre per körd mil.

Vi måste få en målsättning som på lång sikt medför en olycksfri trafik men som i första etappen skulle kunna anges till en sänkning av olycksfallsfrekvensen med minst 50 procent fram till mitten av 1970-talet. Jag ser som en av våra viktigaste uppgifter – och en uppgift som vi alla borde vara eniga om – att se till att vi får till stånd denna kraftiga sänkning av olycksfrekvensen.

Som utgångspunkt för ett trafiksäkerhetsprogram för att nedbringa trafikolyckorna vill vi i centerpartiet liksom i all vår övriga politik ha människan själv i centrum och sedan anpassa trafikmiljön till människan. Det innebär bl. a. att en översyn måste göras av vår nuvarande trafiklagstiftning så att den bättre anpassas till verkligheten och de rimliga krav som kan ställas på människor i trafiken. Om en olycka beror på dålig trafikmiljö eller trafiktekniska felaktigheter, felaktigt placerade hållplatser eller liknande, är det olika myndigheter som bär ansvaret, men det blir den enskilda människan som ställs till ansvar och inga myndigheter.

Vi måste få en ökad överföring från landsväg till järnväg, från privatbilism till kollektivtrafik. Det är nödvändigt, och jag tror också att det är möjligt. En av förutsättningarna är den omprövning av trafikpolitikens målsättning som har diskuterats tidigare i dag. I de före-

tagsekonomiska kalkyler som görs tar man inte upp olycksfaktorn eller de ökade vägkostnaderna. Vad som behövs är, såsom jag ser det, en medveten styrning av trafiken från landsväg till järnväg och från privattrafik till kollektiv trafik. Statistiken visar att risken för trafikolyckor inom den kollektiva trafiken är ungefär en tiondel av risken inom den privata trafiken. Likaså torde järnvägen vara det mest trafiksäkra transportmedlet. Vi har också möjligheter att göra bättre satsningar när det gäller bekvämlighet, restider, väntetider osv. Det behövs konkurrenskraftiga kollektiva alternativ. Vi bör kunna nedbringa restiderna på järnvägen. Denna möjlighet föreligger inte när det gäller biltrafiken, ty även om bilarnas hastighetskapacitet ökas går det inte att släppa lös hela den kapaciteten på vägarna.

Jag hörde just ett intressant exempel från Frankrike, där man med tåg på ungefär 1 timme och 50 minuter kan åka de 24 milen mellan Caen och Paris för 25 svenska kronor. Det är hälften av vad motsvarande biljett i Sverige kostar. Restiden är ungefär en timme kortare än restiden på motsvarande sträcka här. Dessutom är det en glädje och en fröjd att resa på denna linje och i dessa vagnar, sägs det. De är bekväma och ändamålsenliga, och restaurangmöjligheterna är goda. Här föreligger alltså en medveten styrning av trafiken mellan två centra för att nå vissa trafikpolitiska mål.

Jag noterar med tillfredsställelse herr Norlings uttalande om att ge kollektivtrafiken en prioriterad ställning liksom jag med tillfredsställelse noterar den utredning som har beslutats.

Vår vägplan måste naturligtvis framför allt ta sikte på trafiksäkerheten. Jag skall inte gå så mycket in på detta med byggandet av vägar. Det har diskuterats förut i dag, och jag efterlyser endast – vilket tidigare har gjorts – en bättre balans mellan den växande trafiken och vägsnåren.

Ett differentierat gatusystem har betydande fördelar. Antalet olyckor per fordonskilometer är enligt Lindström och Gunnarsson 2 å 3 gånger lägre på motorvägar än på vanliga landsvägar med två körfält. Inte minst gångtrafikanterna i städer och tätorter måste ha trafiksäkra framkomstmöjligheter. Här behövs skilda gångbanor, körbanor och bussgator. Vägbelysning och vägbeläggning måste utformas på det mest ändamålsenliga sättet.

Människan är ju en irrationell faktor, och det är bara att konstatera att vi aldrig kan bli så perfekta som vi behövde vara för att uppnå en fullständig trafiksäkerhet utan olyckor. Ju mer trafiken ökar och därmed kraven på snabbare reaktioner hos oss desto fler blir riskerna för felbedömningar och misstag. Vi måste acceptera oss själva sådana vi är med de brister vi har när det gäller bedömningen av trafiksituationer. Hela trafikmiljön måste underordnas människan.

Utbildningens målsättning och metoder måste ses över. Fortbildningen måste intensifieras. Jag anser att utbildning i vinterkörning måste bli obligatorisk. Här har vi redan nu ett stort ansvar mot invandrarna, ett ansvar som jag tycker vi har försummat. Många som kommer söderifrån är ofta helt ovana vid halkkörning och konfronteras plötsligt med ett körsätt, som till yttermera visso kan vara främmande för deras temperament.

Denna trafikutbildning bör sättas in på ett tidigt stadium. Trafik-kunskap bör lekas in hos de minsta barnen och sedan accelerera under hela skoltiden. Körkortsundervisningen bör kunna integreras i studierna inom gymnasieskolan.

Sedan är frågan om inte lagstiftningen när det gäller säkerhetsbältena är något kuriös. Säkerhetsbältena är obligatorisk bilutrustning, men användandet är däremot frivilligt. Det finns undersökningar längre tillbaka som talar mycket positivt för säkerhetsbältenas betydelse, men trots det är användningen mycket låg. Man har en känsla att de används mindre och mindre. Här finns plats för information och debatt.

Övervakningen skall först och främst hjälpa trafikanterna till ökad trafiksäkerhet genom att visa på riktiga körsätt i trafiken. Det finns statistik som visar att när rikspolisens för några år sedan fyrfaldigade övervakningen på vissa vägavsnitt så blev det en nedgång i olycksfrekvensen med ungefär 30 procent. Det säger ju allt om övervakningens betydelse.

Det finns också andra sidor av trafiksäkerhetsarbetet som är angelägna: forskning, information, säkerhetsfrämjande åtgärder på motorfordonen – allt detta måste också ges en hög prioritet.

Mycket har gjorts när det gäller trafiksäkerhetens främjande, och jag vill inte förringa värdet av gjorda insatser, men vi måste få till stånd en målsättning som fram till mitten av 1970-talet sänker olycksfallsfrekvensen med minst 50 procent. Men på sikt – och det får inte vara på någon lång sikt – måste naturligtvis en olycksfri trafik vara målet. Det är en angelägen uppgift som först och främst kan spara mycket mänskligt lidande men som dessutom har en samhällsekonomisk betydelse.

Herr HJORTH (s):

Herr talman! Trafik och trafiksäkerhet är frågor som har diskuterats mycket livligt i massmedia och i andra sammanhang, inte minst mot bakgrund av den sorgkantade julhelgen och den dystra olycksfallsstatistiken på våra vägar.

Det stora intresset för dessa omfattande och svårlösta problem återspeglas också här i riksdagen i form av motioner och interpellationer. Fru Jonäng tog ju alldeles nyss upp dessa frågor, men till skillnad från henne anser jag att kommunikationsministern i sitt anförande med mycket stort allvar behandlade trafiksäkerhetsaspekterna, även om han inte i detalj gick in på problemen.

I dagarna har de preliminära siffrorna för trafikolyckorna under föregående år publicerats, och fru Jonäng nämnde några siffror som verkligen är mycket skrämmande. Dessa kalla siffror talar sitt tydliga språk. De visar att både antalet olyckor med dödlig utgång och antalet olyckor med svåra personskador ökat jämfört med 1969 års preliminära uppgifter. Antalet omkomna i trafiken var föregående år 1 081 mot 1 022 år 1969. När man vet att dödssiffran för 1969 slutligen blev 1 275 så kan vi befara att man under 1970 får inregistrera över 1 300 dödade, vilket skulle göra detta år till ett av de mest olycksdrabbade vi upplevt i trafikhänseende. Därtill kommer alla mer eller mindre svårt skadade som i månader, ja år får utstå lidanden, för många med invaliditet som följd.

En trafikolycka kan förändra hela livet för både de inblandade och deras familjer. Vi har väl alla någon eller några nära anhöriga och vänner som hårt drabbats på detta sätt. Under 1960-talet omkom omkring 12 000 personer i trafiken, och under samma tid skadades, som fru Jonäng nämnde, omkring 227 000, för att inte tala om hur många miljarder kronor detta kostat samhället och de enskilda människorna.

Vi för statistik över detta, och man försöker analysera orsakerna och komma på vilka motåtgärder som skall vidtas. Trafikdöden har blivit en farsot av väldiga mått, och man frågar sig om vi måste acceptera denna utveckling såsom något förutbestämt och oundvikligt och något som måste öka i takt med trafikutvecklingen.

Vi kan ju börja med att rannsaka oss själva och vårt beteende i trafiken, och handen på hjärtat, nog händer det väl ibland att vi syndar och bryter mot trafikreglerna. I de flesta fall sker det kanske helt ofrivilligt, men tyvärr finns det många, ja alltför många bilförare, för vilka omdöme och hänsyn är helt okända begrepp. De kommer susande i hastigheter högt över de tillåtna, oavsett om väglaget eller sikten medger detta. De gör våghalsiga omkörningar i kurvor och backkrön, de gör omkörningar så snävt att den omkörde får sin vindruta totalt igenmurad, och de har ett helt batteri med extraljus som irriterar och bländar den mötande trafiken.

Jag upplevde detta på ett högst påtagligt sätt när jag förra fredagen med bil åkte hem från Stockholm. Flera gånger kom dessa fartvidunder bakom mig, och trots att jag själv hade rätt god fart på motorvägen mot Uppsala – givetvis inom angivna fartgränser – blåste de bara förbi. De gav sig inte ens till tåls när jag själv var på omkörning förbi långträdare, utan de irriterade och bländade mig i backspegeln med sina ideliga blinkningar.

På grund av duggregnet och modden måste flera stanna för att torka rutor och strålkastare rena. Jag kunde konstatera att just dessa stillastående bilar utgör en allvarlig fara, då man i mörkret och diset på håll inte kan avgöra om de färdas på vägen eller står utanför vägbanan – detta på grund av att vägmarkeringen är dold av sand och smuts. Man är faktiskt glad när man lyckligen är hemma efter en sådan färd, och det är inte underligt att trafiken kräver så många liv.

Det är alltså många som inte respekterar trafikreglerna, vilket skulle betyda att vi betraktar trafikbrotten på ett annat och nonchalantare sätt än andra brott. Ändå medför trafikbrotten så fruktansvärda följder. Inte gör folk i allmänhet inbrott eller begår rån, ja inte ens småstölderna ingår i vårt dagliga beteendemönster, trots att inga poliser eller vakter befinner sig inom synhåll. Där fungerar vårt rättsmedvetande på ett annat sätt än i trafiken. Jag tror att trafikreglerna är något som mera måste inpräntas både i den vanliga skolundervisningen och i körskolornas undervisning. Man skulle också önska, att de ansvariga trafiksäkerhetsmyndigheterna vore litet mera eniga om tagen, så att ingen tvekan skulle råda om de åtgärder som bör vidtas.

Många anser att vi med bättre vägar skulle få en säkrare trafik. Ja visst vore det önskvärt med ökat vägbyggande, men det byggs dock årligen för en miljard kronor nya vägar, och ändå ökar trafikolyckorna. Jag har nyss

skildrat min hemfärd på motorvägen norrut från Stockholm, som ingalunda var riskfri.

Den ansökning som Uppsala läns trafiksäkerhetskommitté gjort för andra halvåret 1970 visar förresten att 50 procent av C-länets trafikdödade åkte på de uppländska Europavägarna. Av de 47 offren färdades 19 personer på E 4 och 5 på E 18. Tyvärr verkar det som om många olyckor måste skrivas på spritens konto, även om ingen statistik finns för detta. Ett faktum är dock att antalet rattfylleribrott ökar, och frågan är väl om inte den tilltagande ölkonsumtionen bland ungdomen här spelar in. Men även andra trafikanter tycks ha glömt det som tidigare var så självklart, att alkoholförtäring och bilkörning är två oförenliga begrepp. Skärpningen av promillegränsen för rattfylleri är säkert motiverad. Det som nu har blivit den stora faran i trafiken är extraljus på bilarna. De är rent livsfarliga, då de ofta bländar mötande trafikanter och orsakar svåra krockar. Här bör en lagändring komma till stånd som förbjuder användning av extraljus vid möten.

Förvånansvärt många av trafikoffren under fjolåret var fotgängare och cyklister. Det måste vara fel att så många skall behöva omkomma, när de använder sig av övergångsställen, som ju borde vara säkra passager, tycker man. Flera av övergångsställena måste förses med trafikljus och bättre belysning samt även tydligare markeras. En ökad propaganda för användandet av reflexer bör också sättas in, och användandet av reflexer bör eventuellt också göras obligatoriskt. De många cyklister och mopedister som dödas eller skadas i trafiken understryker angelägenheten av att vi får fram fler och bättre cykelbanor. Särskilt vintertid bör uppmärksammas att vägrenhållningen görs snabbare och effektivare på dessa.

Jag tror också att man i större utsträckning måste satsa på kollektivtrafiken, även om utvecklingen går åt motsatt håll. Här kommer kommunerna med i bilden. Deras ansvar blir större när trafikunderlaget sviktar och de reguljära förbindelserna blir olönsamma. Det är framför allt de äldre och andra som bor i glesbygder och som saknar bil som blir lidande, när kommunikationerna upphör. En hel del försök till glesbygds- trafik har gjorts och kommer väl också att göras i fortsättningen. Jag kan berätta att det i min hemkommun, Dannemora i nordöstra Uppland, gjorts intressanta försök. Efter en socialdemokratisk motion har vi på försök under något år bedrivit skjutsar med buss ifrån kommunens ytterområden in till tätorten Österbybruk. Vi har för närvarande fyra olika busslinjer som varje fredag går in till centralorten. Där får passagerarna några timmar till förfogande för att göra affärer, uträtta post- och bankärenden, gå till försäkringskassan samt kanske hälsa på bekanta på kommunens ålderdoms- och pensionärshem. Glesbygds- skjutsarna har blivit mycket populära. Turerna är tills vidare helt avgiftsfria, men det blir ingen tyngande utgift i vår budget, och samtidigt som dessa människor, vilka med sina skatter bidrar till tätortens utveckling, får en bättre service, ger turerna ett bättre underlag för tätortens affärer och serviceanordningar. Denna verksamhet har uppmärksammats av landstinget i dess trafikutredning. Landstinget rekommenderar andra kommuner att följa efter, och vår kommuns initiativ har

redan fått efterföljare. Landstinget har även sagt sig vara berett att ekonomiskt stödja en sådan verksamhet.

Det finns säkert mycket mer att tillägga om både trafik och trafiksäkerhetsarbete, men lika väl som man kräver hänsyn på våra vägar måste vi kanske också i denna kammare visa hänsyn mot varandra och ej tala för länge.

Låt mig bara till sist, herr talman, säga att vi alla, stat, landsting och kommuner samt organisationer och enskilda, måste hjälpas åt för att hejda och minska trafikdöden. De ordentliga och laglydiga trafikanterna – i den mån sådana fortfarande finns – får finna sig i ytterligare bestämmelser och inskränkningar. Om så är nödvändigt, får man inte dra sig för att vidta drastiska åtgärder. Det väsentliga är att minska de mänskliga lidanden som alla trafikolyckor betyder. Sedan kan det inte hjälpas om en eller annan kommer några minuter senare fram till bestämmelseorten. Det viktigaste är ändå att så många som möjligt kommer fram till resmålet.

Herr ENSKOG (fp):

Herr talman! Det vore frestande att ta upp kommunikationsfrågorna i stort i detta anförande. Det finns åtskilligt att säga om telekommunikationerna, om vägfrågorna, om trafiksäkerhetsfrågorna och om järnvägs-transporterna. Jag skall inte göra det. Herr Gustafson i Göteborg och flera andra talare har här mycket bra och mycket ingående behandlat dessa frågor, så jag skall nöja mig med att ta upp ett par andra frågor. Jag börjar med Mäljarledens fördjupning.

I bilaga 8 till statsverkspropositionen – det gäller alltså kommunikationsdepartementets ärenden – på sidan 243, den sista textsidan, tas frågan om Mäljarleden upp till behandling. Det är med tvekan jag använder ordet behandling, eftersom denna för en av vårt lands viktigaste industribygder så väsentliga fråga avfärdas på några få rader. Jag kan gott citera alla åtta meningarna.

”Sjöfartsverket har lagt fram förslag till en begränsad utbyggnad av Södertälje kanal. Kostnaderna för arbetet enbart i kanalen beräknas till 21,5 milj. kronor. Härtill skall läggas kostnaden för erforderlig uppmuddring och fördjupning av Mälaren m. m. om ca 14 milj. kronor. Sjöfartsverket, som dock inte tagit in kostnaderna för de tillkommande farledsarbetena i Mälaren i den redovisade trafikvinstkalkylen, anser att utbyggnaden av kanalen bör betraktas som lönsam. Samtidigt framhåller verket Hammarbyledens betydelse från konkurrenssynpunkt och menar att möjligheterna till framtida taxehöjningar är begränsade. Mäljarfarledskommittén, som av sjöfartsverket har beretts tillfälle att yttra sig, konstaterar att den föreslagna utbyggnaden endast innebär en smärre kapacitetshöjning och anser förslaget i första hand tillkommet för att höja farledens säkerhetsstandard. Jag har för min del”, fortsätter kommunikationsministern, ”inte övertygats av det framlagda utredningsmaterialet om att projektet har den säkra lönsamhet, att det – vid en prioritering med andra angelägna investeringsändamål – f. n. bör komma till utförande. Jag är med hänsyn härtill inte beredd att tillstyrka några investeringsmedel för ändamålet.”

Nr 14

Fredagen den
22 januari 1971

*Allmänpolitisk
debatt*

Kommunikationsministern anser alltså att det inte behöver anföras mer som motivering för att en viktig trafikled skall hindras i sin utveckling. Det belopp som staten skall svara för är 21,5 miljoner kronor för själva Södertälje kanal. Kostnaden för själva leden i Mälaren är Västmanlands läns landsting och kommunerna Köping och Västerås beredda att bekosta. Dessa intressenter anser, liksom sjöfartsverket, att investeringen är lönsam. Man har under många år utrett denna fråga och man har funnit att det är nödvändigt att farleden byggs ut.

