

Torsdagen den 10 februari

Kl. 14.00

§ 1 Justerades protokollen för den 1 och 2 innevarande månad.

§ 2 Föredrogs från ledamoten i riksdagens lönedelelegation herr Karlsson i Huskvarna samt från suppleanterna i lönedelelegationen herr Arne Pettersson i Malmö och fru Skantz inkomna skrivelser, vari dessa avsagt sig nämnda uppdrag.

Med anledning härav beslöt kammaren dels att godkänna avsägelseerna, dels att val av en ledamot och två suppleanter i riksdagens lönedelelegation efter herr Karlsson i Huskvarna respektive herr Arne Pettersson i Malmö och fru Skantz skulle anställas i föreskriven ordning.

§ 3 Meddelande ang. plenum onsdagen den 16 februari

Herr TALMANNEN yttrade:

Jag får meddela att arbetsplenum onsdagen den 16 februari, som enligt den preliminära planen skulle börja kl. 10.00 eller 14.00, tar sin början kl. 14.00.

§ 4 Om skärpta bestämmelser om varsel vid avskedanden och permitteringar

Herr inrikesministern HOLMQVIST erhöll ordet för att besvara herr Hallgrens (vpk) i kammarens protokoll för den 3 februari intagna fråga, nr 47, och anförde:

Herr talman! Herr Hallgren har frågat om jag är beredd att ta initiativ till skärpta bestämmelser i syfte att stävja kringgåendet av varselbestämmelserna vid avskedanden och permitteringar genom att sådana åtgärder vidtas etappvis mot mindre än fem anställda, varvid iakttagande av sådant varsel icke erfordras.

Enligt vad jag inhämtat från arbetsmarknadsstyrelsen torde en arbetsgivare, som avser att minska sin arbetsstyrka med minst fem anställda, enligt nuvarande varselöverenskommelse vara skyldig att varsla om personalinskränkingen, även om uppsägningarna eller permitteringarna av de anställda sker i etapper som var och en berör mindre än fem anställda. Som jag upplyste i ett svar till herr Lorentzon i december förra året har en arbetsgrupp med företrädare för AMS, SAF, Sveriges industriförbund, LO och TCO tillsatts för att ställa samman erfarenheter av varselöverenskommelsen och eventuellt föreslå ändringar i den. Jag ser därför för dagen inte anledning till något ytterligare initiativ i den fråga herr Hallgren har aktualiserat.

Torsdagen den
10 februari 1972

Om skärpta bestämmelser om varsel vid avskedanden och permitteringar

Torsdagen den
10 februari 1972

Om skärpta bestämmelser om varsel vid avskedanden och permitteringar

Herr HALLGREN (vpk):

Herr talman! Jag vill tacka inrikesministern för svaret. Jag har ställt denna fråga för att få diskutera nu gällande bestämmelser rörande varselskyldigheten. Förhållandet är ju, som inrikesministern sade, att man är skyldig att varsla om antalet berörda arbetare är fem eller fler.

Denna bestämmelse kringgås, och det har visat sig att företag företar avskedanden, permitteringar och uppsägningar i etapper. Som exempel på detta förfarings sätt kan jag nämna att ett ganska stort företag i Göteborg har avskedat elva arbetare inom loppet av en månad. Första veckan avskedade man fyra arbetare och följande vecka fyra, så väntade man två veckor och avskedade därefter ytterligare tre. Det är således elva arbetare som blivit avskedade inom loppet av en månad utan att man har ansett sig vara skyldig att varsla.

Från fackligt håll gjordes invändningar i samtliga fall, och i det sistnämnda fallet ansåg den lokala fackföreningen att inga som helst bärande skäl för avskedanden förelåg. Därför fördes frågan vidare till arbetsmarknadsnämnden. Företaget har i sin tur hävdat att de hade rätt att avskeda enligt § 32. Det står i avtalstexten att arbetsgivaren har rätt att anställa och avskeda. Arbetsmarknadsnämnden ansåg sig inte kunna göra någonting i detta fall, eftersom avskedandena inte berörde minst fem arbetare utan bara tre.

Förhållandet är således det att vilken arbetsköpare som helst i vårt land kan kringgå nu gällande bestämmelser och avskeda praktiskt taget hur mycket folk som helst genom att göra det etappvis. Inrikesministern säger att han har inhämtat uppgifter från arbetsmarknadsstyrelsen som innebär att skyldighet att varsla föreligger även om avskedanden sker etappvis, men hur skall man i praktiken kunna kräva det? Den ena veckan gäller det ju bara att avskeda fyra personer, och då kan man ingenting göra. Sedan väntar företaget två veckor innan det avskedar ytterligare fyra. I det skedet skall ett ingripande ske, men då är det redan för sent. Jag anser under alla förhållanden att den arbetsgrupp som nu är tillsatt skall få sådana direktiv att man kan få till stånd en effektivare kontroll och även en varselskyldighet när det gäller färre än fem avskedanden. Det är min uppfattning att det skall varslas om varje avskedande.

Herr inrikesministern HOLMQVIST:

Herr talman! Jag vet inte om det kan föreligga en sammanblandning, nämligen så att herr Hallgren tänker på den varselskyldighet som föreligger enligt kollektivavtalet. Det är ju en annan form av varsel än den som man har att iakttä enligt den överenskommelse som jag har åberopat i mitt svar.

Jag har hos arbetsmarknadsstyrelsen gjort en förfrågan om huruvida det aktuella fallet hade varit påtalat. Man kände där i varje fall inte på tjänstemannaplanet till att det skulle ha förekommit fall av detta slag. Det kan måhända vara så att det som herr Hallgren talade om närmast gäller en tolkning av kollektivavtalet.

Herr HALLGREN (vpk):

Herr talman! Den tolkning som inrikesministern gjorde av mitt anförande är inte riktig. Det var fråga om uppsägningar och avskedanden i etapper. Enligt kollektivavtalet har ju arbetsgivaren rätt att säga upp folk, men i det sista fallet ansåg vi från fackligt håll att man inte hade någon motivering för avskedandena. Därför överklagade vi dessa hos arbetsmarknadsnämnden. När arbetsmarknadsnämnden sedan skulle pröva huruvida arbetsgivaren handlat riktigt i detta fall gav den bara beskedet att saken var avgjord i och med att det inte föreligger någon som helst skyldighet att varsla om personalinskränkning när det gäller mindre än fem anställda. Inrikesministern kan få en kopia av det brev som vi fick från arbetsmarknadsnämnden.

Om nu arbetsmarknadsstyrelsen har den uppfattningen att man är skyldig att varsla i alla sådana fall, så har denna uppfattning i varje fall inte kommit till arbetsmarknadsnämndens kännedom. I så fall är det information som saknas. I detta fall skulle man enligt inrikesministern och arbetsmarknadsstyrelsen ha varit skyldig att varsla om personalinskränkning, men arbetsmarknadsnämnden anser inte att så är fallet.

Herr inrikesministern HOLMQVIST:

Herr talman! Jag konstaterar att vi i sak är överens om att man inte skall kringgå ifrågavarande bestämmelse genom att göra uppsägningar etappvis. Jag hoppas att denna fråga skall bli föremål för granskning i det sammanhang som jag har hänvisat till i mitt svar.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 5 Ang. biljettpriserna i det svenska inrikesflyget

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Dahlbergs* (s) i kammarens protokoll för den 26 januari intagna fråga, nr 33, och anförde:

Herr talman! Herr Dahlberg har frågat mig om jag är beredd redogöra för min syn på biljettpriserna i det svenska inrikesflyget mot bakgrunden av dessa prisers betydelse för regionalpolitikens utformning inte minst när det gäller Norrland.

Flyget spelar en viktig roll i vårt lands transportsystem, och dess utveckling går snabbare än för någon annan transportgren. Flyget ger också en trafikservice som är av betydelse i regionalpolitiska sammanhang.

Allmänt gäller att det reguljära inrikesflygets priser uppvisat en förhållandevis långsam ökningstakt under 1960-talet. Den senaste taxehöjningen skedde hösten 1969.

I fråga om prisstrukturen med särskild hänsyn till de långa Norrlandsavstånden kan konstateras att taxan är utformad på ett sådant sätt att enhetspriset — dvs. priset per kilometer — sjunker med stigande avstånd. Enhetspriset för avståndet 200 km utgör för närvarande 60 öre/km, motsvarande 120 kronor för enkel resa Umeå — Sundsvall. För avståndet

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. biljettpriserna
i det svenska
inrikesflyget*

980 km utgör enhetspriset 30 öre/km, motsvarande 290 kronor för enkel resa Stockholm – Kiruna. En ca fem gånger längre sträcka medför således en sänkning till hälften av enhetspriset.

Linjeflygs nyligen genomförda prishöjning innebär en markering av taxans degressiva utformning genom att höjningen utformats som ett fast kronpåslag per biljett, oberoende av flygsträckans längd.

Till det anförda kan läggas att själva grundtaxan inte ger en rättvisande bild av de faktiska prisförhållandena, eftersom nära hälften av det reguljära flygets resenärer begagnar sig av olika rabattformer. För flygbolagen innebär detta en prisnivå som i genomsnitt ligger ca 20 procent under ordinarie pris.

Avslutningsvis bör erinras om det utredningsarbete som bedrivs inom Linjeflyg och som syftar till en förhållandevis genomgripande revision av taxsystemet. Resultatet av detta utredningsarbete, som är mycket krävande, förväntas framkomma under hösten detta år. Det är min förhoppning, att man under detta arbete skall finna det möjligt att komma fram till ett taxsystem, som med tillgodoseende av de företagsekonomiska kraven kan på ett mera långtgående sätt än för närvarande tillgodose de regionalpolitiska önskemålen om mera utjämnade flygpriser.