Hamnarna i Västerås och Köping har successivt förbättrats, och under de senaste åren har investeringar där gjorts för flera tiotal miljoner, och utbyggnaderna fortsätter. Hur kan detta komma sig? Kommunikationsministern säger ju, att han av det framlagda utredningsmaterialet inte övertygats om att projektet har den säkra lönsamhet att det för närvarande bör komma till utförande.

Jo, det är så att den transporterade godsmängden ökar, och den ökar snabbt. Om man ser på den totala varutrafiken i enbart Västerås hamn, så var den år 1961 knappt 1,1 miljoner ton men den har sedan successivt ökat till 1,7 miljoner ton år 1968, 2,6 miljoner ton år 1969 och 2,8 miljoner ton under förra året. Om vi till detta lägger cirka 0,9 miljoner ton i Köpings hamn, kommer vi för dessa båda hamnar upp i cirka 3,7 miljoner ton, dvs. det motsvarar mer än 1 000 järnvägsvagnar lastade med 10 ton per styck varje dygn året runt, vardag som helgdag. Eftersom större delen av denna mängd är ankommande gods, skulle en stor del av dessa vagnar gå tomma tillbaka till den hamn som blev aktuell om Mälartrafiken stoppades.

Någon kanske undrar varför vi vill ha en fördjupning av Mälarleden när det kan transporteras så stora godsmängder i den farled vi nu har. Jag vill därför redovisa några viktiga skäl som talar för en fördjupning av Mälarleden.

1. Genom en ökning av leden från ett minsta djup av 6,8 m till 7,6 m och samtidigt förbättring av leden erhålles större säkerhetsmarginaler genom att det blir lättare att navigera.

2. Större fartyg skulle kunna trafikera leden. För närvarande kan fartyg på cirka 4 300 ton gå genom leden med full last. En fördjupad led skulle kunna ta emot fullastade fartyg om cirka 7 500 ton. Jag kan nämna att vissa rederier har långt avancerade planer på att anskaffa fartyg av denna storlek. De beräknas kosta 10, kanske upp mot 15 miljoner kronor per styck. Kostnaderna för själva fördjupningen är alltså i jämförelse därmed relativt små.

3. Några nyanskaffningar av fartyg om 3 000–4 000 ton tycks inte äga rum. Den flotta som trafikerar Mälarleden blir därför allt äldre och omodernare för varje år som går utan att något görs åt fördjupningen.

4. I det stora industriområde, som betjänas av Mälarleden, har det gjorts miljardinvesteringar i toppmoderna industrier och värmekraftverk. Som jag nyss nämnde har under de senaste åren satsats tiotal miljoner i hamnanläggningar med nya kajer och stora bergrumsanläggningar för lagring av olja, och utbyggnaderna fortsätter.

5. Man kan inte för en kostnad av exempelvis 25 miljoner kronor flytta de industrier i t. ex. Köping, vilka till stor del är beroende av goda

sjöförbindelser, ut till någon saltsjöhamn. Det skulle kosta hundratals miljoner att göra en sådan utflyttning.

Herr talman! Regeringen har uttalat att man är mycket intresserad av industriinvesteringar och även av att underlätta för industrin att bedriva sin verksamhet. Det är nämligen nödvändigt för att AB Sverige skall kunna fortsätta att försörja oss alla – helst bättre än tidigare. Avslaget på Mälarledens fördjupning är därför oförståeligt för oss, som bor och verkar i den aktuella regionen. Vill man kanske avindustrialisera hela Bergslagen, vilket skulle bli följden om man stängde Södertälje kanal? Slussarna i Södertälje kanal måste ganska snart genomgå en genomgripande förändring, om sjöfarten där skall kunna fortsätta. Det är dessutom oerhört mycket kostsammare – kanske tio gånger så dyrt – att transportera massgods på järnväg och landsväg än att göra det sjövägen. Man bör i detta sammanhang lägga märke till att avståndet från Landsort till Stockholms hamn endast är 9 km kortare än avståndet från Landsort till hamnen i Västerås. Denna hamn brukar för övrigt under normala vintrar vara den nordligaste som är öppen året runt.

Jag kan inte fatta att man så enkelt kan avfärda sjöfartsverkets förslag, som man nu gjort. Är man verkligen så mycket bättre experter i regeringen än alla andra berörda intressenter är?

Herr talman! Låt mig till sist beröra en annan fråga, som har med kommunikationer av ett annat slag att göra.

Jag blev för ett par dagar sedan uppringd av en folkpensionär, som bor ensam i en handikapplägenhet och som kan klara sig hjälpligt, trots att han är helt rullstolsbunden. Han är mycket glad åt att han har både telefon och TV-apparat. Nu var han dock mycket bekymrad. Hans folkpension och hans bostadstillägg räcker med nöd och näppe till hans nuvarande utgifter för det allra nödvändigaste inklusive någon enstaka extra bilskjuts utöver dem han får. Han anser att det skulle bli mycket svårt att få pengar över till en ännu dyrare TV-licens. Højningen av folkpensionen beräknade han skulle gå åt till momshøjningen på de varor han var tvungen att inhandla. Han undrade om inte Sveriges Radios verksamhet skulle kunna rationaliseras, så att man slapp höja avgiften.

Jag lovade att ta upp problemet, och det har jag nu gjort. Jag vill erinra om ett annat företag som för några år sedan hade det dåligt ställt, nämligen SAS. Där satte man till en kraftfull expert, som på kort tid lyckades skära ned kostnaderna så att företaget sedan burit sig. Herr talman! Hur vore det att låta en Nicolin titta också på Sveriges Radio?

Fru THUNVALL (s):

Herr talman! Så här i slutet av denna avdelning av debatten skall jag inte gå in i den stora trafikpolitiska diskussion som förts mellan några av de föregående talarna. Jag kan instämma i herr Hjorths anförande men vill därutöver ta upp några detaljer och önskemål rörande trafiksäkerhetsarbetet.

I statsverkspropositionen redovisas ökningen av bilarnas antal under 1960-talet, och mot den bakgrunden noteras att i relation till antalet registrerade bilar har en väsentlig nedgång skett av antalet registrerade personskador vid trafikolyckor. Under 1969 registrerades sålunda 24 474

Nr 14

Fredagen den
22 januari 1971

*Allmänpolitisk
debatt*

personskadefall, varav 1 275 med dödlig utgång, vilket också någon tidigare talare har nämnt.

Herr talman! Procentuellt kanske det är en nedgång i jämförelse med tidigare år, men siffrorna är ändå skrämmande – här vill jag instämma med de föregående talarna i ämnet. När man vet att dödade och skadade i trafiken, förutom de mänskliga tragedierna, kostar samhället stora summor – under 1960-talet har summan beräknats till 20 miljarder kronor – så måste det vara angeläget att satsa på förebyggande åtgärder. Ett intensifierat upplysningsarbete är, som jag ser det, en av de grundläggande förutsättningarna för framgång i våra strävanden att öka trafiksäkerheten.

Inte bara staten utan också landsting och kommuner får vidkännas kostnader härvidlag. Landstingens utgifter för sjukvård på grund av trafikolyckor uppgår till stora summor, och trots att det här kanske inte är rätt forum vill jag ändå framhålla värdet av det stöd som landstingen ger till sina trafiksäkerhetsråd för deras upplysningsverksamhet och kampanjer. Tyvärr är mitt eget landsting ett av de fem som inte ger bidrag, och det beklagar jag livligt, eftersom det skulle ge oss motsvarande summa från NTF. Lyckligtvis får vi ändå något från det hållet, och det är vi tacksamma för. Tyvärr har länet också hört till de mera olycksdrabbade under de senaste åren, och en ökning har skett av antalet fotgängare som förolyckats eller skadats i trafiken. För den som i likhet med mig tror på att en intensifierad upplysning skulle ha god effekt är det beklagligt att det inte finns medel att genomföra planerade aktiviteter och kampanjer. I det här fallet gäller min kritik de landsting som inte ger bidrag.

Den förebyggande verksamheten bör sättas in så tidigt som möjligt också på detta område. Jag vill nämna det föredömliga initiativ som NTF har tagit med inrättandet av barntrafikklubbar, avsedda för barn i åldern 3–7 år. Början gjordes 1966. Barnen får vara med mot en avgift, från 3 års ålder. Den grund som här läggs till vad jag vill kalla förstånd i trafiken är värdefull – jag har sett bevis på det – och jag hoppas mycket på den generation som fått denna tidiga vägledning. Denna trafikklubb är också en utmärkt trafiksäkerhetsskola för föräldrarna. Det är min förhoppning att NTF skall kunna fortsätta detta arbete trots att anslaget inte blev större i år än tidigare, medan antalet barn ökar med varje ny kull treåringar.

Av de barn som kommit upp i skolåldern är allt fler numera hänvisade till skolskjutsar till och från skolan. Den skärpning av bestämmelserna därvidlag som skett från årsskiftet kommer säkert att ge resultat i form av ökad trafiksäkerhet. Vid avstigning händer det emellertid alltjämt att en del barn måste korsa vägbanan efteråt, och antalet olyckor vid sådana tillfällen har ökat. I USA är det stopplikt dvs. förbud att köra om stillastående skolskjuts. Jag skulle önska att ett sådant förbud också infördes i vårt land.

Herr talman! Statsrådet Norling har vid något tillfälle sagt att han kunde tänka sig lagstiftning beträffande reflexmaterial för gående samt att det också skulle vara obligatoriskt att använda säkerhetsbälte när man kör bil eller åker som passagerare. Obligatoriska reflexer har i flera år

varit ett krav från många av oss här i riksdagen, men dessa krav har avslagits av utskott och riksdag, och många onödiga s. k. mörkerolyckor har inträffat. Kanske kan vi nu om det kommer ett förslag från regeringen, vilket alltså eventuellt övervägs, få ökad säkerhet i trafiken också på detta område. Obligatorisk användning av säkerhetsbälte är en livförsäkring som jag ser det, men jag har ändå viss förståelse för dem som inte vill använda säkerhetsbälten eftersom de ofta är krångliga och besvärliga både att ställa in rätt och att ta av och på. Vi kräver säkerhetsbälten som är lätta att ta på och också att ta av och som ger ett fullgott skydd.

Jag hörde häromdagen att man i någon delstat i Australien infört obligatorium beträffande säkerhetsbälten. Med vår trafiktäthet borde vi varit först på området.

I november ställde jag en enkel fråga beträffande extraljusen på många bilar. Jag ville då veta hur långt man kommit med det arbete som pågick i frågan. Statsrådet svarade att den internationella arbetsgruppen skulle framlägga förslag i slutet av januari. Kritiken mot extraljusen, som tydligen ofta är felinställda eller felmonterade, har skärpts, såsom även herr Hjorth påpekade i sitt anförande. Jag förväntar att det inte skall dröja alltför länge innan vi får förslag som reglerar denna fråga.

Herr talman! Genom att ta upp några få detaljer som jag tror kan förbättra trafiksäkerheten har jag givetvis inte ansett att allt skulle vara bra bara dessa åtgärder vidtas. Ökningen av biltrafiken, biltätheten, kräver t. ex. utbyggnad av våra vägar. Vi har dock inte möjlighet att bygga ut dem i den takt som behövs – det var även herr statsrådet inne på i sitt anförande. Men då är det i stället angeläget att vi gör allt som vi kan för den kollektiva trafiken så att den bättre kan hävda sig i konkurrensen. En ökad användning av den kollektiva trafiken skulle enligt min uppfattning avlasta vägarna mycket av den alltmera tätande biltrafiken och därmed öka trafiksäkerheten.

När det gäller de trafiksäkerhetsfrämjande åtgärderna kan vi inte förvänta att allt skall bli bra bara de genomföres. Det har flera talare påpekat. Det gäller först och sist att alla trafikanter antingen vi kör bil eller är gående uppför oss så i trafiken att vi själva bidrar till en ökad trafiksäkerhet. Där kan inte någon lagstiftning hjälpa, men som jag tidigare sagt tror jag på upplysning.

I sitt anförande om världens framtid och möjlighet att överleva citerade Inga Thorsson sent i tisdags kväll uttrycket att "människan är människans värsta fiende". Detta gäller faktiskt också människorna i trafiken i dag.

Jag håller med fru Jonäng om att vi skall sätta människan i centrum även på trafiksäkerhetens område. Den uppfattningen är centern inte ensam om, men förutom de åtgärder som nämnts gäller det, som jag sade, människornas eget uppförande och känsla av ansvar. Vi måste hjälpas åt, vilken trafikantgrupp vi än tillhör, att uppträda så att vi kan ändra på det citat fru Thorsson nämnde, så att det när det gäller trafiksäkerheten i stället kan sägas att människan blir människans bästa vän.

Herr MATTSSON i Lane-Herrestad (c):

Herr talman! Nu övergår vi till det sista avsnittet av de ämnesområden som behandlas i denna remissdebatt – utbildnings- och kulturfrågor.

Om skolan kan sägas att den aldrig blir färdig. Undan för undan uppstår situationer som gör det nödvändigt att vidta ändringar, och årets statsverksproposition ger oss besked om att vi kan vänta förslag till reformer framdeles. Det gäller bl. a. förskola för alla barn, vuxenutbildningen och försök med en uppsökande verksamhet på det området samt naturligtvis det förslag som aviserats om vidgade möjligheter för studieintresserade att få tillträde till högre utbildning.

Under 1960-talet genomförde vi betydande reformer på skolans område. Syftet var att ge goda kunskaper, stimulera till självständigt och kritiskt tänkande, utveckla förmågan till samarbete och söka förverkliga jämlikheten. De förbättrade möjligheter som nu finns att erhålla en god utbildning är naturligtvis av grundläggande betydelse. Visst kan man peka på brister i dagens skola – inget mänskligt är ju fullkomligt. Men den kritik som framförts har många gånger varit onyanserad. Det har emellertid också det bemötande varit som kritiken ofta har fått.

Jag behöver bara erinra om de svar som lämnats när betygsfrågan har förts på tal. Det har varit en alldeles hopplös uppgift att vinna förståelse för att den relativa betygsskalan inte fungerar i praktiken. Anledningen till att jag nu tar upp den frågan är att enligt min mening har den överlägsna attityd som visats i betygsdebatten försvårat möjligheterna för skolan att vinna förståelse och förtroende i många hem. Betygen berör som alla vet väsentliga frågor för den enskilda människan – de är avgörande för tillträde till olika riktningar av fortsatta studier.

Vi som möter problemen ute på fältet har hävdat det angelägna i att de anvisningar som skolöverstyrelsen har utfärdat till skolledare och lärare verkligen tas på allvar och följs. I debatten hänvisas det ofta till dessa anvisningar, men i praktiken har de inte följts. Hade det skett skulle mycket av irritationen och kritiken på skolans område ha kunnat undvikas.

Begreppet utbildning har fått en alltför stark prägel av teoretiska studier. Aktningen och respekten för manuella yrken är inte vad de borde vara. Det är oroväckande sett från såväl den enskildes som samhällets synpunkt. Det kan nämligen innebära att många människor skaffar sig en utbildning som de inte passar för. De kan då inte känna arbetsglädje och trivsel i tillvaron. Det innebär också att vi inte får tillräckligt många som utför manuellt arbete. Oron ökar för vad många av de högskoleutbildade skall göra sedan de tagit sin examen.

Många anser att alla kan klara grundskolans kurser och att alla skall känna det meningsfullt att gå där. Det är för all del en vacker målsättning, men med tanke på att variationsmöjligheterna är begränsade är det dock att kräva för mycket av en del elever, om man väntar sig att de skall känna den trivsel i skolarbetet som är nödvändig. För mig framstår det som eftersträvansvärt att vi ger de praktiskt begåvade eleverna fler chanser att utveckla sina talanger. Den synpunkten framfördes när vi antog grundskolans nya läroplan, men det gick inte då att vinna gehör för den. Man talar ju om att det skall vara så stor

enhetlighet som möjligt. Följden blir emellertid att i dagens skola får de elever de lägsta betygen som har praktisk begåvning men inte klarar de teoretiska studierna. De blir också lätt betraktade som hopplösa fall. De har emellertid ofta gott om inneboende energi, och den får många gånger utlopp genom att de tar sig för sådant som inte är tillåtet vare sig i skolan eller på andra platser. Och så har vi disciplinproblemen där. Om vi gjorde mer i grundskolan för att tillfredsställa de praktiskt begåvade elevernas önskemål, skulle mycket kunna vinnas också då det gäller ordning och reda i skolan.

Skolan är en arbetsplats och de som arbetar där har både förmåner och skyldigheter. Från den synpunkten tror jag att vi skall se frågan om disciplin och arbetsro i skolan och klassrummet. Förhållandet i skolan som helhet såväl som i klassrummet kan uppenbarligen vara mycket olika. Detsamma gäller klassens sammansättning, lärarens personlighet osv. Här varierar det från en mycket gynnsam kombination till den mest ogynnsamma. Det bidrar givetvis till oro på arbetsplatsen, om där inte är bra förhållanden. Vi måste då ha klart för oss att spänningar och oordning på arbetsplatsen, i det här fallet skolan, träffar läraren mycket hårt. Det är naturligt att den lärare, som råkar ut för en disciplinupplösning och ett hotfullt, ohörsamt, ja, ovärdigt uppträdande från elevernas sida, måste känna sin situation som närmast outhärdlig. Vi har hört talas om att det förekommer en grymhet mot och en förnedrande förödmjukelse av lärarna som det kan vara olidligt att leva under. Nu skall man inte generalisera och påstå, att så är det i dagens skola, men det är fel att säga att sådant inte förekommer. Givetvis finns också motsatsen, där lärarna i sin kontakt med eleverna fylls av glädje i arbetet.

Jag vill emellertid gärna ha sagt att det också är synnerligen angeläget att vi kan uppnå en god kontakt mellan hem och skola och få till stånd en saklig information till hemmen om skolan och dess arbete. I det avseendet finns det önskemål om förbättringar. Nu skall eleverna i en del klasser inte som tidigare få terminsbetyg, och det kan inte hjälpas att detta rätt allmänt — åtminstone nu i början — uppfattas som en minskning av kontakten mellan hemmet och skolan. Man kan för all del tala om att man skall göra så och så, man skall kunna kalla till sig föräldrarna, de skall få tio minuter eller en kvart på sig för att tala med lärarna osv., men hur fungerar det i praktiken? Så mycket skall i alla fall sägas som att denna fråga måste ägnas stor uppmärksamhet framöver, om vi vill nå det mål som avses: en bättre kontakt mellan hemmet och skolan.

I många skolor finns i dag elever som har besvärligt att följa undervisningen därför att de har svårt både att tala och förstå det svenska språket. Det är en angelägen uppgift att bereda såväl de vuxna invandrarna som deras barn tillfälle att lära sig vårt språk. Därigenom får de större möjlighet att känna samhörighet med vårt samhälle och med de svenska medborgarna. Den föreslagna höjningen av anslaget till svenskundervisning åt invandrare är bra. Det gäller nu att använda de många miljonerna på allra bästa sätt. Det sista har jag velat säga därför att jag vet att det i den allmänna debatten ibland framhålles att kvaliteten borde förbättras när det gäller denna undervisning.

Under årens lopp har studieförbunden, åtminstone några av dem, organiserat svenskundervisning för invandrare, och i många fall har det lyckats bra. Men sedan invandrarna blivit så många föreligger det risk för att det kan bli en alltför krävande uppgift för studieförbunden att svara för organiserandet av denna undervisning. Det kan diskuteras om inte kommunerna borde svara för huvudmannskapet med hjälp av studieförbunden, som har en betydande erfarenhet på många områden. Det är möjligt att studieförbunden i stället för svenskundervisning skulle kunna ge invandrarna en värdefull hjälp med att förvärva kunskaper om det svenska samhället.

I statsverkspropositionen erinras också om det förslag som gäller vidgade möjligheter till tillträde till högre utbildning och att detta förslag remissbehandlas. Enligt min mening är det ett rättvisekrav att studielämpliga personer ges tillfälle att studera även om de saknar den formella behörigheten men på annat sätt har skaffat sig motsvarande kunskaper genom t. ex. facklig utbildning, arbetsmarknadsutbildning, studier inom bildningsförbund, verksamhet i organisationer eller kommuner. Rekryteringen till högre utbildning bör göras så litet som möjligt beroende av sociala grupperingar. För närvarande sker i de flesta fall urvalet till högre studier redan mellan de förgymnasiala och gymnasiala studierna. Elever som kommer från hem där det saknas studietraditioner väljer i stor utsträckning direkt yrkesutbildande linjer i stället för att satsa på en allmän teoretisk linje, detta även om de i många fall har studieförutsättningar.

Man kan emellertid mycket väl tänka sig att en hel del av dem som valt ett manuellt yrke kan få andra intressen sedan de varit ute i arbetslivet någon tid. Då har de i allmänhet hittills varit avstängda från möjligheter till högre utbildning på grund av de krav som har rått och råder. Enligt min mening bör detta ändras. Om en person efter att ha varit ute i förvärsarbete under flera år visar sig ha intresse och förutsättningar för studier, bör vederbörande få möjlighet till högre utbildning även om gymnasieexamen saknas.

I detta sammanhang har det även diskuterats om praktiskt arbete skall ge meritpoäng för tillträde till spärrad utbildning. För min del anser jag det vara av värde om de som ägnar sig åt högre utbildning även skaffar sig erfarenheter från det praktiska arbetslivet. Detta ökar förståelsen olika folkgrupper emellan. Genom arbetslivserfarenhet kan många yrkesutövare med akademisk utbildning erhålla bättre förutsättningar att fullgöra sitt arbete på ett tillfredsställande sätt.

Det finns mycket att säga beträffande skolan och utbildningen. Skolöverstyrelsen framhåller i sina petita att det fortsatta arbetet när det gäller grundskolan och gymnasieskolan i första hand måste inriktas på att konsolidera de nya organisationerna och förfina den administration som reglerar verksamheten. Även om man inte skall rekommendera stillastående i utbildningsavseende, eftersom skolan då får svårt att hålla sig i samklang med utvecklingen, tror jag att det är klokt att det ges möjligheter till en konsolidering. Men det behövs en utvärdering av de resultat som uppnåtts.

Jag vill säga några ord om de handikappade och utbildningen.

Under innevarande budgetår prövas inom skolöverstyrelsen en fastare form av samarbete mellan styrelsen och handikapporganisationerna, och det kan man vara glad för. Men det behöver också i skolan ordnas med sådan undervisning till eleverna att de lär sig att i det praktiska livet visa större hänsyn mot och förståelse för de avvikande, de annorlunda. Vi betraktar oss som ett kulturellt högtstående folk, och det måste även innebära att vi i det praktiska livet visar avsevärt mera hänsyn mot de medmänniskor som är avvikande i förhållande till majoriteten. Till sammans är de många – siffran en miljon har nämnts på allvar. Det behövs alltså enligt min mening att man i skolundervisningen bättre beaktar behovet av undervisning om de handikappades problem.

I går och i dag har en konferens pågått här i Stockholm rörande de handikappades problem, och man har där diskuterat också 1971 års statsverksproposition. Det trängda budgetläget har ju gjort att finansministern på många områden måst vara restriktiv. Men på denna konferens har många hårda ord yttrats. Man har talat om besvikelse, man har sagt att man med bestörtning konstaterat att det inte gått att få mera pengar till de handikappades kulturella verksamhet, man har talat om riskerna för en standardsänkning och om att det blir vidgade klyftor och bestående orättvisor, man har talat om svek mot de mest eftersatta i samhället osv. Det är självfallet att dessa frågor måste ägnas uppmärksamhet så långt det nu är möjligt också under denna riksdag. Jag vet att vi ofta får höra att det är dyrt att hjälpa de handikappade. Men här är det fråga om solidaritet, fråga om att verkligen vilja hjälpa dessa människor.

Detta med att det är dyrt är för övrigt ett argument som man ofta möter när det gäller att ge allmänheten ökade möjligheter till kulturella yttringar. Och visst kostar det. Men vårt liv skulle bli mycket fattigare och torftigare om vi inte hade våra kulturarbetare – det må vara författare, bildkonstnärer, musikutövare, scenkonstnärer och andra som genom sitt arbete ger färg åt vardagen.

Jag känner mig övertygad om att människorna i betydande omfattning sätter stort värde på detta arbete, och det finns många önskemål härvidlag. Det gäller en bättre ersättning åt författare för utlåning av deras verk, det gäller de handikappades möjligheter att tillgodogöra sig kulturens yttringar, det gäller biblioteken, teatern osv. Våra kulturarbetare måste också få direktkontakt med människorna genom lokala och regionala kulturaktiviteter, och man vill också att radio och TV i ännu större utsträckning skall få möjlighet att tillmötesgå önskemål på det kulturella området. Radio och TV är en betydande kulturfaktor och har såsom medium ett stort ansvar. Programmen blir ofta diskuterade och olika meningar görs gällande. Jag skall inte här ta upp en debatt om programmen men vill gärna framhålla önskvärdheten av att man söker tillgodose olika intressen. Det är sannerligen inte utan betydelse vilka program som sänds – det gäller också det kulturella området.

Kulturpolitiken är ett av samhällets instrument för att främja gemenskap och tolerans. Den mångskiftande verksamhet som kulturpolitiken omspannar kan också öka den enskildes personliga utveckling.

Enligt min mening är kristendomens uppfattning om människovärdet en grund för kulturpolitiken. Visst finns det människor med olika

livsåskådningar, och visst måste vi ha förmåga att leva tillsammans med människor som har annan kulturell, religiös och social bakgrund än den vi som svenskar har. Normerna är olika. Men som jag ser det måste det finnas en gemensam grund: individernas ansvar för varandra.

I detta anförande – under vilket fru andre vice talmannen övertog ledningen av kammarens förhandlingar – instämde herrar Eriks-son i Ulfsbyn, Torwald, Gernandt, Bengtsson i Göteborg, Olsson i Sundsvall, Håkansson, Dahlgren, Kristiansson i Harplinge och Karlsson i Mariefred (samtliga c).

Herr NORDSTRANDH (m):

Fru talman! Det gläder ett gammalt utbildningshjärta att det i denna sena del av remissdebatten finns så stort intresse för utbildningsfrågorna som jag upplever här.

I Kungl. Maj:ts tal på rikssalen vid riksdagens öppnande hette det: "För utbildningsväsendet, forskningen och kultursektorn föreslås fortsatt utbyggnad." Det är nu en sanning med mycket stora modifikationer. Den totala anslagsökningen på 5,5 procent beror nästan uteslutande på tidigare beslut och automatiska kostnadshöjningar. Den enda verkliga expansionen synes falla på vuxenutbildningen, någonting som naturligtvis i och för sig är tacknämligt.

Kultursektorn har utsatts för en mycket hårdhänt budgetmangling. Höjningarna inskränker sig ofta i stort sett till den nödvändiga ökningen av arbetsgivaravgiften. Det ordas mycket om kulturskaparnas ekonomiska förhållanden, men mer än ord blir det i stort sett inte, under hänvisning till det statliga kulturrådets arbete, detta kulturråd som tycks skola bli något slags Mädchen für alles.

Vad beträffar universiteten läggs den första delen av den icke-automatiska ökningen på forskarutbildningen, främst på sådana fakulteter som har den ogynnsammaste proportionen lärare—studenter. Prutningen på universitetskanslersämbetets äskanden är mycket hård. Nedskärningarna rör sig om bortåt hälften av det begärda. Värst är det i fråga om doktorandstipendierna. Kanslern begär 240 nya; regeringen går med på 50. Vägen till det mål som uppställdes för forskarutbildningen, då riksdagen beslöt om den, blir längre och längre, knaggligare och knaggligare. Här håller regeringen nästan på – om man inte accelererar takten i den utlovade utbyggnaden – att skapa sig en anslående gravvård. Inte mindre än ca 10 000 studerande lär idka eller vilja idka doktorandstudier på mer eller mindre lösa förutsättningar. Här reser sig faktiskt frågan: Måste måhända doktorandutbildningen begränsas? Tragedier av olika slag kan kanske eljest befaras.

Bilaga 10 till årets statsverksproposition, utbildningsdepartementets huvudtitel, är alltså en ganska dyster läsning för den utbildnings- och kulturintresserade. Enviget med herr Sträng har – jag kan inte finna annat – inte utfallit till herr Carlssons förmån, vilket väl ingen heller hade vågat hoppas. Man kan börja tala om ett reformstopp, som kanske i och för sig även av andra skäl är nödvändigt. De redan beslutade reformer som håller på att genomföras hamnar emellertid också i farozonen. De

kan komma att stanna på papperet eller ytterligare – vilket är värre – försämrade situationen inom vårt undervisningsväsen i praktiskt taget hela dess utsträckning.

1971 års skolvecka i Göteborg hade ett tema av brännande aktualitet: skolans kunskapsmål. Vad som där redovisades blev en synnerligen värdefull inventering. Kunskapsnivån är – jag tycker nog man kan utläsa det – i sjunkande, kanske främst i de centrala ämnena moderna språk, svenska och matematik. Det hjälper inte att hänvisa till att så många fler ungdomar numera får längre utbildning än tidigare. Kvalitet och kvantitet – detta har jag sagt flera gånger förut – är och skall inte vara oförenliga storheter. Målet är självfallet att *alla* skall få bättre och effektivare undervisning.

Ingen advokatyr i världen kan rädda statsrådet Carlsson, föregångaren Palme och deras medhjälpare från ansvaret för att den svenska skolan, ja, också delar av den lägre universitetsundervisningen med de relativt många studiemisslyckandena, befinner sig i någonting som skulle kunna kallas en krissituation. Det räcker med att hänvisa till den pågående maktstriden om hur de studerande som står inför avvisningshot skall hanteras. Felet ligger inte – detta är jag angelägen att konstatera – hos lärarna på någon nivå. Utan deras hängivna och uppoffrande arbete med att hålla det hela flytande – sannerligen inte alltid belönat från regeringshåll – skulle bilden varit mörkare. Hos ledande skolpolitiker – jag adresserar mig till statsrådet Carlsson och statsrådet Moberg och toppen inom skolöverstyrelsen – finns en underlig benägenhet att bortförklara de dåliga undervisningsresultat som uppnås, inte generellt men på många håll. En riktigare metod är att lyssna till kritikerna inom yrkesliv och universitet – och de har en del bistra ord att säga – så att man på det sättet bättre kan uppfylla de fordringar som måste ställas på vår undervisning om vi skall kunna klara t. ex. den internationella konkurrensen.

En ganska fantastisk affär har på sistone kommit i dagen. Förgången höst insändes till universitetskanslersämbetet av en utbildningsledare vid språkvetenskapliga sektionen vid Lunds universitet en upplysande rapport om studenternas språkfärdigheter. När ingen reaktion förmärktes lät avsändaren höra av sig på kanslersämbetet och fick då av en tjänsteman till svar att man tjänade den egna saken bäst genom att ligga lågt under valrörelsen. Är detta riktigt – och jag finner ingen större anledning att betvivla sanningshalten i det – rimmar det väl med SÖ-generalens uttalande att utredningen om skolans inre arbete borde inta samma hållning medan den avvaktade vilken regering vi skulle få.

Den upplysande rapporten förblev i stort sett okänd för offentligheten under valrörelsen och efter denna. Tystnaden åstadkoms alltså genom någonting som man skulle kunna kalla påtryckningar. Lyckligtvis kom de ansvariga politikerna ändå inte undan. Det har inte, som månaders debatt nu visat, gått att dämpa uppmärksamheten kring misslyckandet.

En konferens beträffande språkundervisning skall hållas den 9 och 10 februari mellan skola och universitet, vilket är bra i och för sig. Det räcker emellertid inte. Det är inte bara språkundervisningen som kanske håller på att gå litet på sned. Problemen är nog större.

En omfattande motion med förslag till åtgärder kommer att

framläggas av moderata samlingspartiet. Motionen är byggd på bl. a. ingående kontakter och diskussioner med skolans och undervisningens folk ute på fältet, där problemen bäst kommer i dagen. Skolöverstyrelsen och utbildningsdepartementet har kanske inte alltid den kontakt som vi, genom det förfarande som vi här använt, har kunnat skapa åt oss.

Frågan är om inte skol- och utbildningsdebatten nu har råkat in i en sådan akut situation att tiden är mogen att tillsätta, låt mig kalla det en parlamentarisk kommission med uppgift att snarast lämna en redovisning av de faktiska uppgifter som går att få fram angående undervisningsresultaten i grundskolan, fackskolan och gymnasiet och på universitetens lågstadium. Kommissionens uppgift skulle vara av rent klarläggande karaktär och alltså inte i första hand gälla ett förslag till åtgärder. Kommissionen borde utses bland riksdagens ledamöter. De centrala ämbetsverken torde inte, hur de än anstränger sig, vara mäktiga den nödvändiga objektiviteten.

För den högre undervisningens framtid – den undervisning som bedrivs vid universitet och högskolor – inger vissa förslag från kompetensutredningen allvarliga farhågor, såsom jag ser det. Kompetensutredningens arbete remissbehandlas just nu, och oroväckande nog torde 1968 års universitetsutredning – U 68 – praktiskt taget helt ansluta sig till kompetensutredningens principer. Kopplingen mellan 1968 års universitetsutredning och kompetensutredningen skapar, det är viktigt att hålla i minnet, vårt nya högskoleväsen – dess utformning, dess standard, dess studerande, dess dimensioner och dess resultat.

Ett utomordentligt viktigt moment i uppbyggnaden av den framtida högskolan är de kompetens- och behörighetskrav som de studerande, som skall vinna inträde i den, måste uppfylla. Här skiljer sig, det kan man se redan nu, uppfattningarna ganska mycket från varandra. Det kan vara på sin plats att nu, vid upploppet till avgörandet, med några ord precisera var de som jag representerar och talar för står. För alla som har intresse av det som man har att vänta från olika grupperingar i denna för universiteten i vårt land helt avgörande fråga bör det från början stå klart vilken uppfattning olika partier företräder. Offentlighetens ljus bör hela tiden kunna stråla över alla förehavanden och turer i denna fråga.

Riktlinjen för vad som skall ingå i allmän behörighet för tillträde till högre studier bör, enligt vår mening, vara genomgång av någon av de treåriga linjerna i gymnasieskolan. Dessa linjer torde vara de lämpligaste förmedlarna av vad som bör utgöra den allmänbildning, allmänkunskap och färdighetsträning som med bibehållande av största möjliga framtida valfrihet skall vara förutsättningarna för allmän behörighet. Kravet på att en treårig gymnasial utbildning i princip skall fordras för allmän behörighet förutsätter givetvis att en kompletterande utbildning, åtminstone i vissa viktiga färdighetsämnen, kommer att kunna ges de elever som efter att ha genomgått tvåårig gymnasieskola finner att de vill skaffa sig allmän behörighet för högre studier.

Sådan kompletterande utbildning kan tänkas anordnad antingen inom gymnasieskolans eller inom vuxenutbildningens ram. På längre sikt är den inom kompetensutredningen framförda tanken, att gymnasieskolan generellt skulle kunna utformas i två etapper, varav den första på två år

skulle ge allmän behörighet och den andra utgöra ett universitetsförberedande påbyggnadsår, vörd att övervägas såsom ett radikalt sätt kanske att lösa kompetens- och behörighetsproblemen.