Herr DAHLBERG (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min enkla fråga. Bakgrunden till den är följande.

När frågan om nedsättning av fraktkostnaden för varor från norra stödområdet behandlades av vårriksdagen 1970, framhöll de norrländska riksdagsmännen i en motion att även kostnaderna för persontrafiken borde lindras. I motionen begärdes att riksdagen i skrivelse till regeringen skulle anhålla om en skyndsam utredning rörande möjligheterna och formerna för en väsentlig sänkning av kostnaderna för personbefordran på de längre sträckorna inom landet och att förslag skulle framläggas redan till höstsessionen 1970. Statsutskottet behandlade motionen välvilligt och framhöll hur önskvärt det var att få ned kostnaderna även på resor till övre Norrland. Utskottet tillstyrkte också motionens kläm att riksdagen skulle anhålla hos Kungl. Maj:t om en översyn. Av svaret här i dag ser vi att kommunikationsministern delar uppfattningen att trafikservicen är av stor betydelse för det regionalpolitiska arbetet.

Alla vet att det har förts en väldig diskussion om flygpriserna. Så blir det alltid när taxorna höjs. Linjeflyg har höjt priset nu i dagarna. Det framhålls i svaret att höjningen har skett i form av ett kronpåslag per biljett. Det är klart att man kan säga att det gynnar resenärerna på de längre sträckorna, men å andra sidan missgynnas ett sådant område som Gotland, som i regionalpolitiskt sammanhang är ytterst viktigt. Därför anser jag att det nu måste göras en grundlig översyn.

Det mest hoppningivande i svaret finner jag i det sista avsnittet, där kommunikationsministern upplyser om att Linjeflyg nu har för avsikt att göra en genomgripande revision av taxsystemet. Kommunikationsministern räknar med att förslaget skall kunna framläggas redan till hösten. Jag hoppas att förslaget blir så genomgripande att flyget inordnas som en

väsentlig del i de regionalpolitiska sammanhangen. Men då fordras att SAS följer efter Linjeflyg i det här avseendet. För vissa områden är SAS:s verksamhet av lika stor betydelse som Linjeflygs. Så är fallet t. ex. i Luleå. Min förhoppning är att vi i vårt långa land skall få sådana flygpriser att vi verkligen kan säga att vi har ett folkflyg.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 20

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. det regional-
politiska fraktstö-
det*

§ 6 Ang. det regionalpolitiska fraktstödet

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Hälls* (s) i kammarens protokoll för den 1 februari intagna fråga, nr 36, och anförde:

Herr talman! Herr Häll har frågat mig, om jag vill medverka till en sådan översyn av anvisningarna för det regionalpolitiska fraktstödet att det bättre tillgodoser den tunga industrin i Norrbotten.

Transportstödet har utformats med sikte på att det skall få så regionalpolitiskt gynnsamma effekter som möjligt för näringslivet inom det allmänna stödområdet. Det avser sålunda transporter ut från och inom stödområdet för att gynna avsättningen av produkter från stödområdet. Det är inriktat på helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat för att stimulera vidareförädling inom stödområdet och inte för att bidra till en utveckling som innebär att råvaror och mera obearbetade halvfabrikat i ökad utsträckning förs ur stödområdet för att vidareförädlas på annat håll. Vidare har stödets storlek differentierats på ett sätt som i särskild grad stimulerar näringslivets utveckling i de övre delarna av Norrland.

I fråga om stödets inriktning på helfabrikat och mera bearbetade halvfabrikat innebär den gjorda avgränsningen att stödet spänner över ett brett register av produkter som är betydelsefulla från regionalpolitisk synpunkt. Inom järn- och stålsektorn omfattas exempelvis manufakturade plåt-, balk- och trådprodukter, vartill räknas sådana produkter som bl. a. svetsade fartygsprofiler, inläggningsfärdigt armeringsstål och armeringsnät, färdigställda byggnadsdetaljer, svetsade balkkonstruktioner, gjutna och färdigpressade ståldetaljer och helförädlad kallvalsad stål.

I sammanhanget vill jag framhålla, att det självfallet alltid uppkommer gränsdragningsproblem, när man på angivet sätt vill ge stödet en viss varumässig inriktning. Man bör emellertid vara införstådd med att, för det fall en successiv vidgning sker av det stödberättigade varuområdet till mer och mer oförädlade varor, stödet i motsvarande mån förlorar vad som bedömts väsentligt vid utformningen av stödet, nämligen att gynna vidareförädling inom stödområdet.

Herr HÄLL (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på den här frågan. När det regionalpolitiska fraktstödet, som riksdagen beslutade om, kom till hälsades det bl. a. i Norrbotten med verkligt stort tillfredsställelse. Det betecknades som ett radikalt, klokt och riktigt grepp

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. det regional-
politiska fraktstö-
det*

för att eliminera de långa avståndens konkurrenshämmande effekter. Det är klart att riksdagsbeslutets principer också gav industrin inom det här området ganska stora förhoppningar, men utan att överdriva kan man säga att en del av de förhoppningarna har förbytts i en viss pessimism.

Låt mig som exempel nämna NJA, som faktiskt var det företag jag tänkte på när jag talade om den tunga industrin. Låt oss se hur utfallet har blivit. NJA:s kostnader för frakter med tåg och bil uppgår till 12–15 miljoner kronor om året, och man hade beräknat att man skulle kunna få ett fraktstöd som uppgick till 4–5 miljoner kronor. Utfallet har emellertid blivit ett helt annat; man har fått ungefär 25 procent av vad man beräknat – eller ungefär 1 miljon kronor för 1971. Man kan då fråga sig vad som är orsaken till att utfallet blev sådant. Såvitt jag begriper beror det i mycket hög grad på de anvisningar som har skrivits i anledning av beslutet, och den tolkning som fraktbidragsnämnden gör i de här sammanhangen. NJA har försökt hävda sina synpunkter på många sätt, bl. a. genom att överklaga fraktbidragsnämndens beslut – något som NJA gjorde utan större framgång, om konseljens besked är riktigt tolkat. I dag kan man emellertid läsa i tidningarna att fraktbidragsnämnden har ändrat sin uppfattning, och det har väsentligt förbättrat NJA:s situation. Men, herr talman, jag tycker att detta bara understryker nödvändigheten av att det görs en ordentlig översyn av de här reglerna, så att de ger förutsättningar för fraktbidragsnämnden att verkligen få vägledning för sina beslut.

Låt mig bara nämna ett exempel som förefaller mig egendomligt. Om man inom stödområdet faller ett träd och sedan gör plank och bräder av det utgår, såvitt jag förstår, fraktstöd för dessa produkter om man i övrigt fyller normerna. Men om man i stället gräver ut malm ur malmfältens gruvor, fraktar ned den till NJA och låter den gå igenom hela processen för att förädlas till balkar eller andra profiler, utgår inget fraktstöd. Detta är, som jag uppfattar det, ologiskt och obegripligt. Jag efterlyser därför ytterligare krafttag av kommunikationsministern för att förhindra att ett klokt och riktigt riksdagsbeslut förlorar i värde genom byråkratiska regler.

Jag ber att få tacka för svaret.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill inledningsvis konstatera att det nu är andra året som vi har fraktstöd. Det har alltså inte funnits särskilt länge. Under det första året anslag riksdagen 25 miljoner kronor till fraktstöd; för det andra året är anslaget uppräknat till 42 miljoner kronor. Det bevisar väl att vi verkligen intresserar oss för denna nya verksamhet.

Herr Häll tog upp NJA. Det finns anledning att poängtera några saker i anslutning till behandlingen av deras överklaganden av fraktbidragsnämndens tidigare beslut.

I fråga om NJA gäller det att prövningen inom fraktbidragsnämnden successivt lett till att ett vidare varusortiment kunnat medges fraktstöd. Att beskeden dröjt i olika hänseenden beror på att det krävts kompletterande underlag för att kunna bedöma de ifrågavarande produkterna och bestämma om de skall anses vara stödberättigade eller inte.

Torsdagen den
10 februari 1972*Ang. kostnaderna
vid återfående av
körkort, som åter-
kallats på grund av
sjukdom*

I januari 1971 begärde NJA besked om varugrupperna fartygs-, stålbyggnads- och verkstadsmaterial. Efter överläggningar med företrädare för NJA och sedan kompletterande uppgifter lämnats, kunde nämnden i slutet av mars 1971 meddela, att bl. a. "svetsat fartygsmaterial samt valsat sådant så bearbetat att inbyggnad kan ske direkt i fartygen" var stödberättigat liksom stålbyggnadsmaterial i vilket fall det gällde alla av bolaget specificerade produkter. Även s. k. Plannja och Laminja bifölls.

För verkstadsmaterial var beskedet negativt vad beträffar produkten Zinnja. Beträffande verkstadsmaterial i övrigt gav nämnden inte besked, eftersom man inte hade fått ett underlag som medgav ställningstagande. Här hade bolaget sålunda möjlighet att komma tillbaka.

Bolaget anförde besvär över fraktbidragsnämndens beslut till den del det innebar avslag. Besvären i vad avsåg verkstadsmaterial återtogs dock senare av NJA, eftersom bolaget där hade möjlighet att återkomma till fraktbidragsnämnden. Besvären avgjordes av Kungl. Maj:t i slutet av januari detta år. Avgörandet innebar att regeringen avlog besvären i vad de avsåg Zinnja och visst valsat fartygsmaterial, som bedömdes ha alltför ringa bearbetningsgrad.

Sedan bör det noteras att NJA i slutet av november kommit in med en ny framställning till fraktbidragsnämnden om förhandsbesked. Det gällde dels en hel del tidigare ej anmälda produkter, dels produkter som man tidigare i brist på underlag inte fått besked om.