Enligt vår mening bör den nuvarande kompetensspärren för tillträde till högre studier med det mycket blygsamma kravet på genomsnittsbetyget 2,3 efter genomgången gymnasium bibehållas. Kravet får betraktas såsom ett minimikrav och innebär en viss garanti – jag säger bara en viss men dock en garanti – för tillräckliga studieförutsättningar. Alltför små behörighetskrav leder till stora risker för studiemisslyckande. Det synes föga ändamålsenligt att bevilja ett stort antal studerande med ringa eller ingen studielämplighet tillträde till universitet och högskolor för att sedan efter några terminer avvisa dem. Av det stora antalet studenter som inte orkar med studietakten inom det nya systemet med fasta studiegångar vid universiteten hör den övervägande delen till dem som har låga betyg från gymnasiet.

Tanken att även studerande som av olika skäl inte har fått gymnasial utbildning inom ungdomsskolans ram skulle kunna beredas tillträde till universitets- och högskolestudier finns det givetvis ingenting i och för sig att invända mot. Att sådana möjligheter tillskapas är tvärtom tillfredsställande. Det är dock föga realistiskt, menar vi, att tro att varje form av arbetslivserfarenhet över fem års längd, också sådan som inte är relevant för den sökta utbildningslinjen, skall kunna skänka godtagbar allmän behörighet för universitetsstudier. Även relevant arbetslivserfarenhet torde böra kompletteras med en viss utbildning inom vuxenutbildningen, åtminstone i de för de kommande studierna betydelsefulla färdighetsämnena.

De försök med en utvidgning av den allmänna behörigheten för personer med uppnådda tjugofem år och minst fem års yrkesverksamhet, gällande begränsade studieområden och studiemål, som inleddes den 1 juli 1969 har ännu inte utvärderats. Underlag saknas därför för en rekommendation om generell utvidgning av den pågående försöksverksamheten. Behörighet som vinnes genom i första hand arbetslivserfarenhet bör troligen också kunna grundas på prövning genom studielämplighetsprov.

För alla som skall börja universitets- och högskolestudier är det synnerligen angeläget med dels en grundlig studie- och yrkesorientering, dels så stora särskilda förkunskaper, s. k. särskild behörighet, att utsikterna till framgång i studierna och på arbetsmarknaden kan bedömas såsom goda. Höga betygsspärrear kan visserligen med det nu tillämpade relativa betygssystemet skapa orättvisor, men det förefaller dock såsom helt verklighetsfrämmande att tro att betyget 2 skulle vara nog att garantera tillräckliga kunskaper i fråga om ett ämne ingående i särskild behörighet. Det bör krävas ett mera kvalificerat betyg, minst betyget 3, som nedre gräns.

Slutligen måste för de utbildningsvägar, där för närvarande få eller inga särskilda förkunskapskrav är uppställda, t. ex. i fråga om stora delar av de s. k. fria fakulteterna som nu håller på att översvämmas, klart specificerade förkunskapskrav fastslås.

Vad beträffar frågan om kvotering – det är en mycket viktig fråga –

synes oss den proportionella kvotering som man menar skall främja likvärdighet mellan olika utbildningslinjer vara behäftad med så stora svagheter att den inte kan godtas. En sådan kvotering medför eller kan medföra lika villkor för olika kunskaps- och färdighetsnivåer, vilket inte kommer att uppfattas som rättvist av dem det vederbör. Det skapar dessutom heterogena studiegrupper med mycket skiftande förkunskaper. Vad man enligt vår mening i stället bör eftersträva är att skapa lika och likvärdig behandling av olika grupper som har lika eller åtminstone i det närmaste lika kunskaps- och färdighetsnivå.

Beslut om och genomförande av ändrade behörighetsbestämmelser för tillträde till högre studier bör få anstå tills genom förslag från U 68 och därpå grundade beslut klarhet vunnits om den framtida dimensioneringen av universitets- och högskoleundervisningen. Ändrade behörighetsbestämmelser kan på mycket goda grunder misstänkas framkalla en sådan tillströmning till högre studier att den nuvarande universitets- och högskoleorganisationen inte klarar situationen, vilken för övrigt redan är prekär i flera avseenden.

Över huvud taget uppvisar den kvantitativa utvecklingen vid våra universitet och högskolor sådana problem att vi faktiskt snabbt kan tas på sängen. Tillströmningen av studerande till de fria fakulteterna har under 1960-talet ökat dubbelt så mycket som intagningskapaciteten vid de spärrade utbildningarna. Utvecklingen fortsätter i samma riktning, speciellt vid de samhällsvetenskapliga fakulteterna, medan ökningen vid de matematisk-naturvetenskapliga fakulteterna förväntas bli långsammare.

Problemen framställs i statsverkspropositionen med all önskvärd klarhet och tydlighet. Arbetsmarknaden stämmer inte alls överens med examinationen. Vad skall göras åt det? Jag måste fråga utbildningsministern: Kan vi sitta och vänta i förhoppning om att 1968 års universitetsutredning skall komma med de förlösande greppen? Ja, kanske, men det dröjer under alla förhållanden många år innan man kan handla på grundval av den. Under tiden blir situationen sämre och sämre. Fler och fler studenter blir utan chans till arbeten som de utbildat sig för. Det är den nakna sanningen. Och här ligger, herr utbildningsminister, som jag ser det en utomordentlig fara i dröjsmål, framför allt i långt dröjsmål.

I detta anförande instämde herr Strindberg (m).

Herr RICHARDSON (fp):

Fru talman! Vi börjar nu skörda frukterna av den ovanligt intensiva reformpolitik på skolans område, som präglat hela efterkrigstiden och framför allt det senaste decenniet. Denna utveckling har karakteriserats inte bara av en kraftig kvantitativ expansion utan också av genomgripande strukturella förändringar. Enigheten mellan de politiska partierna har glädjande nog varit påfallande stor i detta reformarbete.

Till de mera utmärkande dragen i denna reformpolitik hör vidare de många och mycket omfattande utredningarna. Bilden av ett rationellt och effektivt arbetande utredningsmaskineris strikta och grundligt genomtänkta planritningar måste dock kompletteras med en och annan

krumelur, som tyder på en viss svaghet för oprövade pedagogiska nymodigheter. Sådana har inte sällan anammats litet väl lättvindigt och tillämpats alltför ensidigt. De har i många fall visat sig mindre hållbara i den praktiska verkligheten och har då ofta hunnit ställa till åtskilligt trassel och åsamkat kommunerna onödiga kostnader. Jag tänker på bl. a. direktmetoden i språkundervisningen. Man kan rent allmänt spåra en viss benägenhet att underskatta de praktiska svårigheterna och det administrativa krånglet. Införandet av tre specialarbeten i fackskolans andra årskurs är ett annat exempel. Det avskaffades som bekant efter något år. Sunt förnuft och praktisk erfarenhet är tillgångar som skolpolitikerna har all anledning att ta vara på i reformarbetet.

Den skolpolitiska debatten under 1960-talet har varit starkt växlande i fråga om intensitet och inriktning. Den har nu – efter en tid av relativ matthet – flammat upp med förnyad styrka. Den har gällt framför allt två ting, dels disciplinfrågorna, dels frågan om elevernas kunskapsstandard. Även om oron i skolorna i hög grad reflekterar problem i samhället utanför skolan, är problemen inte desto mindre av utomordentligt stor vikt, då goda arbetsförhållanden är en första förutsättning för att vistelsen i skolan skall kunna bli meningsfull.

Man måste dock konstatera, att denna debatt inte varit så nyanserad och allsidig som vore önskvärt. Skolans värld är alltför variationsrik och mångfasetterad för att man skall kunna karakterisera den med hjälp av svepande generaliseringar och känsloladdade slagord. Problemen måste identifieras och lokaliseras för att man skall kunna finna fruktbare grepp och konstruktiva förslag. Vad gäller disciplinproblemen så är dessa främst lokaliserade till grundskolans högstadium och alldeles särskilt till storstadsområdena. Därmed är dock inte sagt att arbetsron är vad den borde vara på övriga stadier och på andra orter.

Det har ofta och med rätta sagts att skolans problem i hög grad reflekterar samhällets problem. Det förhållandet befriar dock inte skolan från uppgiften att söka komma till rätta med problemen. Men det kräver att betydligt större uppmärksamhet ägnas problemen i skolans närmiljö och att samarbetet mellan skolan och andra ansvariga organ liksom mellan skola och hem utvecklas och fördjupas. Eftersom problemen om skolans arbetsmiljö är föremål för utredning i en särskild kommitté, skall jag inte nu beröra denna fråga ytterligare.

Problemen med de svaga studieresultaten finns likaledes på grundskolans högstadium men också – och kanske än mer accentuerade – på gymnasiet och kanhända även i fackskolan. Den mycket omfattande och allvarliga kritiken från universitet och högskolor kan inte få avfärdas som tecken enbart på kverulans och allmän konservatism inför nyheter på skolans område. Att enbart rycka på axlarna inför exempelvis den kritik av språkundervisningen som kommit från snart sagt alla håll, ter sig direkt ansvarslöst. Att avfärda kritiken med att vi numera har en breddad rekrytering eller att målsättningen är en annan än i äldre skolsystem eller att vi i jämförelse med andra länder står oss gott är heller inte hållbart. Det är visserligen sant som det ofta har påpekats i debatten om skolans kvalitet att det inte är så alldeles lätt att finna riktiga kvalitetskriterier liksom att jämförelser mellan en ny skolform och dess föregångare inte

alltid är rättvisande. Men det hindrar inte, att man i denna verksamhet liksom i varje annan måste undersöka i vad mån de uppställda målen förverkligas. Att det är svårt att bedöma resultaten av genomförda reformer på skolans område – säkerligen betydligt svårare än på andra – befriar inte de politiskt ansvariga från plikten att se efter om den enorma satsningen i pengar och personal ger rimlig valuta och framför allt om den uppväxande generationen får den utbildning den har behov av och rätt till.

Det finns en aspekt i diskussionen om skolans kvalitet som kommit en smula i bakgrunden, nämligen frågan om vilkas intressen man främst hävdar, om man försöker upprätthålla krav på rejäla studieinsatser från elevernas sida och i stort söker upprätthålla en hög kunskapsstandard. Den vidgade rekryteringen till högre studier utgör något av det viktigaste som hänt i svensk skolpolitik på senare tid. Men för att de vinsterna inte skall äventyras gäller det att se till att dessa ungdomar får ut det mesta möjliga av skolan. Den som kommer från ett hem med mindre av studietraditioner och kulturell stimulans är nämligen mera beroende av skolan än andra. Han har betydligt svårare än övriga att kompensera brister i skolan. Han får inte hemma den hjälp och stimulans som en del av hans kamrater får. Han har kanske inte samma möjligheter att exempelvis bättra på de språkkunskaper som skolan försummat att ge. När vi nu gjort mycket för att bredda rekryteringen till högre utbildning, gäller det att se till att skolan ger vad den kan ge.

Den besynnerliga reaktion som man ofta möter då man söker hävda kraven på god kunskapsstandard eller en viss mängd av s. k. fasta kunskaper tycks bottsna i en nära nog hysterisk rädsla att konservera någonting från den gamla, förkättrade s. k. pluggskolan. En ständig revidering av läroplanerna med utrensning av föräldrat och perifert stoff liksom en kraftig satsning på studieteknisk färdighetsträning är självfallet någonting högst angeläget och nödvändigt. Men det bör inte få ske på bekostnad av en rimlig kunskapsstandard – men märk väl kunskaper i betydelsen väsentliga och meningsfulla kunskaper. Det är dock möjligt att det behövs en än hårdare och mera medveten prioritering inom den enorma och ständigt växande kunskapsmassan.

Låt oss då, fru talman, för undvikande av varje missförstånd inte längre tala om fasta kunskaper. Låt oss i stället tala om funktionella kunskaper, dvs. kunskaper som vi behöver ha till hands när vi fungerar som enskilda människor eller som samhällsmedborgare i ett socialt sammanhang, när vi läser vår tidning, tittar på TV, deltar i politiskt eller fackligt arbete eller när vi bara samtalar med varandra. Att tro att det räcker med att kunna slå upp i ett uppslagsverk eller hitta i ett bibliotek är en befängd illusion.

Vi är i ständigt behov av kunskap som vi själva disponerar över utan tillgång till uppslagsböcker eller lexikon – kunskaper som fungerar, funktionella kunskaper om väsentliga ting. Detta är inte någon fråga om kulturellt snobberi eller gammaldags skolpedanteri. Det är i själva verket en fråga om makt och självständighet. För att ta ett exempel: I alla de debatter i olika sammanhang som dagens människor engageras i blir det ständigt och jämt besannat vad ordspråket säger, nämligen att kunskap är

makt. Det är därigenom också en vital jämlikhetsfråga.

Vi har från folkpartiets sida under det senaste året krävt en allsidig, objektiv utvärdering av skolans resultat. Dessa krav har emellertid förklingat ohörda eller tillbakavisats som onödiga. De har t. o. m. tagits till intäkt för en reaktionär syn på skolfrågorna. Man häpnar och frågar sig när det blev reaktionärt att kräva att en radikal skolreform förverkligas på bästa sätt.

Det har dock – vilket helt kommit bort i debatten – åtminstone vid ett tillfälle framförts en mycket positiv syn på frågan om en utvärdering av skolans verksamhet från utbildningsdepartementets sida. I skrivelse till skolöverstyrelsen i början av oktober 1969 angående en utredning om betygsättningen i skolan förklarade dåvarande utbildningsministern Olof Palme att det är önskvärt med en utvärdering av skolans verksamhet och att det vidare är önskvärt att förutsättningarna för och resultaten av utvärderingen blir föremål för en offentlig diskussion.

Det heter i denna skrivelse: ”En kontinuerlig utvärdering är nödvändig inte minst med tanke på elevernas tid och personliga insatser. Det vore i själva verket otänkbart att i ett modernt samhälle driva en så omfattande och kostnadskrävande verksamhet som skolans utan att kontinuerligt utvärdera resultaten av verksamheten.”

Så hette det alltså i en av de allra sista ämbetsskrivelser som utgick från utbildningsdepartementet, innan Olof Palme lämnade över till Ingvar Carlsson. Citatet låter ju vettigt och förnuftigt, men tyvärr har det inte blivit mycket mera än denna deklaration. I fortsättningen av skrivelsen talas det bara om skolbetygen, och de duger ju inte som instrument för utvärdering av skolans verksamhet.

Det är inte utan att man kommer att tänka på titeln på en nyutkommen bok som skildrar u-landspolitiken från tiden för den socialdemokratiska partikongressen: Det bidde en tumme.

Ja, man kan fråga sig om det ens blev en tumme. Ofta nog möts man av totalt oförstående eller av misstänkliggöranden, om man för fram krav på en sådan uppföljning av reformarbetet. Men det är en farlig politik från de ansvarigas sida. Att avfärda kritik som kverulans eller bakåtsträveri leder alltför lätt till att all kritik – den må vara aldrig så välgrundad och välmenande och därmed nödvändig – tystas ned. Även om jag inte vill påstå, att den bild som författaren och universitetsläraren Sven Delblanc tecknade i en artikel i Dagens Nyheter förra året är helt riktig, kan det finnas skäl att lyssna till hans synpunkter. De berör nämligen det ytterst väsentliga informationsproblemet inom utbildnings-systemet. Han skrev bl. a. följande: ”Av lärare verksamma i detta system krävs inte så litet civillkurage för att de skall våga sig fram med kritik. Kritikern stämplas ju inte bara som reaktionär utan även som dålig lärare och kan se i månen efter karriär och avancemang. Den lojale medlöparen, som levererar sådana frontrapporter som högkvarteret vill ha, kan lugnt räkna på att befordras från klassrummens skyttegravskrig till generalstabens köttgrytor och välsignade isolering från den låga verkligheten.”

Jag vet inte av vilken anledning det inte blivit något av planerna på en utvärdering – om de nu var allvarligt menade. Kanske själva målsättningen för skolans verksamhet varit så präglad av idéerna om skolan som

ett samhällsomdanande instrument, att en utvärdering syntes meningslös eller ointressant. Man har ju gett skolan delvis helt nya uppgifter i denna diskussion på senare tid.

I departementschefens yttrande i förra årets statsverksproposition återkommer den synpunkten på flera ställen, att det är ett centralt mål för utbildningspolitiken att öka jämlikheten i samhället. Jag vill instämma i att det är ett centralt mål i all politik, men det gäller att välja de rätta medlen. Det bör vidare observeras, att det här inte var fråga om att åstadkomma jämlikhet i möjligheterna till utbildning eller jämlikhet inom utbildningssystemet – den målsättningen är ju självklar – utan om att utnyttja skolan som ett instrument för att öka jämlikheten ute i samhället. "Den strukturella och organisatoriska omdaning av utbildningsväsendet syftar till att göra utbildningen till ett mera verkningsfullt instrument för jämlikhet", heter det på ett ställe. Skolpolitiken som instrument för att förändra samhällsstrukturen alltså.

Alldeles oavsett hur man ser på frågan om det tillbörliga i att skolan bedriver en medveten indoktrinering finns det anledning att fråga sig, om skolan verkligen är ett effektivt instrument när det gäller att förändra samhällets struktur. Många hyser enligt min mening en helt verklighetsfrämmande tro i detta avseende, åtminstone när det gäller förändringar inom en inte alltför lång tidsperiod. Den är ibland så uppenbart överdriven, att man kan frestas till tanken att skolpolitiken får fungera som ett slags alibi för det som man inte vill eller vågar göra med effektivare medel. Jag har tidigare diskuterat denna fråga med utbildningsministern och då dristat mig att kalla detta för politisk eskapism.

Om man så granskar motsvarande avsnitt i årets statsverksproposition utifrån denna aspekt, finner man en märklig förändring. Det myckna talet om skolan som instrument för samhällsförändringar är helt borta. Jag vet inte hur denna förändring skall förklaras, men jag har svårt att tro att den kan vara omedveten eller endast av redaktionell eller stilistisk art. Jag vill gärna se den som ett utslag av en tillnyktring, som en mera realistisk syn på skolans möjligheter och uppgifter. Och förhåller det sig så, hälsar jag denna attitydförändring med stor tillfredsställelse. Inte därför att jag gärna skulle se, att skolan kunde fylla den samhällsförändrande funktion som visionärer och utopister drömt om, utan helt enkelt därför att en realistisk syn är den enda hållbara. Med en sådan inställning hos utbildningsdepartementet har man all anledning att tro, att de brister som nu finns skall kunna elimineras. En skicklig och ansvarskännande lärarkår utgör en tillgång, som garanterar detta – dock under förutsättning att den på ett meningsfullt sätt kan tas till vara i skolarbetet.

Jag vill slutligen, fru talman, något beröra de kulturpolitiska frågorna. Inom folkpartiet har en arbetsgrupp sysslat med dessa frågor och nyligen presenterat sina synpunkter i en skrift med titeln "En liberal kultursyn".

Utgångspunkten för detta arbete har varit den uppfattningen att det allmänna – stat, landsting och kommun – har det yttersta ansvaret för att alla medborgare oavsett ekonomiska och sociala villkor och bostadsort har rätt till berikande upplevelser och aktiviteter på

kulturlivets område. Det innebär dock inte, att det allmänna skall uppträda som producent eller ansvarig utgivare av kultur på alla områden. Inom vissa sektorer är detta dock helt nödvändigt och naturligt. Det har för oss varit angeläget att betona det fria bildningsarbetets stora betydelse. Det allmännas engagemang måste bli av varierande art, beroende på det totala kulturutbudets omfattning och struktur.

På kulturlivets område måste vidare mer än kanske på något annat den enskilda människans inneboende initiativförmåga och skapande kraft komma till sin rätt. Stimulans och uppmuntran till nya initiativ från enskilda och grupper av samverkande står i bättre samklang med kulturlivets villkor än centralbyråkratiskt organisationstänkande. Hämförelse och entusiasm, spontaneitet och uppfinningsförmåga är tillgångar, som bör stödjas utan att därför till varje pris kanaliseras i kulturbyråkratiens former. Konventionalism och konformism hotar alltför ofta den institutionaliserade kulturen.

Det är inte möjligt att här fördjupa sig i de många problem som behandlats av arbetsgruppen. Vi har påtalat vikten av balans och mångsidighet i kulturutbudet. Vi har betonat angelägenheten av att samhällets kulturpolitik präglas av vidsynthet, tolerans och öppenhet och att många röster får göra sig hörda. Vi har med kraft fördömt alla tendenser till värde monopolisering och allt beskäftigt moraliserande och mästrande av andra. De senaste årens kulturliv har i alltför hög grad dominerats av militanta vänsterreaktionära grupper.

Kulturarbetarnas ekonomiska svårigheter har noterats med oro. Det är ett samhällets självklara intresse, att de kan verka under stimulerande och meningsfulla former och känna en rimlig trygghet i ekonomiskt avseende. Vi har framlagt en rad konkreta förslag till förbättringar. Men vi har också betonat vikten av att samhällets spelregler iakttas, att givna löften infrias och träffade avtal hållas samt att enskilda människors personliga integritet respekteras.

Utbildnings- och kulturfrågorna har, fru talman, placerats sist på den långa listan av ämnen i enkammarriksdagens första remissdebatt. Jag är inte precis överraskad över det, och jag skall inte heller protestera. Jag vill emellertid sluta med att citera några rader ur inledningsavsnittet "Vad skall vi med kulturen till?" i folkpartiets skrift. Det heter där bl. a.:

"Om den tekniska och ekonomiska utvecklingen går mot allt större enheter och allt mer likartade produktionsprocesser — — då är det desto viktigare att den andra sidan av människolivet betonas minst lika mycket. Den sidan där människan är sig själv, har ett ansikte, och kan tala med andra. Ur den grunden spirar allt personligt ansvar, all mening med livet. Utan kultur — i den meningen — kan ingen av oss leva."

Herr SVENSSON i Kungälv (s):

Fru talman! Trossamfundens relationer till vårt samhälle är ju för närvarande under utredning i 1968 års beredning om stat och kyrka och har varit föremål för utredning under åtskilliga år. Från början hade man tänkt sig en expertutredning, som skulle dra upp riktlinjer, lägga fram fakta och ange alternativ till lösningar. Sedan skulle en parlamentarisk beredning eller kommission tillsättas, som på relativt kort tid skulle ta

preliminär politisk ställning till de olika alternativen. Det angavs i diskussionen härom att dessa uppgifter kanske skulle kunna klaras på något över ett år. Tyvärr har uppdraget tydligen visat sig vara svårare än beräknat, och ytterligare utredningar hotar nu att fördröja frågans lösning. Jag hade själv hoppats att man under detta år skulle ha kunnat få ta del av den parlamentariska beredningens syn på de framtida relationerna mellan stat och kyrka. Så ser det emellertid inte ut att bli, och jag vill, fru talman, vid detta tillfälle beklaga det.

Det är naturligtvis ganska svårt att säga hur opinionsläget i stat—kyrka-frågan i dag är. Vi har inga färska opinionsundersökningar härom, och våra personliga bedömningar blir i stor utsträckning baserade på i vilket sammanhang vi själva rör oss. Inget parti har tagit ställning i sakfrågan. Vill man söka efter de politiska opinionernas ställning, får man vända sig till delorganisationerna, dvs. kvinnoorganisationerna, ungdomsorganisationerna och en organisation som Broderskapsrörelsen. Jag skall inte försöka redovisa dessa åsikter här. De finns samlade tillsammans med andra i statens offentliga utredningar 1970:2, och den som är intresserad kan naturligtvis gå dit. Så långt jag kan finna, ser det emellertid ut som om de flesta av de politiska opinionsyttringarna i remissuttalandena är för en sådan förändring att svenska kyrkan blir en fri organisation gentemot stat och kommun. En sak som man tydligen är ense om är att trossamfunden skall behandlas likvärdigt. Man använder inte ordet lika utan likvärdigt, och det tror jag är en ganska viktig distinktion. Det betyder att inget samfund skall ställas före och inte heller efter något annat trossamfund. Det är, såvitt jag kan förstå, en viktig konsekvens av religionsfrihetsprincipen.

En annan syn, som jag finner ganska naturlig, är att betrakta trossamfunden, sociologiskt sett, som en del av våra folkreligioner. Detta kanske inte stämmer med teologiska betraktelsesätt, men jag lämnar det därhän i det här sammanhanget. Frågan är ju för oss hur vi skall se på trossamfunden från samhällets synpunkt. Det måste ju vara den riktiga utgångspunkten för en politisk bedömning.

Svensk frikyrklighet har av tradition starkt betonat sitt oberoende av staten och av samhället. Den svenska frikyrkligheten växte fram i ett motsatsförhållande till den etablerade kyrkan och till det statiska samhälle som rådde i mitten av 1800-talet. Sedan dess har det givetvis skett stora förändringar. Det ekumeniska klimatet har blivit betydligt bättre. Gränslinjen går inte längre mellan de fria kristna samfunden och svenska kyrkan, utan den går tvärs igenom trossamfunden själva. Hela fältet är alltså upprivet i det här avseendet.

Jag nämnde, fru talman, oberoendet av staten, och detta oberoende är givetvis ytterst värdefullt, men jag tror att traditionen i det här stycket har lett — jag skulle nästan vilja säga förlett — de fria kristna samfunden till en isolering i den moderna välfärdsstaten som är olycklig. Jag syftar på en politisk isolering i vidaste bemärkelse. Det är egentligen en märklig utveckling som har skett från en rörelse som började med en enkel kärlekslära bland fattiga fiskare. Såvitt jag kan förstå, är det denna isolering som går igen när det gäller frågan hur samhällets relationer till samfunden skall ordnas.

Vi har i riksdagen ett tiotal år diskuterat avdragsrätt, investeringsavgift, arvs- och gåvobeskattning, arbetsgivaravgift osv., och nu senast har annonsskatten kommit upp. Huvudlinjen för frikyrkornas talesmän har alltid i det här avseendet varit undantag från gängse och generella regler. Här i riksdagen har den åsikten haft sina ivriga talesmän framför allt inom folkpartiet. I sin argumentation har de gått ut ganska hårt: arbetsgivaravgiften blir straffskatt, Sträng sträcker ner sin stora näve i kollektboxen och tar en del av det som människor har offrat, och vi som tillhör socialdemokratin sviker våra samfund när vi går på en annan linje.

Men låt oss se bort från dessa politiska differenser och ägna oss åt sakfrågan, nämligen relationerna som bör upprättas med samhället. Vi vill å ena sidan ha fria och starka organisationer, och ingen kan vara intresserad av åsiktsdirigering som man ibland kan tro av debatten. Å andra sidan lever ingen isolerat för sig själv, inte heller samfunden, det kommer alltid att finnas behov av relationer i en eller annan form. Att det i framtiden måste utgå ganska betydande ekonomiska bidrag till t. ex. svenska kyrkan om den skiljs från staten är väl ganska tydligt. Det måste alltså upprättas ett relationsförhållande även i ett sådant läge.

För frikyrkornas del har vi från Broderskapsrörelsens sida vid ett par tillfällen försökt komma med förslag till provisoriska lösningar — det kan ju inte vara tal om något annat i avvaktan på den samlande lösning som vi har att vänta när utredningsarbetet är färdigt och regering och riksdag tagit ställning.

1962 hade vi en motion om statligt stöd till frikyrkolokaler, vi räknade i utredningen med att det skulle innebära kanske bortåt 10 miljoner kronor om året i statligt stöd. Åtskilliga miljoner har under årens lopp gått förlorade, huvudsakligen beroende på den ställning som frikyrkorådet den gången intog. Förra året återkom vi med ett förslag om direkta bidrag, och i det remissförfarande som då skedde var inställningen betydligt mera positiv. När vi i år återkommer i denna fråga har vi det remissyttrandet att falla tillbaka på i rätt stor utsträckning. Vi har alltså att hoppas på en positiv lösning av den frågan, även ur frikyrkornas synpunkt:

Vad som sagts här gäller i åtskilliga fall också invandrarkyrkorna, även om deras situation är mycket annorlunda. Generellt sett är deras ekonomiska situation svårare än något annat samfunds. Deras medlemmar tillhör ofta låglöneyrken. De har inte en tradition av frivilligt givande som finns inom frikyrkorna, och de utgör över huvud taget en mera isolerad företeelse i vårt samhälle. Det måste man givetvis beklaga, men förhållandet är så. Vi skulle kunna säga att dessa samfunds uppgift är desto viktigare, inte minst för att ge invandrarna en religiös service. Vad det betyder för trivsel och gemensamhetskänsla kan inte överskattas.

De fria organisationernas arbete i vårt samhälle är oskattbart för oss. Dessa organisationer inrymmer stora fonder av idealitet och kulturella värden, och jag tror att samhället skulle bli ganska fattigt utan dessa värden. Herr Mattsson i Lane-Herrestad har just varit inne på den saken i sitt anförande, och jag tror att vi alla kan vara överens om, att om inte dessa aktiviteter funnes i samhället skulle det bli som jag sade ganska fattigt.

Det finns naturligtvis risk att vi tappar bort dessa värden i all vår strävan efter ekonomisk balans och levnadsstandardens ökning. Dessa saker är viktiga, men de får inte dominera så starkt att vi glömmer bort värden som bär människan och som ger henne mening med livet. Ty vad är egentligen det ekonomiska framåtskridandets mål? De bättre ekonomiska villkoren skall utlösa krafter och har utlöst krafter som var bundna så länge träldomens ok tyngde människornas axlar. Den demokratiska socialismens mål var också att göra människan fri och självständig – hon skulle kunna förverkliga sig själv.

Vår uppgift i riksdagen måste nu vara att ge de ideella – jag inbegriper då också de kristna – organisationerna bättre arbetsmöjligheter. Vi måste försöka finna vägar till lösningar.

Jag vill, fru talman, sluta med att uttala en förhoppning om lycka och välgång för den motion som vi har väckt om ett anslag på 3,5 miljoner kronor till stöd åt de fria kristna samfunden och invandrarkyrkorna.

Herr WIKSTRÖM (fp):

Fru talman! Jag vill börja med några korta kommentarer till vad min värderade vän herr Svensson i Kungälv sade.

Jag hade svårt att känna igen den bild som han tecknade av de svenska frikyrkorna när han sade att de hade utmärkts av isolering i välfärdsstaten. Man har ju beskyllt svensk frikyrklighet för mycket, men jag vet mig inte ha hört det uttrycket tidigare. Men herr Svensson i Kungälv använde det väl för att få en viss bakgrund till de förslag som han förde fram.

Jag vill gärna knyta an till vad herr Svensson slutade med och säga att också jag önskar framgång åt den motion som Broderskapsrörelsen i år har väckt. Ungefär samma motion väcktes i fjol, men då lyckades man inte få de egna partivännerna med på förslagen. En kompakt socialdemokratisk majoritet gick emot motionen, medan oppositionspartierna på något undantag när stödde den. I år tycks man ha förankrat sin motion bättre. Förutom en rad namn från Broderskapsrörelsen har man också ett antal tunga namn från socialdemokratin med på motionen, och det tyder väl på att förslaget har fått sanktion från regeringen. Då är det självfallet angeläget att de politiska partierna i utskottet försöker komma överens om det stöd till de fria trossamfunden som vi i folkpartiet ser som en angelägen sak. Vi har från folkpartiets sida också motionerat om anslag till invandrarkyrkorna, precis som vi gjorde i fjol, och vi räknar med att i år få gehör även från regeringspartiet för våra krav.

Jag avsåg, fru talman, närmast att göra ett inlägg om vanmakt – den vanmakt som många känner i ett samhälle som mer och mer domineras av massmedierna, särskilt radio och TV.

Den som har följt massmediedebatten de senaste åren kan inte undgå att lägga märke till förskjutningar i problemställningarna. Frågor som bottnar i moraliska och etiska värderingar har vunnit ökad aktualitet. Det gäller själva informationsflödet och värderingarna bakom nyhetsurvalet. Det gäller också i mera vidsträckt mening programpolicy och inriktningen av enskilda program eller programserier.

Detta bottnar väl i en ökad medvetenhet om massmediernas betydelse för samhället som helhet och för individens värderingar. Vart vill vi komma med samhällets satsning på radio och TV? Somliga menar att dessa medier måste användas för att avslöja och på ett avgörande sätt bryta in i en lugn samhällsutveckling. Andra hävdar att massmedierna redan gör tillräckligt mycket för att störa normsystem och värdemönster, som växt fram i folkrörelser och miljöer som man själv varit med om att forma.

Förr sade man att radio och TV inte skulle prägla – bara *spegla*. Nu vet man att det inte är riktigt så enkelt.

Vad är det då man letar efter? Sannolikt efter ett balanssystem, som inte kan fungera som en våg med millimeterrättvisa åt alla – men som i varje fall kan medge en möjlighet till dialog och tankeutbyte, till den feed-back-effekt som är så viktig i all massmedieproduktion. Normalt får massmedierna detta gensvar genom andra massmedier. Pressens uppgift är därför oerhört viktig för kontrollen av etermedierna. Men tyvärr begränsar sig den svenska pressen i alltför stor utsträckning till att haussa upp vissa program eller vissa TV-personligheter i stället för att kritiskt belysa programurval och söka stimulera allmänheten till ökad medvetenhet om de problem som är förknippade med etermedierna.

Visst finns radionämnden, men den har ju enbart till uppgift att diskutera programmen i efterhand och har inga möjligheter att uttala sig om den framtida programsättningen. Sveriges Radios styrelse är tyvärr ett slutet organ utan insyn från allmänheten. Inte ens protokollen är offentliga. Men så mycket vet vi som att under det senaste året har styrelsen för Sveriges Radio markerat ett allt livligare intresse för massmedieproblematiken genom t. ex. regelbundet återkommande programdebatter.

Ändå finns det ett påtagligt behov av en vidare och mera öppen programdiskussion. Man söker ett forum, där en debatt kan föras i vilken Sveriges Radio inte bara är en mottagande part utan också tvingas att argumentera för sin programsättning. Den nye radiochefen efterlyser själv detta i en artikel i Sveriges Radios årsbok, där han skriver: "Vad jag allvarligt skulle önska är en vidgning och fördjupning av den seriösa debatten kring programfrågorna."

Låt mig säga att det är inte alltid den seriösa debatten kring Sveriges Radio och TV som väcker den största uppmärksamheten och det är inte heller alltid som Sveriges Radio själv i första hand speglar den seriösa debatten om radiofrågorna.

Från folkpartiets sida har vi föreslagit inrättandet av ett programråd. Vi knyter därvid an till radioutredningens förslag om ett forum för ett ansvarigt och sakligt samtal mellan å ena sidan Sveriges Radio, dess styrelse, direktions och producenter och å andra sidan allmänheten, som då skulle kunna företrädas genom ett urval människor som representerar de fackliga organisationerna, ungdomsrörelserna, kyrkorna, de andra stora folkrörelserna, pressen, skolorna, universiteten osv. Över huvud taget skulle ett sådant programråd fungera som ett Miniatur-Sverige i radio- och TV-frågor. Självfallet skulle det inte vara ett beslutande organ. Men i ett sådant forum skulle man utan formella hämmningar ha möjlighet

att diskutera programsättningen och framföra önskemål för framtiden. Och självfallet skulle ett sådant programråd sammanträda i närvaro av pressen, så att diskussionerna verkligen nådde allmänheten. Som bekant kan vi här i riksdagen inte diskutera Sveriges Radios programsättning, men man kan undra om det är alldeles orimligt att svenska folket har åtminstone *ett* forum, där det kan uttala sig om denna.

Nu har både ordföranden och andra ledamöter av Sveriges Radios styrelse ställt sig positiva till förslaget om ett sådant programråd. För min del är jag övertygad om att det så småningom måste komma – om inte annat så av det skälet att man i längden inte kan förvägra allmänheten möjligheten till en ansvarig och faktainriktad dialog där Sveriges Radio tvingas att ge argument för den politik som tillämpas. Ett programråd skulle dessutom avsevärt reducera många människors känsla av vanmakt inför det gigantiska radiohuset. Här kunde det kanske vara lämpligt att fråga utbildningsministern, om han anser att det *nu* finns något forum för en ansvarig och öppen debatt om Sveriges Radios programverksamhet.