Fraktbidragsnämndens beslut i denna del kom i slutet av januari, dvs. ungefär samtidigt som regeringens ställningstagande till besvären i vad de avsåg de av nämnden tidigare behandlade varorna. Fraktbidragsnämndens beslut denna gång innebär att ytterligare ett antal väsentliga produkter i NJA:s produktion nu får bidrag. Det gäller olika slag av vidarebehandlat valsat stål. Häri kan ingå ytterligare fartygsmaterial och olika verkstadsprodukter.

Jag har redogjort för detta ganska utförligt, eftersom jag har en stark känsla av att reaktionen på vissa håll mot regeringens avgörande i besvärfrågan har grundats på oklarhet om vad detta avgörande avsåg och samtidigt kanske på bristande kännedom om den utvidgning av det stödberättigade sortimentet som fraktbidragsnämndens ungefär samtidiga beslut har inneburit.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Ang. kostnaderna vid återfående av körkort, som återkallats på grund av sjukdom

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara fru Thunvalls (s) i kammarens protokoll för den 27 januari intagna fråga, nr 38, och anförde:

Herr talman! Fru Thunvall har frågat mig om jag är beredd att medverka till att den som önskar få sitt körkort tillbaka, vilket återkallats på grund av sjukdom, medges viss lättnad i kostnaderna för återfäendet.

Den som fått sitt körkort återkallat på grund av sjukdom kan enligt

Torsdagen den
10 februari 1972

*Om förstärkning av
isbrytarkapaciteten
i Bottenviken*

33 § 5 mom. vägtrafikförordningen så snart sjukdomen upphört ansöka om återfående av körkortet eller, om ett år eller mera förflutit från återkallelsen, om erhållande av nytt körkort.

Det är endast i det senare fallet som sökanden får kostnader för förarprov och expeditionsavgift för körkort. Jag vill i sammanhanget erinra om att medellös person är fri från avgift för erforderlig expedition.

Frågor om återfående av körkort m. m. behandlas för närvarande av trafikmålskommittén, som beräknas framlägga förslag under innevarande år.

Fru THUNVALL (s):

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

De människor som har kontaktat mig i den här frågan är sådana som menar att de oförskyllt har förlorat sitt körkort med anledning av sjukdom. De anser det inte rättvist att de behandlas på samma sätt som de som har gjort sig skyldiga till sådan trafikförseelse som rattfylleri, vårdslöshet i trafik osv. och av den anledningen har förlorat körkortet. Det gäller ju människor som har haft sitt körkort indraget i mer än ett år, och när de blir berättigade att försöka få det tillbaka behandlas bägge kategorierna på samma sätt i många fall.

Kommunikationsministern har här talat om, att om man är medellös kan man befrias från avgift för erforderlig expedition. Det är ju ännu omöjligt att ge kostnadslättnad för ny övningskörning, som jag är medveten om behövs i flera fall, eftersom körskolorna ligger i privata händer. Men min förhoppning är att trafikmålskommittén i varje fall skall komma fram till generell befrielse från avgift för erforderlig expedition, så att de här människorna känner sig mera rättvist behandlade. Kan man nå längre i den kommittén, är det givetvis ännu bättre. Jag ser med förväntan fram emot vad trafikmålskommittén har att säga i sitt förslag senare i år, och jag ber att få tacka än en gång för svaret.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Om förstärkning av isbrytarkapaciteten i Bottenviken

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Sellgrens* (fp) i kammarens protokoll för den 1 februari intagna fråga, nr 42, och anförde:

Herr talman! Herr Sellgren har frågat mig om jag avser att förelägga årets riksdag proposition med anledning av hamnutredningens förslag angående förstärkning av isbrytarkapaciteten i Bottenviken.

Remissbehandlingen av hamnutredningens i höstas avlämnade betänkande Vintersjöfart har nyligen avslutats. Vad som kan bli resultatet av den fortsatta beredningen av ärendet är det ännu för tidigt att uttala sig om.

Torsdagen den
10 februari 1972

*Om förstärkning av
isbrytarkapaciteten
i Bottenviken*

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret, även om det saknade varje drag av tillmötesgående av min begäran.

Frågan är i alla fall mycket angelägen och brådskande. Redan i hamnutredningens betänkande, som avlämnades i augusti 1971, betonades det angelägna i att ett principbeslut fattades snarast möjligt avseende den framtida vintersjöfarten utmed den nordliga delen av ostkusten. Ett av skälen härtill var att leveranstiden för en ny isbrytare är omkring fyra år.

Sjöfartsverket har också i sina petita för kommande budgetår anmält att det i sin femårsplan räknat med anskaffning av ytterligare två havsisbrytare, varav en på 22 000 hästkrafter och en på 12 000 hästkrafter. Läget är alltså det, att för varje år behandlingen av den här frågan uppskjuts i riksdagen, så fördröjs realiserandet av den målsättning som såväl hamnutredningen och sjöfartsverket som berörda delar av näringslivet är ense om.

Det här är en lokaliseringsfråga av mycket stor räckvidd. Bottenviksindustrierna behöver för sin planering ett svar på frågan. Härnösand–Kramforsområdets näringsliv befinner sig i en särskilt brydsam situation genom den ur dess synpunkt liksom ur lokaliseringssynpunkt negativa behandling som det området fått i utredningen.

Sjöfartsverket är ändå i sitt remissyttrande betydligt mera positivt. Verket vill bland vinterskeppningshamnarna även innefatta en eller ett par hamnar i Härnösandsområdet.

Skall målsättningen hållas måste enligt min mening – styrkt av flera remissinstanser – en proposition läggas detta år. Kan då inte statsrådet ge någon anvisning angående frågans beredning i kanslihuset som kan vara vägledande för alla som intensivt väntar på ett besked?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det ligger i sakens natur – vilket jag är säker på att också herr Sellgren är väl medveten om – att man under pågående remissbehandling icke tar ställning vare sig från statsrådets eller från någon annan ansvarigs sida. Det får räcka med det svaret, som också var det innehåll mitt ursprungliga svar hade.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Man måste väl böja sig för det. Jag har dock haft den uppfattningen att en fråga om tidpunkten för en propositions avlämnande brukar kunna besvaras på ett ungefär, särskilt i sådana fall då inte frågan samtidigt är avhängig av behandlingen t. ex. i statsverkspropositionen. Därför är jag litet förvånad över den tystnad som statsrådet här iakttar.

Utredningen Lastbil och taxi lämnades i mars 1971, och proposition väntas i vår. Den utredningen var i långa stycken mer kontroversiell. I fråga om vintersjöfarten föreligger ju en i de väsentligaste avsnitten enig utredning. Vi vet också att för att nå de uppställda målen bör enligt experterna en ny isbrytare levereras 1975 – utöver den som kommer 1974 – och en annan 1976. Beställningen av den första skulle då i

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. informationen
om höjning av pri-
set på SJ:s månads-
kort*

princip behöva utläggas redan i år. Sjöfartsverket understryker i sitt remissvar angelägenheten av att den större isbrytaren beställs 1972 och den mindre 1973/74.

Detta visar angelägenheten av att man kan få ett tidsschema som håller. För att riksdagen skall kunna ta ställning till medelsanvisning i nästa års stat borde principbeslut fattas innevarande år. Själva principbeslutet har kanske den största betydelsen för industrins möjligheter till planering.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Ang. informationen om höjning av priset på SJ:s månadskort

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara fru *Sundbergs* (m) i kammararens protokoll för den 2 februari intagna fråga, nr 45, och anförde:

Herr talman! Fru Sundberg har frågat mig om anledningen till att allmänheten inte i förväg informerades om beslutad höjning av priset på SJ:s månadskort.

Beslutet om höjning den 1 februari 1972 med 3–4 procent meddelades SJ:s distriktschefer genom skrivelse den 10 januari 1972. Meddelande till bl. a. biljettexpeditioner och andra försäljningsställen utsändes genom SJ:s cirkulär den 13 januari 1972. Beslutet har alltså varit offentligt och torde ha varit känt av många resenärer. Däremot har inget särskilt pressmeddelande utsänts. Varken SJ eller andra transportföretag brukar sända ut sådana när det är fråga om mindre prisjusteringar inom en mera begränsad sektor.

Fru SUNDBERG (m):

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

Men jag vill tillåta mig att påminna om att inte alla offentliga handlingar kommer till allmänhetens kännedom. Den höjning som skedde den 1 februari beträffande månadskort och rabattkort var med all säkerhet känd av ett ytterst litet fåtal resenärer. Den drabbade i första hand studerande och skolbarn. I många fall när biljetten hade kostat 97 eller 98 kronor översteg priset 100 kronor, och barnen hade inte möjlighet att på morgonen köpa månadskort.

Detta att inte meddela tycker jag är ett tecken på nonchalans från SJ:s sida. Det sägs i svaret att varken SJ eller andra transportföretag brukar sända ut pressmeddelande när det gäller mindre prisjusteringar. Man kan onekligen ställa sig frågan: Har allmänheten inte rätt att även i dessa fall bli upplyst? Det är nämligen inte så få det gäller. För 1970 har jag fått uppgiften att det såldes 123 279 månadsbiljetter och dessutom några terminsbiljetter. Det bör ha varit ungefär 15 000 personer som drabbades av en obehaglig överraskning den aktuella morgonen.

Men jag vill också påpeka att de anställda vid SJ:s olika försäljningsställen i många fall kom i en mycket pinsam situation, eftersom de fick ta

emot allmänhetens vrede över prishöjningen. Det tycker jag också vittnar om en brist på omtanke om personalen, som givetvis inte själv kunde behöva ta ansvar för att i förväg informera allmänheten om prishöjningen.

Vidare vill jag säga att det nu t. ex. aviserats portohöjningar, och det har kommit till allmänhetens kännedom. Men det är alltså tänkbart att en smärre prisjustering – exempelvis inom televerket, där en höjning av samtalsavgifterna inte drabbar konsumenten förrän i efterhand, när räkningen kommer – kan ske utan att ett pressmeddelande utsänts.

Jag tycker att allmänheten med all rätt kan kräva att sådan här information går ut i förväg. De som drabbas är, som jag sade, i många fall barn och sådana för vilka även en prishöjning på 3–4 procent är kännbar och kan innebära att man måste vidta ekonomiska omdispositioner. Jag beklagar att statsrådet inte angav något mera förklarande skäl, eftersom jag tyvärr tror att de skäl som anförts i svaret på min fråga inte tillfredsställer allmänheten.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Fru Sundberg har ju av naturliga skäl inte haft anledning att gå in på detaljer eller ange något exempel som skulle kunna påvisa att det vid någon speciell järnvägsanstalt eller busstation varit bristfällig information. Jag skall heller inte försöka bevisa motsatsen men konstaterar bara att eftersom biljettexpeditionerna, enligt det svar jag har lämnat fru Sundberg, den 10 januari fick besked om att denna höjning skulle företas den 1 februari och gav ut cirkulär till sina underlydande försäljningsställen den 13 januari, så var det fortfarande ungefär tre veckor kvar till höjningsögonblicket. Kutym är då att man på själva försäljningsställen annonserar detta i anslutning till biljettlucka eller liknande. Då det här talas i första hand om månadsbiljetter är det väl inte alldeles ur vägen att tänka sig, att här hade de som reser varje dag i många fall möjligheter mellan den 13 januari och 1 februari att iakttä sådana annonseringar av den beslutade höjningen.

Jag tar inte detta som något bevismaterial i och för sig, därför att jag har inget exempel som jag kan anföra där. Jag redovisar det bara som en allmän tanke när det gäller månadsbiljetter, att det kan ha förelegat sådana här möjligheter.

Fru SUNDBERG (m):

Herr talman! Jag vill bara säga till kommunikationsministern att en stor del av dem som köper månadsbiljetter utgörs ju av studerande. De började sin termin den 9 januari och köpte sitt månadskort för januari. Jag tror jag vågar påstå att ytterst få av dessa skolbarn har, innan de stigit på tåget eller bussen på morgonen, gått in i en väntsal och läst eventuella plakat. Dessutom utnyttjas en stor del av månadskorten på SJ-bussarna, och det vore kanske orimligt att begära att det på varenda busstation utefter våra vägar på landsbygden skulle finnas en anteckning om att priset kommer att höjas från den 1 februari. – Jag vill verkligen frita de resande, därför att de kommer direkt till sitt fortskaffningsmedel och de har inte anledning att gå in på försäljningsstället förrän det är tid att köpa nytt månadskort.

Nr 20

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. informationen
om höjning av pri-
set på SJ:s månads-
kort*

Herr statsrådet påpekade att jag inte gav några konkreta exempel. Låt mig då tillägga att i det fall när priset översteg 100 kronor gällde det mina två egna barn.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 10 Ang. lokaltrafiken på järnvägssträckan Nyköping—Södertälje

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Hedins* (m) i kammarens protokoll för den 4 februari intagna fråga, nr 51, och anförde:

Herr talman! Herr Hedin har frågat mig om mitt uttalande den 14 oktober 1971 om att regeringen kommer att iaktta viss återhållsamhet i fråga om beslut rörande nedläggning av ytterligare järnvägslinjer innebär att lokaltrafiken på sträckan Nyköping—Södertälje kommer att upprätthållas tills den regionala trafikplaneringen har genomförts.

I anslutning till mitt uttalande den 14 oktober 1971 om viss återhållsamhet i fråga om beslut rörande nedläggning av ytterligare järnvägslinjer framhöll jag bl. a. att redan fattade beslut inte berörs.

Beträffande lokaltrafiken på bansträckan Nyköping—Södertälje meddelade Kungl. Maj:t beslut den 23 juli 1971. I beslutet anges att Kungl. Maj:t inte har något att erinra mot att den lokala persontågstrafiken flyttas över till landsväg. Trafikomläggningen får dock ske först sedan en detaljerad plan för ersättningstrafiken uppgjorts, varvid behovet av samordning av trafikanordningarna mellan de skilda företag, som avses svara för ersättningstrafiken, särskilt skall beaktas.

SJ och de ifrågakommande trafikföretagen SL och Nyköpings Omnibus AB har härefter överlagt om utformningen av ersättningstrafiken. Detta arbete har enligt uppgift nu resulterat i att man avser att denna eller nästa vecka förelägga kommunerna förslag till lösningar av trafiken.

Herr HEDIN (m):

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

Anledningen till att jag framställde frågan är att det ute i den berörda bygden har rätt stor oklarhet om vad som skulle komma att gälla efter tidtabellsskiftet i maj. Det har faktiskt sagts mig att man t. o. m. på SJ-kontoret i Norrköping, som närmast har hand om denna bandel, har varit av den uppfattningen att man med hänsyn till uttalandet i höstas som jag åberopat inte skulle dra in här ifrågavarande tågtrafik. Det är uppenbarligen en felaktig uppfattning. Ärendet har tydligen avancerat ganska långt.

Sakligt sett tycker jag att man nu – utöver alla de skäl som tidigare åberopats av kommunerna själva och av mig i en interpellationsdebatt med kommunikationsministern här i riksdagen för litet över ett år sedan – har fått ytterligare ett tungt vägande skäl, nämligen den regionala trafikplanering som skall ske i länet. Mot bakgrund av det beslut som

fattades därom i höstas tycker jag att det hade förelegat skäl för att uppskjuta dessa åtgärder, även om jag är medveten om att man rent formellt kan falla tillbaka på att det då sades att inga fattade beslut skulle omprövas.

Jag vill nu fråga om det verkligen är så låst att inte kommunerna, om de inte kan acceptera de förslag som uppenbarligen kommer att läggas fram i denna eller nästa vecka, kan få hela frågan omprövad mot bakgrund av den stora regionala planering som skall göras. Jag tycker som sagt att det är ytterligare ett starkt skäl utöver trafiksäkerhetsfrågan och andra skäl som tidigare anförts.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Eftersom herr Hedin nu återkommer till frågan vill jag under några minuter lämna en del ytterligare uppgifter om behandlingen av detta specifika ärende.

Det började redan den 29 september 1970, alltså mer än ett år innan den regionala trafikplaneringen initierades. Den dagen aviserade SJ:s distriktsorganisation berörda kommuner i trafikområdet om att man avsåg att den 23 maj 1971 flytta över lokaltågstrafiken till landsväg. Södertälje och dåvarande Hölö samt Vagnhärads kommuner begärde hos Kungl. Maj:t omprövning av SJ:s beslut, och Kungl. Maj:ts ställningstagande då, som var förknippat med vissa villkor, för vilka jag nyss har redogjort, meddelades först den 23 juli 1971, alltså ett par månader efter den tidpunkt då SJ självt önskat ha omläggningen genomförd. Främsta orsaken till den utdragna beredningstiden var att vi ville avvakta resultatet av de omfattande överläggningar som fördes mellan berörda trafikföretag och kommunerna om formerna för ersättningstrafikens anordnande m. m. Kungl. Maj:ts beslut togs sålunda först sedan det blivit klarlagt att en i sammanhanget utarbetad principplan för ersättningstrafiken bedömts kunna ge en godtagbar bas för fortsatta överläggningar om detaljerna i trafikordningarna.

Jag tycker detta visar att det här är fråga om ett ärende som prövats mycket ingående och som dessutom, som jag sade i mitt svar, avgjorts före den 14 oktober 1971. Jag tror, herr Hedin, att det inte skulle vara lyckligt om vi i just detta ärende skulle göra ett avsteg från den princip som ändå lades fast i det meddelande som gavs ut av regeringen i oktober 1971 rörande den regionala trafikplaneringen. Ett sådant ställningstagande som det herr Hedin här åsyftar skulle bara leda till dels att planeringen i detta enskilda fall på nytt skulle rivas upp, med de konsekvenser det kunde föra med sig för befolkningen och regionen, dels att vi naturligtvis inte skulle ha några normer att handla efter i andra liknande ärenden.

Herr HEDIN (m):

Herr talman! Jag är medveten om att det formellt sett kan vara bekymmersamt att i ett så sent skede av behandlingen av ett ärende, som har avancerat på det sätt som beskrevs här, ändra om helt och hållet. Att jag ändå ifrågasätter det beror på att det råder mycket stark oro i bygden för att t. ex. släppa ut skolbarnen, som nu åker tåg till Södertälje, på den mycket hårt trafikerade E 4. Det är ju framför allt mycket stark

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. vissa lagstad-
gandens innebörd
jämfört med
§ 32 i SAF:s
stadgar*

långtradartrafik där under vissa tider av dygnet och inte minst under eftermiddagarna, när skolbarnen skall åka hem.

Det är verkligen stark oro i bygden, måste jag understryka, för att det här beslutet skall träda i kraft och man hoppades faktiskt att det skulle bli en omprövning. Man var inte medveten om att ärendet löpte vidare, utan många har mot bakgrund av uttalandet i höstas trott att det ändå skulle ske en ändring.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 11 Ang. vissa lagstadgandens innebörd jämfört med § 32 i SAF:s stadgar

Herr statsrådet LÖFBERG erhöll ordet för att besvara herr *Wennerfors'* (m) i kammarens protokoll för den 4 februari intagna fråga, nr 52, till herr inrikesministern, och anförde:

Herr talman! Herr Wennerfors har frågat inrikesministern om han anser att exempelvis 3 § statstjänstemannalagen har en helt annan innebörd och annat syfte än § 32 i Arbetsgivareföreningens stadgar. Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Enligt § 32 i SAF:s stadgar skall i kollektivavtal tas in en bestämmelse att arbetsgivaren har rätt bl. a. att fritt anta och avskeda arbetare och att leda och fördela arbetet. Härigenom styrs kollektivavtalens innehåll.