En annan väg att få fler människor in i en dialog med de stora medierna – en väg som gör dessa något mindre skräckinjagande – är att gå via undervisningsväsendet. Man kan med glädje hälsa att de nya läroplanerna i skolan genomgående ägnar massmedierna allt större uppmärksamhet. Det är viktigt därför att detta ger möjligheter för den nya generationen att bättre hantera massmedierna: som kritiker, som medvetna lyssnare och tittare, som bidragsgivare och medverkande i programmen.

I skolan har denna undervisning lagts in i svenskämnet, och det är säkert riktigt. Men det måste understrykas att detta ämne nu har fått så många uppgifter att det hotar att sprängas, om det inte kan ges något vidare ramar. Det gäller både skolschema och lärarutbildning.

Utbildningen ställer också krav på att det finns undervisningsmateriel tillgänglig. I dag bereder detta stora svårigheter för dem som planerar de nya utbildningsmomenten. Kostnaderna för illustrationsmaterial och apparatur är inte avskräckande om man mäter med det mått som tillämpas i den tekniska eller naturvetenskapliga undervisningen. Men för humanister är det fråga om belopp, som för närvarande ter sig oöverkomliga. Det måste vara en uppgift för politikerna att hävda att denna undervisning – och forskning som hör dit -- måste tillmätas ett annat värde. Det rör sig om förhållandet mellan teknik och människa, ett eftersatt område i vårt samhälle men något som inte minst ungdomen är lyhörd för.

I årets statsverksproposition finner man att regeringen än en gång lämnar Sveriges Radios yrkande om ett mindre belopp för service åt lärare och forskare utan åtgärd. Bakom beloppet – 185 000 kronor av radions totalt 450 miljoner kronor – ligger den viktiga funktionen att få en man, ett rum och några uppspelningsaggregat, som sedan forskare och lärare kan vända sig till för att dra fram material till belysning av just de frågor som i dag ter sig så angelägna i massmediesamhället. Nog borde Sveriges Radio och statsmakterna kunna komma överens om hur denna uppgift skall finansieras. Det kan inte vara rimligt att oenighet om finansieringsvägarna förhindrar en åtgärd som är så betydelsefull för

publikfostran.

I fjol motionerade jag tillsammans med Kerstin Anér om ett kraftigt stöd till massmedieforskning, främst inom den humanistiska sektorn. Radioutredningens förslag till forskningsstrategi på den punkten har ännu inte beaktats av regeringen, som haft mer än sex år på sig att ta ställning till detta ytterst viktiga avsnitt. Regeringen begärde själv en utredning på denna punkt, men den har inte på något sätt tagit ställning till forskningsplaneringen i fråga om massmedia. Slutsatsen kan bara bli att regeringen är ointresserad av massmedieforskning. Det kan därför vara angeläget att fråga utbildningsministern om han avser att ta några initiativ för att stimulera massmedieforskningen i vårt land.

En sida av vanmakten, problemet att etermediernas värld verkar så topptung, så olympisk och så fjärrad från gemene mans inflytande, kommer man till rätta med främst om man beslutsamt verkar för en decentraliserad verksamhet. Där är närmast TRU aktuellt. Det företaget har redan kritiserats för en alltmer utbredd centralbyråkratisk inriktning. När det gäller lokaliseringen av framtida verksamhet på utbildningsområdet inom etermedierna framstår det som angeläget, att det nya företaget läggs på en annan ort än den där Sveriges Radio har sin alltmer svällande centralproduktion.

Det är ett välkänt faktum, att etermedierna gärna skapar det man kan kalla en huvudstadsspiral, som ur många synpunkter är olycklig. Allt intressant här i landet händer faktiskt inte i Stockholm – och det kan ju en stockholmare få lov att säga! Redan *ett* nytt stort centrum för etermedieproduktion utanför Stockholm kan skapa en bättre närhet till alla dem som berörs. Cirkeln behöver brytas, nya producentgrupper skapas, större utrymme ges för värderingar som inte är influerade bara av en trång sektor av intelligentian i huvudstaden.

Därför är också frågan om Sveriges Radios lokalisering viktig. Alla initiativ till lokalradio bör uppmuntras, små lätta enheter som på samma sätt som lokaltidningarna kan skapa en närgemenskap och inte minst programmässigt utmana Sveriges Radio till variation och mångsidighet. Man har sagt att i Sverige ryms det bara en opinion i taget; man skulle vilja säga att när det gäller Sveriges Radio är det definitivt så att det är bara en opinion i taget som är "inne".

När tvåkanalsystemet om några år skall utvärderas, bör man kanske vara medveten om att vägen inte är stängd för en återgång till tanken på två företag. Reklamutredningen avvaktas med intresse. För min del har jag redan tidigare hävdat, att det viktigaste i etern är programkonkurrens, inte reklamen som finansieringsmetod. I fjol begärde folkpartiet en parlamentarisk utredning om Sveriges Radios verksamhet, dess organisation och finansiering i framtiden. Vi avser att i år upprepa detta krav. Skälen är många. Utbyggnadsplanen från 1966 lider av stora brister. Systemet med två TV-kanaler som konkurrerar med varandra har visat sig ha stora svagheter. Finansieringsfrågorna är på sikt inte lösta.

Redan nu står nästa TV-revolution för dörren: dels kassetterna som kommer att befria tittarna från tvånget att se samma program som alla andra på samma tid, dels kabelöverföringen som gör det möjligt att välja kanal även från andra länder mycket enklare och billigare än med det

Nr 14

Fredagen den
22 januari 1971

*Allmänpolitisk
debatt*

nuvarande systemet. Dessa båda tekniska förändringar ger kraftigt ökade chanser åt en verklig decentralisering av TV-utbudet genom att de undanröjer det främsta motivet för det nuvarande systemet med ett eller några få riksgiltiga TV-program. Men om de kommer att kunna användas i denna riktning beror självfallet på politiska beslut. Också detta är ett starkt skäl för en utredning av det slag vi kräver.

Nu skall jag inte fråga utbildningsministern om han avser att tillsätta en sådan utredning, ty det är en så viktig fråga att jag tror att kammarens alla ledamöter har anledning att noga överväga den.

I den nya kulturmiljö som massmedierna skapat är det viktigt att intresset för ett aktivt och kritiskt studium av programutbudet stimuleras. En liberal kulturpolitik räknar med möjligheten att i en öppen, vidsynt och upplyst debattatmosfär kunna nå balans i den fortlöpande diskussionen om värden och värderingar. Men de politiska slutsatserna måste dras i ett annat forum. En parlamentarisk utredning behövs liksom en mera öppen debatt politikerna emellan om etermediernas roll i dagens samhälle. Vanmakten kan besegras av kunskap, kritik, meddelaktighet och en omfattande decentralisering av opinionsbildningen i etermedierna.

Herr SVENSSON i Kungälv (s) kort genmäle:

Fru talman! Det var många turer i fråga om vår motion förra året både i utskottet och i kamrarna. Två ledamöter av andra kammaren talade mycket skarpt mot detta sätt att hjälpa de fria kristna samfundet – det var herrar Fridolfsson i Stockholm och Sellgren. I utskottet fanns också en folkpartist som heter Andersson i Örebro, och han var för ett avslag. Invandrarkyrkorna aktualiserades först vid behandlingen i plenum från borgerligt håll.

Jag har velat säga detta för att ge en mera nyanserad bild av den behandling som förekom. Det var många turer i denna fråga.

Det är väl heller inte alldeles ovanligt att en grupp socialdemokrater väcker en motion och får stöd från borgerligt håll men inte från sina egna. Man behöver inte studera riksdagsprotokollen så värst mycket för att finna exempel på den situationen – den är ganska vanlig.

I sakfrågan vill jag säga att om vi löser problemet i år har ju ingen tid gått förlorad, och då tror jag att vi vunnit ganska mycket även med det som gjordes förra året.

Jag talade om isoleringen i välfärdsstaten. Med detta menade jag att det är på det sättet i våra samfund – får jag uttrycka mig rakt på sak – att de borgerliga värderingarna dominerar så oerhört starkt. Detta innebär i sig en isolering från andra grupper i vårt samhälle – det borde inte vara så svårt att dra den slutsatsen. Detta går igen i behandlingen av stödet åt frikyrkorna och de fria kristna samfundet. Värderingarna kommer alltså tillbaka vid den behandlingen och det är det som åstadkommit fördröjningen, skulle jag gissa.

Herr WIKSTRÖM (fp) kort genmäle:

Fru talman! Det är bra att herr Svensson i Kungälv och jag är överens. Det fanns nog några dissenter i folkpartiet i fjol och vi skall väl tala med

dem. Jag är glad om herr Svensson lyckas övertyga majoriteten i sitt parti – då skall det nog gå att komma överens i utskottet.

Herr SVENSSON i Kungälv (s) kort genmäle:

Fru talman! Då ber också jag att få uttrycka min stora tillfredsställelse.

Herr WESTBERG i Ljusdal (fp):

Fru talman! Först vill jag instämma i vad herrar Richardson och Wikström tidigare anfört, inte minst när det gäller de frågor som herr Wikström ställde till utbildningsministern. Jag hoppas att förslaget om ett programråd för Sveriges Radio-TV denna gång skall röna ett bättre öde än när jag första gången framförde det förslaget i riksdagen för några år sedan. Jag tror att det är ett gott initiativ.

Vårt välfärdssamhälle är trots många förtjänster ett kontaktfientligt samhälle. Symtom som visar att så är fallet är ökande våld och annan brottslighet, otrygghet för äldre, otrygghet i arbetssituationen, narkotika- och alkoholmissbruk och missanpassning av annat slag. Man kan fråga varför det har blivit så. Vi kan peka på ökande stress och stigande svårighetsgrad på arbetsmarknaden, bristande resurser inom hälso- och socialvård, brist på social planering, brist på polisiära resurser, på det sociala arvet, slummiljöer och grupper som skapar egna rättsbegrepp osv. Men detta säger ingalunda allt. Är det kanske till sist fråga om värderingar? Ramen, formerna för samhällsbygget, de materiella förutsättningarna, har kanske så fångat oss att vi har glömt det som är ännu viktigare, nämligen innehållet, idéerna, de bärande principerna. Är det kanske dags att ompröva – ja, att helt enkelt börja om?

Var skall vi i så fall börja? Ja, varför inte börja med oss själva? Jag tror att det behövs. Vi politiker blir så lätt självkoncentrerade. Vår egen ställning och framgång blir viktig, under det att vi tar ganska lätt på hur det går för de enskilda människorna ute i samhället. Vinner vi framgång för partiet och för oss själva, så är vi ganska belåtna. I stället borde och bör vi fråga oss om och om igen: Hurudant samhälle skapar vi för vårt folk? På vilket sätt kan vi bäst tjäna de enskilda människorna? Hur skall vi bära oss åt för att skapa ett varmare, trivsammare och mänskligare samhälle?

När vi ställer de frågorna träder i första hand barnen och de unga fram i blickfältet. Vi vet att det är där som grunden måste läggas. Det moderna samhället ställer stora krav på ungdomen. Visserligen erbjuds dagens ungdom stora möjligheter, t. ex. på utbildningsområdet, men kraven har också vuxit, och oron för framtiden intar ofta en framträdande plats i de ungas värld, t. ex. sysselsättningsproblemen, hotet mot miljön, kärnvapnen, för att här bara nämna några orosanledningar. Kampen om ungdomen är intensivare än någonsin, och det s. k. frestelsestrycket har ökat, samtidigt som det gamla familjesamhällets stabilitet i många avseenden har luckrats upp. De unga får inte heller på samma sätt som förr klara besked och fasta normer som vägvisare. Fostran har t. o. m. blivit ett negativt begrepp; det ordet får inte längre förekomma i grundskolans läroplan. Allt detta sker i en tid då anpassningssvårigheterna

är särskilt stora.

I den situationen är det angeläget att vi alla känner vårt ansvar. Ungdomen behöver samhällets stöd, och vi kan ge det, t. ex. genom att skapa bättre förutsättningar för hemmen, skolan och föreningslivet, men också genom att skapa sådana samhällsattityder som stärker och inte sådana som stjälper. Hemmen har onekligen ett stort ansvar. De är samhällets grundval, och sviktar den är det fara å färde. Samhället kan och bör föra en familjevänlig politik. Det är illa att man ibland får höra att unga familjer i dag inte har råd att ha barn. Och det blir ju inte bättre efter momshöjningen. Barnfamiljernas ekonomiska situation tarvar enligt min mening en omprövning, och den bör komma snart. Men när jag här talar om hemmens betydelse är det framför allt föräldrarnas omsorg och fostran, hemmets atmosfär som jag tänker på. Föräldrarnas inverkan på barnen och de unga är fortfarande mycket stor, även om inflytelser utifrån, t. ex. från massmedia, skolan och kamratgänget, ökat i betydelse och i många fall försvårar föräldrauppgiften.

Kraven på föräldrarna har ökat, och ändå saknar vi fortfarande varje form av föräldrautbildning. Det har t. o. m. skett en försämring genom att ämnet familjekunskap fått en väsentligt försvagad ställning i gymnasieskolan. Till årets riksdag framläggs förslag om föräldrautbildning, och jag hoppas att de kommer att mötas av ett positivt intresse — här måste ett uppvaknande ske. Samhällets ansvar för hemmens situation får inte nonchaleras.

Skolan är den andra huvudformen för barnens och de ungas utbildning och fostran, om jag fortfarande får använda det begreppet. Vi har genomfört stora och betydelsefulla skolreformer under 1960-talet. Skolan har en god organisation, i regel fina lokaler och välutbildade lärare. Den yttre formen är alltså god, men hur är det med innehållet? Många klagar över disciplinproblem och bristande arbetsro. Arbetsituationen i skolan är just nu föremål för utredning, och vi väntar på resultatet.

Glädjande nog har vi i höst och i vinter fått rapporter som tyder på att läget i många skolor förändrats till det bättre. Även om svårigheterna på andra håll kvarstår, finns det anledning att observera dessa positiva rapporter. Kanske är vi på väg mot en tid av bättre samarbete och mera arbetsro i våra skolor, något som vi i så fall hälsar med stor tillfredsställelse.

Men också på skolans område måste målsättningen vara helt klar. Den finns också fastlagd, bl. a. på följande sätt: De enskilda elevernas egenart och behov skall iaktas lika väl som samhällets krav. Undervisningens individualisering är en central angelägenhet, och särskilt angelägen är den när det gäller på något sätt handikappade elever. Skolan måste få ökade möjligheter att ta hand om sådana barn och ungdomar. Även om det kostar, är det väl använda pengar. Elevvården är utomordentligt viktig och måste få större resurser, bl. a. genom att klassföreståndarna får mera tid för kontakt med eleverna.

Känner vi vårt ansvar för barnen och de unga kan det heller aldrig bli likgiltigt för oss vilken livsåskådning och vilka livsnormer som styr deras handlande. Så såg vi det inte heller när vi i riksdagen fattade beslutet om

grundskolan; vi slog då fast att humanitetens och demokratins ideal skall utgöra den grund, på vilken skolans arbete skall byggas. Det finns vissa normer som alla bör respektera och följa och dessa normer måste klart utsägas och ingå i den fostran eller påverkan som vi är skyldiga det uppväxande släktet. Enligt min personliga uppfattning är Tio Guds bud en oöverträffad sammanfattning av de normer som bör styra vår tillvaro. Jag tror att vi handlar klokt om vi verkar för att de normerna skall få leva vidare i vårt folk.

Stöden till föreningslivet – och då särskilt till ungdomsorganisationerna – är också en angelägen uppgift för samhället. Bristen på närkontakt människor emellan beror ofta på att det inte finns något att välja på mellan den egna lilla familjen – som är outhärlig i vissa situationer men inte kan tillfredsställa alla olika behov av gemenskap och stimulans – och de stora anonyma kollektiven, samhällliga eller kommersiella, där vi alla känner oss som utbytbara siffror i ett oändligt tal. Vi behöver något däremellan – små mänskliga gemenskaper, där vi får vara oss själva och avkopplat kan möta andra med liknande intressen. Vi vet att det i stort sett inte är den föreningsanslutna ungdomen som bereder samhället bekymmer. Men föreningslivet kan inte klara sig utan ett kraftigt samhällligt stöd i en situation där alltmer ekonomiskt inflytande tagits från enskilda och lagts i statens hand. Framför allt ledarutbildningen inom ungdomsorganisationerna kräver här ökade insatser och jag beklagar att man vid upprättandet av årets budget inte bättre kunnat tillgodose de behov som där föreligger.

Men också de organ och organisationer som sysslar med upplysning om bruksgifterna och deras skadeverkningar måste få ökade resurser. Jag vågar säga att det är en skam för oss politiker att, medan reklamen för dessa gifter har många tiotal miljoner till sitt förfogande, de organ och organisationer som skall svara för motelden, om jag får uttrycka det så, i realiteten får allt mindre ekonomiskt stöd för sin verksamhet. Jag kommer att ta upp den problematiken i en motion och skall inte fördjupa mig ytterligare i den.

Det funnes anledning att här än en gång ta upp frågan om mellanölet, som enligt min och många andras mening blivit en allvarlig fara för vår ungdom. Jag skall dock inte närmare gå in på det spörsmålet, men det är illa att vi genom våra politiska beslut skall öka trycket på de unga. Det gör vi också därigenom att vi opåtalat låter lag och ordning nonchaleras.

Det är emellertid inte endast vi politiker som har ansvar därvidlag. Ansvar ligger också bl. a. hos alla dem som genom massmedia påverkar och formar samhällsattityderna. Programvalet i TV har, såvitt jag förstår, utomordentligt stor betydelse – och jag kommer härmed in på det stora område där herr Wikström tidigare rörde sig. TV-programmen når på ett alldeles särskilt sätt in i de svenska hemmen och utövar inflytande på inte minst barnen och ungdomarna. Tyvärr är forskningen angående filmens, särskilt TV-filmens, möjligheter att påverka beteenden och handlingsmönster klart underutvecklad i vårt land. Jag vill än en gång efterlysa ökade insatser på det området – såsom jag har gjort vid upprepade tillfällen till herr Carlssons företrädare på utbildningsministerposten, statsminister Palme. Men även om forskningen på detta område är

underutvecklad vet vi redan nu att påverkan är betydande. Underhållsvåldet t. ex. har bevisligen ökat aggressiviteten hos barn och ungdomar.

Beteendet i umgänget med tobak och alkohol i TV-rutan har också stor betydelse – likaså språket. Varför skall det vara så svårt att avstå från svordomar och grovt tal i svenska program, när det går betydligt bättre på annat håll? Kan vi inte få en ändring på den punkten?

Det är ju ingalunda så, att programmakarna i TV och radio i allmänhet förklarar sig vara helt neutrala och likgiltiga i förhållande till vilka värden som där propageras och vilken sorts moralisk och social påverkan som utgår från deras program. Tvärtom visar de sig ofta i ord och handling ytterst angelägna om att predika vissa åsikter och beteenden och framhålla hur man bör tänka och tycka i en rad frågor från utrikespolitik till barnuppfostran. När vi alltså kräver att radio och TV skall betänka sitt ansvar inför barn och ungdom, är det inte någon ny regel vi vill pålägga dem. Vi vill helt enkelt att den moraliska påverkan som faktiskt sker bör vara något som står under allmän debatt, under offentligt ansvar, och i möjligaste mån går i samma riktning som den som skolan vill utöva. Olika åsikter om hur man skall uppföra sig och tänka skall få plats i TV:s och radions program, eftersom det finns olika åsikter i landet, men det skall inte vara någon oberättigad övervikt för vissa meningar, vilkas talesmän råkar vara särskilt talföra och har fått turen att arbeta i massmedia.

Även vi politiker – jag återkommer till det – är med och formar vårt samhälle och dess attityder. Det beror i inte ringa grad på oss om det samhälle, där våra barn skall bo, blir det fria, friska och medmänskliga samhälle, som vi alla önskar lämna över till dem som kommer. Det ansvaret kan ingen ta ifrån oss, men inte heller de möjligheter som det innebär.

I detta anförande – under vilket herr talmannen övertog ledningen av kammararens förhandlingar – instämde herr Karl Bengtsson i Varberg (fp).

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Det finns en gammal sentens som lyder: ”Slutet gott, allting gott.” Efter fyra dagars debatt har vi till slut hamnat i kulturen. Jag är alltför blygsam att tro att även valet av sluttalare i denna debatt skulle vara betingat av samma sentens. Jag är i den lyckliga omständigheten, förmodar jag, att de flesta med glädje och förväntan har sett fram emot den stund då den siste talaren skulle bestiga talarstolen. Jag tror även att jag är i den lyckliga omständigheten att ingen kommer att kritisera mig hårt om jag talar kort vid detta tillfälle.

Vad jag skulle vilja framföra här är egentligen några reflexioner som har fötts hos en skolstyrelseordförande, vilken nyss har avslutat sin uppgift. Jag tror att vi alla är mycket tillfredsställda med de skolreformer som har präglat de två senaste decennierna och som har givit möjligheter för alla våra ungdomar, oavsett social och ekonomisk status och oavsett boningsort, att få en god utbildning. Denna målsättning har väl också kunnat fullföljas. Det är en god bredd på utbildningen. Däremot kan man

fråga sig om målsättningen i övrigt har nått dit man har önskat. Jag har för min del velat utläsa målsättningen i skollagens första paragraf, där det står att skolan skall i samarbete med hemmet främja elevernas utveckling till harmoniska människor och till dugliga och ansvarskännande samhällsmedlemmar. Nu är frågan: Är eleverna efter slutad skolgång harmoniska, och har de blivit dugliga och ansvarskännande samhällsmedlemmar? När vi i går kväll hörde debatten om kriminalvården fick vi den uppfattningen att kriminaliteten har ökat och ökar i rätt avsevärd grad. Denna tendens visar att inte alla har samhällsansvar. Många vittnesbörd kan i dessa dagar ses som ett klander mot skolan. Man får hoppas att de har karaktären av enstaka företeelser och inte är generella – men de kommer från många håll.

Jag läste just i dagens tidning att utbildningsministern i går hade en uppvaktning av över 2 000 elever, som ville ha bort det nuvarande betygssystemet. Eleverna klagar och säger att skolarbetet är stressande och ger upphov till nervositet. Missnöjet tar sig uttryck i att eleverna ibland vägrar fullgöra de uppgifter som föreläggs, det tar sig uttryck i aggressioner mot lärare och mot skolan, och ibland görs mera hövliga men dock anmärkningar mot skolans innehåll och mot metodiken i skolarbetet.

Lärarna har också genom masspetitioner och på annat sätt gett till känna att de inte är nöjda med skolmiljön. De får ägna alltför mycken kraft och tid åt sådant som egentligen inte är deras uppgift. De vill undervisa. Lärarna blir också utsatta för förnedrande och förödmjukande bemötande, och de säger i en del fall: Vi orkar inte längre med denna miljö.

Föräldrar och målsmän är också ibland tveksamma när det gäller att sända sina barn till skolan. Detta har kanske mest sin grund i att de får veta fakta men också höra rykten om att skolmiljön är infekterad av narkotika, av nikotin och av mellanöl. Det är klart att föräldrar är rädda om sina barn, rädda att sända dem till miljöer som kan skada dem, och farorna är stora.

Jag läste nyligen en enkät, gjord av kontrollstyrelsen, om mellanölet. Det visar sig att nära 50 procent av de skolstyrelser som är tillfrågade säger att de har problem med detta. Något rektorsområde i Stockholms-trakten har rapporterat, att elever har kommit till skolan så berörda av denna alkohol att de har måst tas om hand och skickas hem igen.

Det har tidigare talats om att universitets- och högskolelärarna har gjort erinringar. Kunskapsnivån är inte vad den borde vara, och eleverna har svårt att följa med i undervisningen vid universiteten. Kunskapsnivån när det gäller språk och matematik är för låg osv.

För att fullfölja denna uppräknings av de olika grupper som har med skolan att göra kan jag nämna att skolledningarna inte är alldeles nöjda de heller. De är lojala, de syns inte i tidningarna, de gör inga uppvaktningar eller demonstrationer. Men som skolstyrelseordförande har jag många gånger fått sitta tillsammans med skolchefen och fundera över hur man skall lösa problemen. Det gäller närmast synkroniseringen mellan anbefallda åtgärder och reformer och de resurser man behöver för att genomföra dem. Skall en reform genomföras vid en viss tidpunkt, bör

man rimligen ha läroböcker, läromedelspaket och lokaler klara i tid.

Det är sålunda ganska många som har anmärkt. Nu vill jag säga att de anmärkningar som gjorts inte är generella utan bara enstaka som framförts här och var. När en reform genomföres är det bara naturligt att det uppstår vissa friktioner, och det behöver inte vara något fel. Det är sålunda många som givit sitt missnöje till känna. En politisk konstellation säger t. o. m. att man bör idka "närmedemokrati", vilket innebär att man skall lyssna till dem som närmast är berörda av det praktiska utförandet.

I ett sådant läge förvånar det kanske många att utbildningsministern sökt dra sig ur och liksom "släta över" de gjorda anmärkningarna. Det skälet att man har en ny skolreform med ett annat innehåll kan väl inte i nuvarande stund vara tillräckligt för att man skall acceptera exempelvis en lägre kunskapsnivå beträffande språk. Jag har svårt att godkänna ett sådant resonemang. Vi lever dock i en tid då kommunikationerna länderna emellan är livligare än någonsin. Man behöver för närvarande nästan kunna språk för att i sitt eget hem kunna följa med massmedia. Man kan inte ursäkta en lägre kunskapsnivå i en tid som vår, då utvecklingen inom de naturvetenskapliga ämnena är så dynamisk. Vi behöver sannerligen ha kunskaper för att kunna följa med vår tid.

En del av dessa anmärkningar är allvarliga även ur hälsosynpunkt. Eleverna säger att de är stressade, att de blir nervösa och att de inte orkar med. Detta underströks i framställningen till utbildningsministern. Det har från flera håll – även från lärarna – framhållits att det nog ligger en sanning i detta. Utbildningstakten verkar stressande på eleverna. Vi skall vara rädda om dem. Samma sak gäller lärarna, som säger att de inte orkar med. Jag tror att man bör ta detta ad notam och se till att något blir gjort.

Jag noterar med stor tillfredsställelse och glädje att en utredning är i gång för att klarlägga skolans inre miljö. Jag önskar denna utredning all framgång och hoppas att den skall komma med resultat så snabbt som möjligt. Jag tror att läget på sina håll är rätt akut.

Naturligtvis är det lätt att kritisera och svårare att kurera. Jag tror emellertid att det finns en hel del problem som man utan att avvakta några utredningsresultat kan lösa.

Det är allmänt bekant att en mindre skolanläggning ger en lugnare miljö än en större. Jag vore tacksam om regeringen ville utfärda sådana direktiv att de kommuner som så begär kunde få litet mindre skolanläggningar. I vårt län känner jag till åtminstone ett par fall. I ett fall har man kämpat mycket intensivt för att få dela på ett högstadium som skulle ha tio parallella klasser. Nu ville man ha två skolor. Inom kommunen har det rätt motstridiga viljor, och många uppvaktningar har förekommit. Först efter mycket energiskt arbete gick det att få denna delning till stånd.

Nu finns det en del fall då det inte är fråga om så stora anläggningar, men den nya läroplanen för 1969 ger möjlighet till valfrihet för eleverna även om man inte har så stora skolanläggningar. Jag skulle önska att man kunde få ordna skolanläggningar med tre eller kanske t. o. m. två parallella klasser. Det skulle bidra till att ge en lugnare miljö. En annan sak som är förbisedd, eller om inte förbisedd så dock inte given tillräcklig

vikt, är behovet av elevvårdslokaler vid våra skolor. Vid statsbidragsberäkningen får man t. ex. statsbidrag till den plats där skåpen för ytterkläder och sådant skall stå, men man får inte statsbidrag till de gåingar som behövs för att man skall komma fram till dessa skåp. Det finns en liten statsbidragsberättigad yta till elevvårdslokaler, och i många fall har problemet lösts så, att man lagt elevvårdslokalerna i kapprummet, som också fått bli uppehållsrum. Det är ingen bra lösning. Under håltimmar och när eleven kommer för tidigt, vilket ofta måste ske på grund av långa resvägar, och när han stannar efter skolans slut, kanske därför att skolskjutsarna inte passar, behöver eleven en varm, ombonad lokal att tillbringa tiden i. Många kommuner har av egna kommunala medel iordningställt sådana lokaler, men jag tror att det vore mycket välbefogat att låta statsbidrag utgå, så att det stimulerade till att ge eleverna goda uppehållsrum.

Det har talats här om betygssystemet, och jag skall inte fördjupa mig i det. Jag vill bara bestyrka vad någon talare tidigare här sade, att direktiven om hur betygssystemet skall tillämpas har inte slagit igenom ute i landet. Alltjämt vet varken elever eller lärare hur det skall vara. Om inte jag fått fel uppgifter förekommer det i gymnasiet, att lärare måste motivera om de har en annan betygsfördelning än den som anges av de vanliga procentsatserna för de olika betygen 1 till 5. Det har inte slagit igenom att dessa procentsatser gäller för en större grupp elever än bara en enskild klass, och alltjämt har man tävlat inom klassen. Är det då en fin klass, där sex eller sju föresatt sig att bli läkare eller studera på andra spärrade linjer där man måste ha i närheten av 5 i medelbetyg, då måste man förstå att det blir en väldig kamp uppe i toppen. Det är inte lätt att kämpa denna kamp och samtidigt behålla ett gott kamratskap i klassen. Det är närmast dessa saker man avsett med kritiken mot den relativa betygsättningen.

Det vore mycket att säga här, men jag skall inte trötta med det. Jag skulle bara till slut, herr talman, vilja framhålla en sak till.

Det finns en grupp människor som har en stark oro inför skolans innehåll, och det tycker jag är allvarligt i detta sammanhang. Det är en grupp människor med kristen trosbekännelse och med en personlig religiös upplevelse som anser att skolan i vissa fall har sådana moment som är stötande och sårande för deras religionsutövning.

Undervisningen i religionskunskap skall ju vara objektiv, och det innebär, såvitt jag förstår, att man beträffande varje religion skall från religionens egna utgångspunkter, dess egna trosskrifter som ligger till grund för den, försöka skapa en bild av vad den religionen vill, vilken ritual den har osv. Denna objektivitet är nödvändig. Vi har inom vårt land människor av olika religioner, och vi har sådana som inte alls är intresserade av religiösa ting. Alla dessa skall kunna gå i skolan utan att bli stötta och sårade, och de skall få en god kunskap.

Det finns också i Läroplan 69 mycket bestämda och fina anvisningar om denna undervisning. Där står t. ex. beträffande kristendomsundervisningen, att man skall utgå från Bibeln och Bibelns berättelser. Vidare står det: "Det är väsentligt att läraren tänker sig in i hur undervisningen kan uppfattas av elever ur skilda miljöer och är återhållsam med egna

värderingar och tolkningar som kan framstå som stötande för vissa elevers eller föräldrars övertygelse i livsåskådningsfrågor.”

Jag har tagit med mig ett par läroböcker. Jag skall inte läsa upp hela innehållet i dem, men jag vill göra ett par utdrag. Den ena läroboken är avsedd för årskurs 7–8. I den står det beträffande skapelseberättelsen i Gamla testamentet: ”Det stämmer naturligtvis inte med vad vi nu vet om världen och dess utveckling. De återger föreställningar som fanns bland israeliterna på den tid, då berättelserna kom till. Men de innehåller också religiösa tankar; tron att Gud har skapat världen kan man ha, fastän man vet att det inte gått till så som berättelserna i Bibeln beskriver det.”

Beträffande patriarkberättelserna står det bl. a.: ”Dessa berättelser är sägner.”

Beträffande undren i Nya testamentet står det: ”I fråga om naturunder och uppväckande av döda är sådana förklaringar däremot omöjliga.” Man vill förklara det med att en människa kan ha blivit frisk av det psykologiska skälet att hon trodde på Jesus osv. Den fortsatta texten lyder: ”Här står man inför frågan, om man tror, att Jesus kunde göra också sådant som inte kan förklaras på naturligt sätt. Den som inte tror detta, måste antingen anse, att underberättelserna beror på en omtolkning av en fullt naturlig händelse eller också betrakta dem som legender utan historisk grund.”

I en annan lärobok står det om legender: ”Många av berättelserna i Bibeln, t. ex. om patriarkerna, betraktas som legender. Detsamma gäller en del skildringar i evangelierna, bl. a. berättelserna om Jesu barndom. Ibland är det svårt att avgöra vad som kan anses som historiska fakta i en berättelse och vad berättaren själv lagt till.”

Det är klart att det inom kristenheten finns olika åskådningar i detta avseende också. Någon läroboksförfattare har påpekat detta och talat om fundamentalister som tror på verbalinspiration och även gett exempel på vilka som gör det.

Nu säger läroplanen att man inte skall göra värderingar som kan stöta eller sära. I detta fall delar jag den oro som råder, och jag gör det av personliga erfarenheter, ty den gudsfruktan och gudstro som präglade mitt hem är ett ovärderligt arv, ja det största arvet som jag fått från mitt hem. Det har blivit min personliga egendom, och jag skulle önska att jag kunde vidarebefordra detta arv orubbat till en kommande generation. Men om barnen redan från början får lära sig i skolan, att man sätter Bibelns sanning i tvivelsmål, då finns det goda grunder för att deras tro rubbas. Jag tycker att den skolform vi har är mycket värdefull. Den innebär mycket stora ekonomiska insatser, men den är också ur samhällets synpunkt värdefull. Jag tycker den är alltför värdefull för att man – genom några olämpliga formuleringar eller olämpliga undervisningsmetoder i fråga om Bibeln eller etiska och kristna moralnormer – skall ställa en grupp utanför, en grupp som därför inte kan få helt och fullt förtroende för vår skola.

Man skulle ändra på detta, så att den skola vi har kan famnas av hela vårt folk så att vi alla kunde vara tacksamma för skolan.

Herr WIKSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag ställde två frågor till utbildningsministern — jag skall strax förklara varför jag upprepar dem. Den första gällde om utbildningsministern anser att det nu finns något forum för en ansvarig och öppen debatt om Sveriges Radios programverksamhet, där också radion kan redovisa argumenten för sin programpolicy. Jag åsyftade självfallet förslaget om ett programråd.

Den andra frågan gällde om statsrådet avser att ta något initiativ när det gäller att ge stöd åt massmediaforskningen.

Utbildningsministern har inte utnyttjat möjligheten att svara, och jag kräver inget besked i dag. Men jag har velat markera, att jag tycker att dessa frågor är viktiga och att det i remissdebattens sista skälvande sekund — en remissdebatt som har utspelats i ett parlamentariskt läge, där talet om behovet av samförstånd och samverkan har återkommit gång på gång — kan vara angeläget att vädja att dessa förslag — om ett programråd, om stöd till massmediaforskning liksom naturligtvis även om en parlamentarisk utredning om Sveriges Radios organisation och finansiering — allvarligt övervägs. Det finns andra sammanhang, där statsrådet kan svara och då vi kan återkomma till dessa frågor.

Överläggningen var härmed slutad.