Enligt 3 § statstjänstemannalagen bestäms anställningsvillkoren för de statliga tjänstemännen genom avtal. Avtal får inte träffas om en del frågor av huvudsakligen organisatorisk art, bl. a. myndighets arbetsuppgifter, ledningen och fördelningen av arbetet inom myndigheten eller antagande och avskedande av personal.

Det är stora skillnader mellan innebörden av dessa två paragrafer. Arbetsgivaren skall enligt § 32 på SAF:s område förbehållas rätt att fritt anta personal. På den statliga sidan gäller grundlagens bestämmelser om förtjänst och skicklighet som grund för all tjänstetillsättning. Rätten att fritt avskeda personal har inte heller någon motsvarighet på den statliga sidan. Här gäller tvärtom bestämda regler i statstjänstemannalagen om förutsättningarna för entledigande.

När det gäller ledningen och fördelningen av arbetet ligger skillnaden främst däri, att den privata arbetsgivaren enligt § 32 är skyldig att uttryckligen förbehålla sig rätten att leda och fördela arbetet. 3 § statstjänstemannalagen lägger däremot inte hinder i vägen för den offentliga arbetsgivaren att delegera arbetsledningen till arbetstagarna eller på andra sätt låta dem inverka på besluten. Det enda som sägs i 3 § i lagen är att man inte får träffa avtal i sådan fråga.

Herr WENNERFORS (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Löfberg för det mycket intressanta svaret, som jag senare skall studera litet närmare när jag får mera tid på mig.

I svaret säger statsrådet Löfberg att det är stora skillnader mellan

innebörden av § 32 i SAF:s stadgar och 3 § statstjänstemannalagen.

Jag kan inte uppleva de stora skillnaderna. Här hänvisar statsrådet Löfberg till rätten att fritt anta personal. På den statliga sidan gäller grundlagens bestämmelser om förtjänst och skicklighet som grund för all tjänstetillsättning. Statsrådet kan naturligtvis från denna talarstol uttala flera gånger att denna skillnad är stor. Jag kan ändå inte uppleva den som stor.

Den andra skillnad som han hänvisar till gäller rätten att fritt avskeda personal, som inte skulle ha någon motsvarighet på den statliga sidan. Den har väl inte någon direkt motsvarighet, men innebörden är densamma, framför allt efter det tillägg som införts i SAF:s stadgar från 1964. Där kan jag inte heller uppleva att det skulle föreliggga någon större skillnad.

Statsrådet talar sedan om att delegera, men den möjligheten finns även i enlighet med § 32, även om det inte står särskilt uttryckt.

Min uppfattning är att skillnaderna inte är stora. Och jag vill då komma till frågan: Hur kan det komma sig att man i direktiven till den nyligen tillsatta utredningen om arbetsfredslagstiftningen inte säger någonting om de motsvarande lagparagraferna på statstjänstemanna- och kommunaltjänstemannasidan? Här talas på flera sidor i dessa direktiv om § 32, men man nämner inte ett ord om 3 § i statstjänstemannalagen och 2 § i kommunaltjänstemannalagen. Man säger på slutet i direktiven att utredningen skall syssla med frågor som gäller *alla* arbetsplatser. Det hänvisas till två utredningar som redan arbetar. Det hör emellertid till saken att det i direktiven till dessa utredningar som nämnts och som nu arbetar heller inte står någonting om 3 § statstjänstemannalagen och 2 § kommunaltjänstemannalagen.

Jag tycker att detta är märkligt. Man frågar sig om detta syftar till att återigen sparka på arbetsgivarna i det enskilda näringslivet. Därför undrar jag om inte herr Löfberg skulle kunna medverka till att direktiven i fortsättningen blir mera allsidiga.

Herr statsrådet LÖFBERG:

Herr talman! Herr Wennerfors säger att han skall studera svaret litet bättre när han får tid på sig, och detta är ju bra. Men så långt har han i alla fall studerat att han redan nu kan säga att det inte föreligger så stora skillnader – i varje fall säger han att det inte är någon större skillnad. Han är tydligen beredd på att gå med på att det föreligger skillnader, och det är alltid ett framsteg.

Jag tycker att skillnaderna är stora. Detta att fritt anta och avskeda är oerhört långtgående. Detta är reglerat bl. a. i lag på statstjänstemannasidan. För övrigt finns regler som är strikta och fastlagda när det gäller avskedande av personal. Att det på dessa områden, som jag framhållit i mitt svar, föreligger skillnader tycker jag är alldeles ostridigt.

Men sedan kommer herr Wennerfors fram till sitt egentliga ärende, nämligen att direktiven för den nyligen tillsatta utredningen om arbetsfredslagstiftningen inte skulle ha nämnt ett enda ord om 3 § och 2 §. Detta påstående har gått igen i många upplagor, och därför är jag tacksam för att det kommit upp här i kammaren, så att jag får tillfälle att bemöta det.

Nr 20

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. vissa lagstad-
gandens innebörd
jämfört med
§ 32 i SAF:s
stadgar*

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. vissa lagstad-
gandens innebörd
jämfört med
§ 32 i SAF:s
stadgar*

Det är klart att om man för en rent semantisk debatt, vilket jag inte tror att herr Wennerfors vill, och säger att 2 § och 3 § inte är nämnda, är det väl riktigt, men innebörden i direktiven är ju mycket klar; man framhåller nämligen i direktiven att utredningen också skall syssla med förhållandena på det statliga området. Där sägs exempelvis att uppdraget i princip bör avse alla arbetstagare, alltså även de offentligt anställda. I direktiven anges vidare att utredningen bör pröva om och i så fall i vilken utsträckning det med hänsyn till de politiska organens beslutsbefogenheter och därpå grundad myndighetsutövning behövs särskilda inskränkningar i medinflytandet för denna kategori. De sakkunniga skall på den här punkten samråda med bl. a. förhandlingsutredningen, som har ett särskilt uppdrag att se över 3 § och 2 §.

Jag hoppas, herr Wennerfors, att det efter detta är fullständigt klarlagt att dessa frågor inte kommer att förbises i den nya utredningen.

Herr WENNERFORS (m):

Herr talman! Jag vidhåller att jag tycker att skillnaderna inte är särskilt stora. Det var det ena jag ville säga.

Det andra är att i direktiven är § 32 mycket grundligt berörd. Direktiven genomsyrras enbart av vad § 32 innebär i alla olika avseenden. Av de tolv stencilerade sidorna ägnas på slutet ett litet, litet stycke åt detta som statsrådet Löfberg nämnde.

Där står det att de sakkunnigas uppdrag *i princip* bör avse alla arbetstagare. Varför i princip? Skriv rakt på sak vad ni verkligen menar!

Dessutom skall utredningen samråda med de andra utredningarna, står det i detta stycke. Men i dessa utredningars direktiv nämns icke heller dessa paragrafer, som jag anser går lika långt som § 32.

Jag upprepar: Dessa direktiv är inte allsidigt utformade. Det är återigen ett försök att sparka på arbetsgivarna i det enskilda näringslivet, vilket är fullständigt onödigt. Det görs möjligen i "buskarna" och från talarstolarna ute i landet, men bör inte ske i direktiv till statliga offentliga utredningar.

Herr statsrådet LÖFBERG:

Herr talman! Jag tycker det är en framgång att herr Wennerfors nu fått erkänna att 3 §-problematiken finns med i direktiven. Att han upprepar sitt påstående att det inte är någon större skillnad mellan § 32 och 3 § är inget sakskäl. De skillnader jag framhöll i mitt svar finns där och är oomtvistliga.

Sedan är det alldeles uppenbart att när man i direktiven ägnar stor uppmärksamhet åt § 32, bottnar detta i att det främst är där som missförhållandena finns och har funnits sedan lång tid tillbaka.

Att man har tvingats till vissa begränsningar i förhandlingsrätten på det statliga och kommunala området sammanhänger med de politiska organens beslutsfunktioner. Det är ju därför vi har 3 § och 2 §. Vi kan ju inte träffa avtal om sådant som riksdagen skall bestämma, herr Wennerfors.

Förhandlingsutredningen skall dock se om eventuellt ytterligare saker kan föras över till det avtalsbara området, precis som vi har gjort när det

gäller arbetstidens förläggning. Det är detta som finns klart angivet i direktiven.

Efter det här torde det inte finnas något sakligt underlag för påståenden från herr Wennerfors och andra att vi har förbisett denna fråga. Den finns där, och det är nu inskrivet i kammarens protokoll.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 20

Torsdagen den
10 februari 1972

Ang. gyckel med religionen i vissa TV-program

§ 12 Ang. gyckel med religionen i vissa TV-program

Herr utbildningsministern CARLSSON erhöll ordet för att besvara herr *Komstedts* (m) i kammarens protokoll för den 11 januari intagna fråga, nr 1, till statsrådet fru Myrdal, och anförde:

Herr talman! Herr Komstedt har frågat statsrådet Myrdal om hon anser det lämpligt, med tanke på den kristna opinionen i vårt land, att lyckla med religionen såsom skett t. ex. i senaste julkalendern i TV. Frågan har överlämnats till mig för besvarande.

Enligt avtalet mellan staten och Sveriges Radio angående rundradions programverksamhet skall programverksamheten i sin helhet präglas av skälig balans mellan olika åsikter och intressen.