Kungl. Maj:ts proposition nr 1 angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1971/72 hänvisades därefter till utskott enligt följande:

Riksstaten för budgetåret 1971/72 Finansutskottet

Bilaga 1 Finansplanen

Hemställan under 4 beträffande beslut att skogsvårdsavgift skall utgå med 0,9 promille för år 1971 (s. 49) Skatteutskottet
Finansplanen i övrigt Finansutskottet

Bilaga 2 För flera huvudtitlar gemensamma frågor

P. 1 Den allmänna lönenivån för statsanställda m. m. Inrikesutskottet
P. 2 Lönegradsplaceringen för vissa tjänster m. m. Inrikesutskottet
P. 3 Utrednings- och försöksverksamhet rörande programbudgetering Finansutskottet

Bilaga 3 Kungl. hov- och slottsstaterna Finansutskottet

Bilaga 4 Justitiedepartementet

P. A 9 Centralnämnden för fastighetsdata Civilutskottet
P. G 4 Bidrag till politiska partier Konstitutionsutskottet
Bilagan i övrigt Justitieutskottet

Nr 14

Fredagen den
22 januari 1971

*Allmänpolitisk
debatt*

Bilaga 5	Utrikesdepartementet	Utrikesutskottet
Bilaga 6	Försvarsdepartementet	Försvarsutskottet
Bilaga 7	Socialdepartementet	
	Litt. B Allmän försäkring m. m. . . .	Socialförsäkringsutskottet
	Bilagan i övrigt	Socialutskottet
Bilaga 8	Kommunikationsdepartementet . . .	Trafikutskottet
Bilaga 9	Finansdepartementet	
	Driftbudgeten	
	Litt. A Finansdepartementet m. m.	Finansutskottet
	Litt. B Allmänna centrala ämbets- verk m. m.	
	P. B 1 Kammarkollegiet	Finansutskottet
	P. B 2–B 4 Statistiska centralbyrån	Civilutskottet
	P. B 5–B 6 Konjunkturinstitutet . .	Finansutskottet
	P. B 7–B 14 Statskontoret m. m. – Statens förhandlingsnämnd	Finansutskottet
	P. B 15–B 19 Statens avtalsverk – Statens personalnämnd	Inrikesutskottet
	Litt. C Skatte- och kontrollväsen	
	P. C 1–C 6 Tullverket – Riksskatte- verket	Skatteutskottet
	P. C 7–C 12 Avsättning till banktill- synens fond – försäkringsinspek- tionen	Näringsutskottet
	P. C 13–C 16 Stämpelkostnader – Kilometerbeskattning	Skatteutskottet
	Litt. D Bidrag och ersättningar till kommunerna	Finansutskottet
	Litt. E Diverse	
	P. E 1–E 3 Ersättning till statens allm. fastighetsfond, internationella byråer och föreningar, krigsför- säkringsnämnden	Finansutskottet
	P. E 4 Bidrag till föreningen Frukt- drycker	Skatteutskottet
	P. E 5 Bidrag till vanföra ägare av motorfordon	Skatteutskottet
	P. E 6 Bidrag till institutet för stor- hushållens rationalisering	Finansutskottet
	P. E 7–E 8 Stöd till dagspressen – Samdistributionsrabatt för dagstid- ningar	Konstitutionsutskottet
	P. E 9–E 14 Avlöningar till personal på indragningsstat – Täckning av merkostnader för löner och pensio- ner	Inrikesutskottet

P. E 15–E 16 Premiering av visst frivilligt sparande – Kostnader för viss statlig annonsering	Finansutskottet
Kapitalbudgeten	
II Statens allmänna fastighetsfond	
P. 12–P. 13 Byggnadsarbeten för statlig förvaltning – Inköp av fastigheter	Finansutskottet
P. 14 Statlig förvaltningsskola	Inrikesutskottet
P. 15 Vissa byggnadsarbeten vid tullverket	Skatteutskottet
V Fonden för låneunderstöd	
P. 6 Lån för inrättande av alkoholfria restauranger	Skatteutskottet
P. 7 Pressens lånefond	Konstitutionsutskottet
VII Fonden för förslag till statsverket	
P. 1 Vissa projekteringskostnader	Finansutskottet
IX Diverse kapitalfonder	
P. 4 Statens datamaskinfond: Anskaffning av datamaskiner	Finansutskottet

Bilaga 10 Utbildningsdepartementet

Driftbudgeten	
Litt. A Utbildningsdepartementet	Utbildningsutskottet
Litt. B Kulturändamål	
a) Konst, litteratur m. m.	Kulturutskottet
b) Arkiv, museer m. m.	Kulturutskottet
c) Ungdoms- och folkbildningsverksamhet	Kulturutskottet
d) Utbildning inom kulturområdet	Utbildningsutskottet
e) Radio- och TV-verksamhet	Kulturutskottet
Litt. C Kyrkliga ändamål	Kulturutskottet
Litt. D Skolväsendet	Utbildningsutskottet
Litt. E Högre utbildning och forskning	Utbildningsutskottet
Litt. F Lärarutbildning	Utbildningsutskottet
Litt. G Vuxenutbildning	Utbildningsutskottet
Litt. H Studiesociala åtgärder	Socialförsäkringsutskottet
Litt. I Internationellt-kulturellt samarbete	Kulturutskottet
Kapitalbudgeten	
I Statens affärsverksfonder	
I:B 2 Rundradioanläggningar	Kulturutskottet
II Statens allmänna fastighetsfond	
II:16 Byggnadsarbeten för vissa kulturändamål	Kulturutskottet
II:17 Radio- och televisionshus	Kulturutskottet

II:18 Byggnadsarbeten vid universiteten	Utbildningsutskottet
IV Statens utlåningsfonder	
IV:5 Allmänna studielånefonden	Socialförsäkringsutskottet
IV:6 Studiemedelsfonden	Socialförsäkringsutskottet
IV:7 Lånefonden för studentkårlokaler	Utbildningsutskottet

Bilaga 11

Jordbruksdepartementet	
Driftbudgeten	
Litt. A–G Jordbruksdepartementet m. m. – Service och kontroll	Jordbruksutskottet
Litt. H Utbildning och forskning	Jordbruksutskottet
Litt. I Miljövård m. m.	
P. I 1–I 6 Statens naturvårdsverk – Vård av naturvårdsområden	Jordbruksutskottet
P. I 7–I 8 Stöd till idrotten: Organisationsstöd och Anläggningsstöd	Kulturutskottet
P. I 9–I 13 Miljövårdsforskning – Ersättning för vissa skador av rovdjur	Jordbruksutskottet
Litt. J Diverse	Jordbruksutskottet
Kapitalbudgeten	
I Statens affärsverksfonder	Jordbruksutskottet
II Statens allmänna fastighetsfond	
II:19 Byggnadsarbeten vid jordbrukets högskolor	Jordbruksutskottet
IV Statens utlåningsfonder	Jordbruksutskottet
IX Diverse kapitalfonder	Jordbruksutskottet

Bilaga 12

Handelsdepartementet	
Driftbudgeten	
Litt. A–Litt. D Handelsdepartementet – Patent- och Registreringsväsendet	Näringsutskottet
Litt. E Ekonomiskt försvar	Försvarsutskottet
Litt. F Diverse	Näringsutskottet
Kapitalbudgeten	
V Fonden för låneunderstöd	
V:8 Lån till utbyggnad av oljelagringen	Försvarsutskottet
V:9 Lån till nordiska industrialiseringsfonden till förmån för Island	Näringsutskottet
IX Diverse kapitalfonder	
IX:6 Förrådsfonden för ekonomisk försvarsberedskap: Förrådsanläggningar	Försvarsutskottet

Bilaga 13	Inrikesdepartementet Driftbudgeten Litt. A—Litt. B Inrikesdepartementet och Arbetsmarknad m. m. Litt. C Regional utveckling P. C 1—C 5 Lokaliseringsbidrag — Särskilda stödåtgärder i glesbygder P. C 6—C 7 Bidrag till företagareföreningar m. fl. och Täckande av förluster i anledning av statligt stöd till hantverks- och industriföretag m. fl. Litt. D Bostadsbyggande m. m. . Kapitalbudgeten IV Statens utlåningsfonder IV:10 Statens hantverks- och industrilånefond IV:11 Lånefonden för bostadsbyggande IV:12 Lånefonden för inventarier i vissa specialbostäder IV:13 Lånefonden för kommunala markförvärv IV:14 Lånefonden för allmänna samlingslokaler V Fonden för låneunderstöd (lokaliseringslån)	Inrikesutskottet Inrikesutskottet Näringsutskottet Civilutskottet Näringsutskottet Civilutskottet Civilutskottet Civilutskottet Civilutskottet Civilutskottet Inrikesutskottet
Bilaga 14	Civildepartementet	Civilutskottet
Bilaga 15	Industridepartementet	Näringsutskottet
Bilaga 16	Oförutsedda utgifter	Finansutskottet
Bilaga 17	Riksdagen och dess verk Litt. D Riksdagens verk Riksgäldskontoret Litt. E Diverse P. E 1 Vinstutlottning i samband med ungdomens lönsparande . . . P. E 2 Vinstutlottning i samband med allmänt lönsparande Bilagan i övrigt	Finansutskottet Finansutskottet Finansutskottet Konstitutionsutskottet
Bilaga 18	Riksgäldsfonden	Finansutskottet
Bilaga 19	Avskrivning av nya kapitalinvesteringar	Finansutskottet

Bilaga 20	Avskrivning av oreglerade kapitalmedelsförluster	Finansutskottet
Bilaga 21	Statens allmänna fastighetsfond .	Finansutskottet
Bilaga 22	Försvarets fastighetsfond	Förvarsutskottet
Bilaga 23	Beredskapsstat för försvarsväsendet	Förvarsutskottet

Kungl. Maj:ts proposition *nr 2* angående utgifter på tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1970/71 hänvisades till utskott enligt följande:

Bilaga 1	Justitiedepartementet Driftbudgeten P. A 8 Kommittéer m. m.	Justitieutskottet
	P. A 9 Centralnämnden för fastighetsdata	Civilutskottet
	Kapitalbudgeten II Statens allmänna fastighetsfond P. 1 Polishus m. m.	Justitieutskottet
	P. 2 a Byggnadsarbeten för domstolsväsendet	Justitieutskottet
Bilaga 2	Socialdepartementet	Socialutskottet
Bilaga 3	Finansdepartementet P. A 4 Kommittéer m. m.	Finansutskottet
	P. C 21 Kilometerbeskattning . .	Skatteutskottet
	P. E 8 a Kampanj för lönsparande	Finansutskottet
	P. (4) Statlig garanti för internationell datakongress	Finansutskottet
Bilaga 4	Utbildningsdepartementet	Kulturutskottet
Bilaga 5	Jordbruksdepartementet	Jordbruksutskottet
Bilaga 6	Inrikesdepartementet Driftbudgeten P. A 2 Kommittéer m. m.	Inrikesutskottet
	P. B 3 Allmänna beredskapsarbeten m. m.	Inrikesutskottet
	Kapitalbudgeten IV Statens utlåningsfonder P. 11 Lönefonden för bostadsbyggande	Civilutskottet
	V Fonden för låneunderstöd P. 11 Räntefria lån till bostadsbyggande	Civilutskottet
Bilaga 7	Civildepartementet	Civilutskottet

§ 5 Anmäldes och bordlades följande motioner:

- Nr 227 av herr *Boo m. fl.* om utökade politiska rättigheter för invandrare
- Nr 228 av herr *Hedlund m. fl.* angående den kommunala demokratin
- Nr 229 av herr *Hermansson i Stockholm m. fl.* angående det statliga partistödet
- Nr 230 av herr *Hedlund m. fl.* om ett system för välfärdsbedömningar
- Nr 231 av herr *Johansson i Växjö m. fl.* angående undantag från riksbankens utlåningskvoter
- Nr 232 av herr *Sjönell* om nedskärning av riksbankens kontorsorganisation
- Nr 233 av herr *Bohman m. fl.* om undantag från särskild försäljningskatt för guldsmedsarbeten, m. m.
- Nr 234 av herr *Helén m. fl.* angående alkoholfrågan
- Nr 235 av herr *Josefson i Arrie m. fl.* om resultatutjämnning vid beskattningen
- Nr 236 av herrar *Jönsson i Arlöv* och *Johnsson i Blentarp* angående folkbokföring av utlandsanställda
- Nr 237 av herr *Petersson i Gäddvik m. fl.* om sänkning av fordonsbeskattningen av lastbilar och släpvagnar i vissa fall
- Nr 238 av herr *Winberg m. fl.* angående avdraget vid beskattningen för resor till och från arbetsplatsen
- Nr 239 av herr *Åkerlind* om skattefrihet för fritt bränsle från egen fastighet
- Nr 240 av fru *Åsbrink* och fru *Berglund* angående försäljningen av mellanöl
- Nr 241 av herr *Winberg m. fl.* angående den allmänna rättshjälpen
- Nr 242 av herr *Bohman m. fl.* om studiemedel till studerande vid enskilda konstskolor
- Nr 243 av herr *Hermansson i Stockholm m. fl.* om översyn av lagen om pensionstillskott, m. m.
- Nr 244 av herr *Hermansson i Stockholm m. fl.* om utvidgning av socialförsäkringen
- Nr 245 av fru *Anér m. fl.* om tillsättande av begärd utredning angående åtgärder för att minska tobakskonsumtionen
- Nr 246 av herr *Hedlund m. fl.* om en parlamentarisk utredning angående den inre miljöpolitiken
- Nr 247 av herr *Helén m. fl.* angående arbetsmiljön
- Nr 248 av herr *Wiklund i Stockholm m. fl.* om en perspektivanalys av alkohol- och narkotikaproblemen
- Nr 249 av herr *Bohman m. fl.* om kulturfrämjande åtgärder
- Nr 250 av herr *Westberg i Ljusdal* om höjning av bidragen till organ för alkohol- och narkotikaupplysning m. m.
- Nr 251 av herrar *Hedlund* och *Helén* om försöksverksamhet med föräldrautbildning
- Nr 252 av herr *Zachrisson m. fl.* om beteendevetenskaplig undervisning i juristutbildningen
- Nr 253 av herr *Åkerlind* om avkortning av skolplikten i vissa fall

Nr 14

Fredagen den
22 januari 1971

Nr 254 av herrar *Jonsson* i Mora och *Eriksson* i Arvika angående det statliga transportstödet

Nr 255 av herr *Lindahl* om förbud mot omkörning av stillastående skolskjuts

Nr 256 av herr *Petersson* i Gäddvik *m. fl.* angående statsbidrag till icke lönsamma busslinjer

Nr 257 av herr *Sellgren m. fl.* om påskyndande av televerkets översyn av teletaxorna

Nr 258 av herr *Sellgren m. fl.* angående det statliga transportstödet

Nr 259 av herr *Sterne m. fl.* angående ersättningen till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer

Nr 260 av herrar *Stålhammar* och *Romanus* om försöksverksamhet med ett informationssystem angående väglaget på vissa vägsträckor

Nr 261 av herr *Torwald m. fl.* om en försöksverksamhet med sänkta taxor och ökad turtäthet vid statens järnvägar

Nr 262 av herr *Winberg m. fl.* om förläggning till Östersund av fraktbidragsnämndens kansli

Nr 263 av herr *Winberg m. fl.* angående det statliga transportstödet

Nr 264 av herrar *Wååg* och *Engkvist* om typgodkännande av avgassystem till motordrivna fordon

Nr 265 av herrar *Wååg* och *Gustavsson* i Ängelholm angående belysningsanordningarna på traktorer och motorredskap

Nr 266 av herrar *Wååg* och *Johansson* i Simrishamn om utredning angående fordons tillförlitlighet

Nr 267 av herr *Wååg m. fl.* angående användandet av hjälpljus på motorfordon

Nr 268 av fru *Anér m. fl.* angående mätningen av luftföroreningar

Nr 269 av herr *Berndtsson* i Bokenäs *m. fl.* om kreditgarantier för deltidjordbrukare

Nr 270 av herrar *Nilsson* i Agnäs och *Petersson* i Gäddvik om tryggnad av möjligheterna till uppodling av nedlagd åkermark

Nr 271 av herrar *Persson* i Heden och *Jonasson* angående det behovsprövade bidraget inom skördeeskadeskyddet

Nr 272 av herr *Sjönell* om en särskild miljövårdsavgift

Nr 273 av herr *Wirtén m. fl.* angående vården av landets vattentillgångar

Nr 274 av herr *Wirtén m. fl.* om skydd mot oljeutsläpp i samband med oljeborring, m. m.

Nr 275 av herr *Bohman m. fl.* om stöd för försäljning av svenskt konstantverk, m. m.

Nr 276 av herr *Ernulf m. fl.* angående textil- och konfektionsindustrins situation

Nr 277 av herr *Hedlund m. fl.* angående Ritsemprojektet

Nr 278 av herr *Helén m. fl.* angående Ritsemprojektet

Nr 279 av herr *Persson* i Heden *m. fl.* om beredskapsplan för textil-, konfektions- och skotillverkning

Nr 280 av herr *Petersson* i Gäddvik *m. fl.* om förläggning till Norrbotten av LKAB:s huvudkontor

Nr 281 av herr *Sjönell* angående företagarutbildningen

Nr 282 av herr *Sjönell m. fl.* angående stödet till omställningsfrämjande åtgärder för textil- och konfektionsindustrierna

Nr 14

Nr 283 av herr *Hallgren m. fl.* om höjning av grundbidraget vid arbetsmarknadsutbildning, m. m.

Fredagen den
22 januari 1971

Nr 284 av herr *Helén m. fl.* angående arbetsmarknaden

Nr 285 av herr *Wikström m. fl.* om statsbidrag till invandrarkyrkorna för kurativa insatser bland invandrare

Nr 286 av herr *Winberg m. fl.* om en tioårig utvecklingsplan för Norrland.

§ 6 Kammaren åtskildes kl. 15.08.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert

Förteckning över talare
(Siffrorna avser sida i protokollet)

Fredagen den 22 januari

- Herr Brundin (m) 10, 25
” Dahlgren (c) 7, 24, 27
” Enskog (fp) 33
” Eriksson i Bäckmora (c) 25
” Gustafson i Göteborg (fp) 3, 24, 26
” Henmark (fp) 62
” Hjorth (s) 30
” Johansson i Norrköping (s) 26, 27
Fru Jonäng (c) 27
Herr Mattsson i Lane-Herrestad
(c) 38
” Nordstrandh (m) 42
” Norling, kommunikations-
minister 12
” Richardson (fp) 46
” Svensson i Kungälv (s) 51, 58, 59
Fru Thunvall (s) 35
Herr Westberg i Ljusdal (fp) 59
” Wikström (fp) 54, 58, 67