Radionämnden övervakar att Sveriges Radio följer de riktlinjer för programverksamheten som fastställts genom avtalet. Jag är, vilket frågeställaren torde känna till, förhindrad att uttala mig om enskilda radio- och TV-program.

Herr KOMSTEDT (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Carlsson för svaret på min fråga. Jag hade väntat mig ett långt, uttömmande svar eftersom statsrådet har tagit fem veckor på sig, men det var sannerligen inte mycket som gavs i det svar jag fått.

Jag ställde frågan till statsrådet fru Myrdal såsom ansvarig för de kyrkliga frågorna i vårt land för att vi här i kammaren skulle få besked om hennes syn på den senaste julkalendern i TV, som av många människor uppfattas som ett gyckel med religionen. Den reaktionen har inte bara kommit från människor med mycket stark religiös anknytning utan även från personer med vanlig kristen syn, vilket visar att ifrågasvarande program är speciellt känsligt. Det riktar sig till de allra minsta samhällsmedborgarna, barnen, som inte kan bedöma programmen objektivt såsom vi äldre. Vi kan ju stänga av det som vi inte vill se. Man har naturligtvis reagerat därför att programmet utgjorde en blandning av porr och religionsgyckel, och sådant hör inte hemma i ett barnprogram. Det ligger inte heller i linje med den grundläggande värdering som vårt samhälle är byggt på.

Nu svarar statsrådet Carlsson med den gamla vanliga klyschan att programverksamheten i sin helhet präglas av skälig balans mellan åsikter och intressen. Då frågar jag: Är ifrågasvarande julkalender uttryck för skälig balans mellan olika åsikter och intressen?

Statsrådet säger att frågeställaren torde känna till -- vilket jag gör

mycket väl – att det är radionämnden som skall övervaka att fastställda riktlinjer för programverksamheten följs. Därmed skulle statsrådet vara förhindrad att uttala sig om enskilda radio- och TV-program. Det är märkligt, ty när TV gjorde väldiga övertramp i fråga om historieskrivningen angående socialdemokratiska partiet kände sig regeringens ledamöter verkligen inte förhindrade att uttala sig. Det skulle vara bra om vi även i denna fråga kunde få ett uttalande. Helt förhindrad att ha en mening är väl inte statsrådet.

Herr utbildningsministern CARLSSON:

Herr talman! Det kanske hade gått något snabbare att få svar på frågan om herr Komstedt till att börja med hade gjort klart för sig till vilket statsråd frågan skulle ställas. För det andra hade herr Komstedt genom en lång rad tidigare exempel kunnat få klart för sig att det är omöjligt för mig att svara på frågor av detta slag. Jag har icke någon gång som utbildningsminister och därmed ansvarig för Sveriges Radios verksamhet gått in och kommenterat något enskilt program. Vi har tagit ett beslut om att vi skall ha en radionämnd som skall fungera för det ändamålet.

Menar herr Komstedt med sitt inlägg verkligen att jag i Sveriges riksdag skall bryta mot denna princip? Vi har att svara exakt på det sätt som jag har svarat i detta fall. Att herr Komstedt beskrivit detta som en klyscha finner jag, herr talman, utomordentligt anmärkningsvärt.

Herr KOMSTEDT (m):

Herr talman! Det besked som vi nu fått kan jag inte tolka på annat sätt än att både statsrådet Carlsson såsom ansvarig i denna fråga och regeringen är ointresserade av att massmedia gör påhopp på kultur och religion på det sätt som skedde i julkalendern. Men för att återkomma till vad jag sade i mitt förra inlägg går det alltså att reagera som man t. ex. gjorde mot TV:s övertramp mot socialdemokratiska partiet. Det bör alltså inte vara omöjligt för statsrådet att ha en mening.

Jag är väl medveten om att radionämnden är ett självständigt organ, men riksdag och regering bör ändå kunna ha en åsikt. Om stora delar av svenska folket har den meningen att det görs program för de minsta i samhället, dvs. barnen, som inte är speciellt bra för dessa, bör man ha en möjlighet att diskutera detta i kammaren. Statsrådet bör väl också kunna erkänna att även regeringen har en möjlighet att påverka utvecklingen.

Herr utbildningsministern CARLSSON:

Herr talman! Om herr Komstedt vill ha den möjligheten i Sveriges riksdag, får herr Komstedt vara snäll och motionera om att vi skall ha andra regler för radio- och TV-verksamheten i vårt land. För detta krävs att vi säger upp avtalet med Sveriges Radio. Men om jag skulle göra uttalanden av det slag som herr Komstedt kräver, skulle detta strida mot avtalet, och jag är säker på att ledamöter av denna riksdag då med fog skulle rikta utomordentligt allvarlig kritik mot mitt sätt att fungera som utbildningsminister. Jag kan inte och kommer inte att ingripa genom att kommentera enskilda program.

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. vidareutbild-
ningen av sjukskö-
terskor*

Herr utbildningsministern CARLSSON erhöll ordet för att besvara fru Berglunds (s) i kammarens protokoll för den 13 januari intagna fråga, nr 15, och anförde:

Herr talman! Fru Berglund har frågat mig om jag är beredd att medverka till en lösning av de akuta problem som uppkommit i samband med sjuksköterskornas vidareutbildning.

I en skrivelse den 6 oktober 1971 föreslog skolöverstyrelsen bl. a. anordnande av fortbildning för vissa vårdyrkeslärare med syftet att bredda dessa lärares undervisningsområden. I årets statsverksproposition har under anslaget Lärares fortbildning m. m. medel beräknats för fortbildning inom områdena anatomi, fysiologi och medicinsk mikrobiologi i enlighet med överstyrelsens förslag. Jag räknar med att ett genomförande av detta förslag skall kunna bidra till att lösa det problem som fru Berglund pekat på.

För att bemästra problemet på kort sikt bör man kunna överväga jämkningar i utbildningsorganisationen. Enligt vad jag erfarit undersöker överstyrelsen olika möjligheter härtill.

Fru BERGLUND (s):

Herr talman! Jag får tacka utbildningsministern för svaret på min enkla fråga, som jag ställde den 13 januari. Jag har med tillfredsställelse konstaterat att det i statsverkspropositionen tagits upp 900 000 kronor för fortbildning av vissa lärare, och jag tror att denna åtgärd på sikt kommer att lösa de problem jag tagit upp.

Anledningen till min fråga var två artiklar i tidningen Folket i Eskilstuna den 8 och den 10 januari. Av dessa artiklar framgick att man i Eskilstuna hade varit tvungen att inställa vidareutbildningen av sjuksköterskor i medicin och kirurgi beroende på att läkarna inte hade åtagit sig undervisning.

Av en skrivelse från fyra chefläkare vid lasarettet, vilken också publicerades, framgick att de skäl som läkarna angav som orsak till sitt bristande intresse för medverkan i undervisningen hade förelegat även tidigare. Det var alltså ingenting nytt som hade tillkommit. Läkarna framhöll emellertid att man hade löst frågorna tidigare "genom läkarnas tillmötesgående och landstingens förstående attityd". Tonen verkade enligt de nämnda artiklarna så kärv, att jag fick den uppfattningen att det nu skulle vara slut med samförståndslösningarna i detta sammanhang.

Inom vårdutbildningen är man, som jag ser det, alltför mycket beroende av läkarnas möjligheter och vilja att undervisa. Vid en undersökning i januari hade 15 av 23 tillfrågade skolor problem med anskaffning av läkare som föreläsare. Vid en direkt förfrågan om vilka svårigheter skolorna hade att få läkare som föreläsare svarade en del att de inte har några problem alls. Jag tror också att det är viktigt att man noterar det. Andra åter sade sig ha "alla problem i världen". De sistnämnda dominerade, och värst var det inom medicin och kirurgi. Enligt uppgifter från Svensk sjuksköterskeförening har sex vidareutbildningskurser inställts vårterminen 1972. Sjuksköterskeföreningen har

Torsdagen den
10 februari 1972

*Om den framtida
användningen av
kommunala yrkes-
skolelokaler*

också framfört sina synpunkter på problematiken till utbildningsdepartementet.

Med tanke på konsekvenserna för den enskilde studerande, som drabbas av förskjutningar i studiegången, och konsekvenserna för hela den svenska hälso- och sjukvården, som även drabbar läkarna själva och inte minst drabbar patienterna, hyser jag en förhoppning om att man även i framtiden kan komma fram till samförståndslösningar "genom läkarnas tillmötesgående och landstingens förstående attityd", så att man utnyttjar de resurser som finns och utbildningen kan upprätthållas.

Herr talman! Jag vill ta tillfället i akt att poängtera vikten av att vi får en stabil och kunnig lärarkår, så att utbildningen inom vårddyrkena inte är helt beroende av tillfälligheter och personligt godtycke.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 14 Om den framtida användningen av kommunala yrkesskolelokaler

Herr utbildningsministern CARLSSON erhöll ordet för att besvara herr Wictorssons (s) i kammarens protokoll för den 1 februari intagna fråga, nr 43, och anförde:

Herr talman! Herr Wictorsson har frågat mig, om jag är beredd att medverka till att tidigare använda, ändamålsenliga kommunala yrkesskolelokaler även fortsättningsvis, dvs. efter utbyggnaden av den nya gymnasieorganisationen, får tas i anspråk för kommunal yrkesutbildning.

Herr Wictorssons fråga gäller planeringen för gymnasieskolan. Jag vill erinra om att min företrädare i propositionen 140 år 1968 angående riktlinjer för det frivilliga skolväsendet bl. a. framhöll att utbildning utanför dagens gymnasieorter bör kunna bibehållas så länge det finns en tillfredsställande elevtillströmning och ett klart avnämningstresse för utbildningen. Planeringen för gymnasieskolan måste – mer långsiktigt – i dessa fall syfta till en avvägning mellan å ena sidan mer lokalt förankrade önskemål om bibehållande av existerande utbildningar och å andra sidan strävan att för en hel region förbättra eller, trots ett vikande elevunderlag, bibehålla ett utbud av utbildningsvägar.

Jag har i andra sammanhang understrukit att med införandet av den nya gymnasieskolan den 1 juli 1971 inte avsetts några drastiska förändringar i fråga om lokalisering och dimensionering. Inom glesbygdsområdena kan det finnas flera skäl som talar för att vi även på längre sikt skall utnyttja befintliga utbildningsresurser på orter där dessa nu finns.

Herr WICTORSSON (s):

Herr talman! Jag tackar utbildningsministern för svaret på min fråga. Bakgrunden till frågeställningen är den oro som uppkommit i Hallstavik för yrkesskolans framtid där. På orten finns en yrkesskola, som kostat 2,5 miljoner kronor i uppförande och som togs i bruk 1965. Lokalerna är rationella och lämpliga för sitt ändamål och ligger i anslutning till högstadiet i Hallstavik. Gymnasiet i kommunen ligger i Norrtälje, över 4 mil från Hallstavik. I Norrtälje finns i dag inte lokaler för en inte-

grering av undervisningen med gymnasiet i övrigt. Kommunens ekonomi är hårt pressad, och det är därför angeläget att de tillgängliga lokalresurserna kan utnyttjas för yrkesutbildning även i framtiden.

Jag tolkar utbildningsministerns positiva uttalande, att riktlinjerna från 1968 års riksdagsbeslut fortfarande står fast och att särskild hänsyn skall tas till förhållandena i glesbygdsområdena, på ett sådant sätt att kommunen kan få önskad möjlighet att även fortsättningsvis använda lokalerna i Hallstavik för yrkesutbildning, självfallet under förutsättning att det gäller utbildningslinjer som följer riktlinjerna i 1968 års beslut. Jag tror att den starka uppslutningen kring yrkesutbildningen i Hallstavik från allmänheten, fackliga organisationer och kommunen kan vara en garanti för att det finns ett erforderligt underlag.

Än en gång: Tack för svaret!

Överläggningen var härmed slutad.

§ 15 Ang. ifrågasatt inköp för statsverkets räkning av kreditupplysningsregister

Herr justitieministern GEIJER erhöll ordet för att besvara fru *Anérs* (fp) i kammarens protokoll för den 1 februari intagna fråga, nr 40, och anförde:

Herr talman! Fru Anér har frågat mig om jag är beredd att redogöra för de närmare omständigheterna kring vissa pressuppgifter om att justitiedepartementet varit berett att inköpa ett kreditupplysningsregister på offentlig auktion.

Justitiedepartementet har inte varit berett att inköpa något kreditupplysningsregister på offentlig auktion. Däremot har departementet förklarat sig berett att från kommittéanslaget ställa 5 000 kronor till kreditupplysningsutredningens förfogande för inköp av ett kreditupplysningsregister innan detta försålles på offentlig auktion. Syftet därmed har varit att bereda utredningen tillfälle att studera registret som ett led i utredningens arbete med frågan om kontroll av kreditupplysningsverksamheten.

Av vad jag nu har sagt framgår att svaret på frågan är nej.

Fru ANÉR (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet för den här upplysningen. Det är kanske en aning svårt att se var den moraliska skillnaden ligger mellan att köpa ett sådant här kreditupplysningsregister på auktion och att köpa det över huvud taget; jag kan inte riktigt se skillnaden, men det kan hända att den finns.

Den här händelsen aktualiserar över huvud taget kravet på mycket mer ingående inte bara lagstiftning utan även etiska regler när det gäller hur datorer och de uppgifter man får från dem skall skötas. Jag är medveten om att det i det här speciella fallet inte var fråga om banduppgifter som ännu kommit in i någon dator, utan om mer manuellt handlagda kreditupplysningar; men principen är densamma, och den blir ännu

Torsdagen den
10 februari 1972

*Om uttradering av
beslut i militära
disciplinmål ur rikspolisstyrelsens data-
bank*

viktigare när man dessutom får ADB-tekniken till hjälp.

Vad jag faktiskt gärna skulle vilja veta trots allt är om planerna på inköp från kreditupplysningsutredningens sida var en enstaka företeelse – dvs. ett olycksfall i arbetet; jag tycker nämligen inte att det är riktigt etiskt av en statlig utredning att sätta sig ned och se efter på vilka mer eller mindre oetiska sätt man kan få tag i upplysningar om folk. Det påminner mig, om liknelsen ursäktas mig, litet väl mycket om professionella sedlighetsivrare som gör studieresor till Place Pigalle och Reeperbahn, och jag tycker inte att det är riktigt vad vi väntar oss av det statliga utredningsväsendet.

Herr justitieministern GEIJER:

Herr talman! Jag har inga närmare detaljer om vad som föranledde utredningen att be att få det här anslaget, men jag måste bestämt säga till fru Anér att jag verkligen inte förstår den moraliska synpunkt som hon anlägger på problemet. Det är självklart att denna utredning måste bilda sig en uppfattning om de register som finns i det här landet – om vad de innehåller och om hur de fungerar. Det kan utredningen göra genom att besöka de firmor som sysslar med sådan här kreditupplysningsverksamhet – och det utgår jag från att den gör. Skulle det också vara omoraliskt och likställt med besök på Place Pigalle vet jag sannerligen inte hur utredningen skall kunna bedriva sin verksamhet.

Utredningen hade här ett tillfälle att få se hur ett dylikt register fungerade, ta del av hur det är uppställt och vilka uppgifter som man samlar in. Jag tycker att det var en ganska vettig tanke från utredningsledamöternas sida att be att få använda något av kommittéanslaget för det ändamålet, givetvis under förutsättning att kostnaden inte blev särskilt hög. Vi tyckte att 5 000 kronor kunde vara ett tak; om det kostade mer var vi inte beredda att medge det.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 16 Om uttradering av beslut i militära disciplinmål ur rikspolisstyrelsens databank

Herr justitieministern GEIJER erhöll ordet för att besvara fru Anérs (fp) i kammarens protokoll för den 1 februari intagna fråga, nr 41, och anförde:

Herr talman! Fru Anér har frågar mig vilka regler för uttradering inom viss tid som kommer att åtfölja införandet i rikspolisstyrelsens databank av beslut i militära disciplinmål.

Beslut i militära disciplinmål registreras för närvarande i vissa fall i körkortsregister och i riksskatteverkets straffregister. Det senare registret omfattar bl. a. fylleriförseelser. Skyldighet att lämna uppgifter till dessa register åvilar bl. a. befattningshavare vid krigsmakten med bestraffningsrätt i disciplinmål. Under 1972 genomförs den ändringen att uppgifterna i stället lämnas till rikspolisstyrelsen för att ingå i rättsväsendets informationssystem (RI).

Torsdagen den
10 februari 1972

*Om utträdning av
beslut i militära
disciplinmål ur riks-
polisstyrelsens data-
bank*

Anledningen till den nya ordningen är främst att länsstyrelsernas körkortsregister enligt riksdagens beslut skall läggas om till ett centralt register, som baseras på ADB-teknik. Anteckningar om brott som har betydelse i körkortshänseende skall inte antecknas i det centrala körkortsregistret utan endast i ett ADB-register inom RI. Härigenom vinnns betydande administrativa fördelar. En annan viktig fördel är att uppgifterna blir sekretesskyddade inom RI. Frågan om sekretesskydd för RI behandlades i propositionen 1971:89 som godkändes av riksdagen våren 1971. Med stöd av sekretessregeln för RI har i RI-kungörelsen införts en föreskrift om att uppgift om brott som har betydelse i körkortshänseende får lämnas bara till länsstyrelse och bara via bilregisternämnden. Frågan vilka uppgifter som skall uteslutas i registerutdragen har visst samband med trafikmålskommitténs arbete, och ett slutligt ställningstagande bör anstå i avvaktan på resultatet av kommitténs arbete. Denna kommitté väntas lägga fram ett förslag i år. Tills vidare görs ingen ändring i förhållande till vad som nu gäller.

Uppgifterna till riksskatteverkets straffregister rör i mycket stor utsträckning samma beslut som skall antecknas i körkortsregister. Omläggningen av de båda registren till ADB-register görs därför samtidigt. Utdrag ur ADB-registret kommer inte att göras förrän efter en uppbyggnadsperiod om något år. Regler om vilka uppgifter som skall uteslutas i registerutdragen och gallringsregler övervägs av samarbetsorganet för ADB inom rättsväsendet under det fortsatta arbetet i RI-projektet.

Sammanfattningsvis vill jag framhålla att registreringen inte i något hänseende har utökats, att sekretesskyddet har stärkts och att möjligheterna att gallra inom här avsedda ADB-register kommer att bli väsentligt större än vad de nuvarande manuella registren medger.

Fru ANÉR (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet även för detta svar.

Det är väldigt bra att få reda på att det tack vare det nya registreringssystemet finns bättre möjligheter att gallra. Men vad som inte nämnts någonting om är hur de möjligheterna kommer att tillvaratas. Och det framgår framför allt inte av svaret huruvida lagar eller förordningar om hur gallringen skall företas kommer att existera innan systemet körs i gång. Det skulle jag gärna vilja veta.

Det kanske kan tillåtas mig att med ett exempel illustrera vad som egentligen menas med militära disciplinmål. Samtidigt som denna nyhet stod i tidningarna förra veckan kunde man nämligen också läsa om hur en värnpliktig hade blivit åtalad för att han varit uppe för sent en kväll – enligt uppgifter satt han och spelade schack fem minuter efter det att han borde ha varit på logementet. Saken fick en ytterligare belysning av att ingen enda klocka på regementet gick rätt, eftersom de elektriska ledningarna inte fungerade. Om något sådant skall följa en yngling i hans dossié är det desto nödvändigare att det verkligen finns regler för hur länge uppgifterna skall få stå kvar.

Sekretessen inom rättsväsendets informationssystem existerar naturligtvis enligt lagen, o ja, men det finns i praktiken vissa luckor. Det finns t. ex. inga som helst arbetsregler som skapar verkliga hinder för att

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. remissvaren
med anledning av
abortkommitténs
betänkande*

dataoperatörerna kan missbruka data genom otillåten bandkopiering. Statistiska centralbyrån har också möjlighet att sammanställa de uppgifter som den har fått för statistiska ändamål från rättsväsendets informationssystem med andra uppgifter om samma person, eftersom de uppgifterna åtföljs av personnummer. Det finns alltså ett visst glapprum. Jag skulle som sagt var vara väldigt glad att få veta om det är meningen att det nya systemet skall köras i gång innan man har bestämmelserna om gallring klara eller inte.

Herr justitieministern GEIJER:

Herr talman! Som framgår av mitt svar pågår det överväganden om vad som skall kunna gallras ut. Det väsentliga ligger ju i det som jag har sagt här; den omständigheten att man för över registreringen till ett nytt system innebär inte någon som helst ändring i sak i förhållande till vad som gäller i dag på den här punkten annat än att det blir visst bättre sekretesskydd osv. Detta pågår det alltså utredning om, och jag kan inte svara i dag på frågan om när man är klar med de regler som man här vill komma fram till.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 17 Ang. remissvaren med anledning av abortkommitténs betänkande

Herr justitieministern GEIJER erhöll ordet för att besvara fru Fränkels (fp) i kammarens protokoll för den 2 februari intagna fråga, nr 44, och anförde:

Herr talman! Fru Fränkel har frågat mig om jag kommer att låta trycka remissyttrandena över abortkommitténs betänkande så snart remisstiden utgått.

Svaret är ja.

Fru FRÆNKEL (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka justitieministern för svaret. Jag är väldigt glad över det, och jag hoppas att remissyttrandena kommer att tryckas så fort som möjligt när de är inne. Jag vet nämligen att människor är så intresserade av denna fråga och så gärna vill ta del av hur svaren har utformats och vad som står i dem.

Att jag liksom har velat skjuta på i den här frågan beror på att vi nu i pressen har fått små korta referat av de olika remissyttrandena. Men de är alldeles för kortfattade, och så sätter journalisterna sina rubriker efter – det måste jag säga – sitt eget godtycke. Jag har t. ex. läst om exakt samma svar två så olika rubriker som att ”förbundet är *för* fri abort” och – i en annan tidning – att ”förbundet är *mot* fri abort”. Då tycker jag att det är väldigt viktigt att människor verkligen kan få ta del av remissyttrandena för att se hur man har skrivit sitt yttrande. På det sättet kan ju allmänheten få en riktig inställning till underlaget för riksdagens beslut. Jag är därför mycket tacksam för detta svar.

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. ändringen av
bestämmelserna om
olaga vapeninnehav*

Herr justitieministern GEIJER erhöll ordet för att besvara herr Schöotts (m) i kammarens protokoll för den 3 februari intagna fråga, nr 50, och anförde:

Herr talman! Herr Schött har frågat mig om jag är villig att ge en redogörelse för den information som lämnats om de av vårriksdagen 1971 antagna ändringarna i lagstiftningen om olaga vapeninnehav samt för erfarenheterna av den nya lagstiftningen.

Information om 1971 års skärpning av straffet för olaga vapeninnehav gavs i form av meddelanden till massmedia dels från regeringen när innehållet i propositionen om skärpningen offentliggjordes, dels från riksåklagaren i samråd med rikspolisstyrelsen under tiden från det propositionen avgavs till dess straffskärpningen trädde i kraft.

Vidare medverkade justitiedepartementet till information som särskilt riktade sig till invandrare. Sålunda gav statens invandrarverk ut ett informationsblad på olika språk med uppgifter om straffskärpningarna.

De nya straffbestämmelserna har bara varit i kraft drygt ett halvt år, och tillgängligt statistiskt material ger inte underlag för några slutsatser angående lagändringens verkningar.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Jag tackar justitieministern för svaret på min fråga, ehuru jag inte kan förklara mig nöjd med detsamma.

Riksdagen beslöt i maj 1971 en skärpning av straffet för olaga innehav av vapen. Bakgrunden var den oroväckande stegring av antalet våldsbrott i allmänhet och speciellt terrordåd med internationell anknytning i samband med politisk aktivitet som vi upplevt de senaste åren. Riksdagen beslöt med viss ändring av Kungl. Maj:ts förslag att de nya bestämmelserna skulle träda i kraft först den 1 juli 1971. Enligt justitieutskottets av riksdagen godkända betänkande rekommenderades ett generöst utnyttjande av möjligheten till åtalsunderlåtelse för den som före den 1 juli frivilligt ansökte om licens för skjutvapen som han redan innehade eller på annat sätt anmälde vapeninnehav.

Det framhölls därvid att det var av stor betydelse att verkningfulla åtgärder vidtogs för att informera allmänheten om den nya lagstiftningen, och att man inskräppte vikten av att de som innehade vapen utan tillstånd omedelbart anmälde detta. I informationen borde också klagas på lagändringens innebörd och de möjligheter till åtalsunderlåtelse som förelåg. Av särskilt intresse var självfallet att informationen nådde invandrade utlänningar eftersom den nya lagstiftningen innebar förändringar som var särskilt betydelsefulla för just dem.

Enligt statsrådets svar har regeringen sett till att det vidtagits verkningfulla åtgärder. Jag har inte den bedömningen, och min fråga har verkligen varit motiverad. Tar man del av den statistik som föreligger, så erfar man nämligen att i Stockholm antalet inlämnade vapen var så lågt som 65 och att antalet utlänningar som utnyttjade möjligheten att under amnestimånaden — om jag får kalla den så — redovisa vapeninnehav uppgick för hela riket till 12.

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang ändringen av
bestämmelserna om
olaga vapeninnehav*

Dessa siffror tyder knappast på några verkningsfulla informationsåtgärder. Jag tycker nog att svaret är ganska missvisande. Att här har förekommit vissa åtgärder är klart, men informationen har tydligen gått de flesta förbi. Flera som jag frågat har inget minne av någon information i exempelvis radio och TV.

Jag beklagar att regeringen inte på ett mer tillfredsställande sätt effektuerat riksdagens beslut i denna allvarliga fråga. Följden är, såvitt jag förstår, att onödigt många olaga vapeninnehav alltjämt är oredovisade.

Herr justitieministern GEIJER:

Herr talman! Det hade varit intressantare om herr Schött hade kommit med något förslag och i sin kritik sagt vad man ytterligare borde göra utöver de åtgärder som jag här har redovisat. Jag tror nämligen att vi har begagnat oss av de informationsmöjligheter som står till buds för att tala om den nya lagstiftningen, och jag tror inte att det kan vara något bevis för huruvida informationen varit bra och utförlig eller dålig när herr Schött anför dessa siffror över hur många vapen som redovisades under den här respittiden. Det kan lika gärna vara så att människor som har fått informationen inte vill, av olika skäl, begagna sig av möjligheten att lämna fram de vapen de kan ha haft. De kan ju av mindre honnetta skäl tycka att de ändå vill försöka att i fortsättningen inneha illegala vapen.

Jag får säga till herr Schött att jag tycker mig ha hört ute bland människor att man mycket väl har känt till den här bestämmelsen och att det har varit många diskussioner om huruvida man skall behöva gå och visa upp gamla vapen som man har ärvt efter föräldrar eller farföräldrar. Det tyder på – i varje fall så långt jag har kunnat märka – att man har fått mycket god kännedom om den information som spritts.

Särskilt vill jag påpeka den information som har givits till invandrare. Den har ju varit speciellt utförlig och bör ha kommit de allra flesta till del.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Jag måste uttala min förvåning över att statsrådet tycks vara belåten med att tolv, säger tolv, utlänningar i hela landet utnyttjat möjligheten att före den 1 juli anmäla innehav av vapen.

Jag tillåter mig också göra den bedömningen, att om man hade utnyttjat radio och TV på ett annat sätt, så skulle resultatet ha blivit ett annat. Det är av intresse att ta del av resultaten på olika ställen. Jag nämnde att det här i Stockholm anmäls 65 vapen. På en annan plats, i Sala, anmäldes 72 vapen. Jag tycker att dessa siffror vittnar om att en annan propaganda här i huvudstaden, där det förekommer så mycket brottslighet, borde ha givit ett helt annat resultat.

Herr justitieministern GEIJER:

Herr talman! Jag vidhåller att detta inte är något bevis, herr Schött, på hur många vapen som finns. Herr Schött vet väl lika litet som jag hur många vapen som kan innehas illegalt. De siffror som herr Schött här angivit är nog riktiga, men det bör då ändå sägas att enligt vad som uppgivits från polishåll var det under juni sammanlagt omkring 1 600

vapen och en mindre mängd explosiva varor som kom in till polisen. Huruvida det är mycket eller litet i förhållande till det verkliga antalet vågar jag inte ha någon mening om.

Nr 20

Torsdagen den
10 februari 1972

Herr talmannen anmälde att herr Schött anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare anförande i denna debatt.

*Ang. postverkets
service i glesbyg-
derna*

Överläggningen var härmed slutad.

§ 19 Ang. postverkets service i glesbygderna

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Ångströms (fp) den 11 januari framställda interpellation, nr 7, och anförde:

Herr talman! Herr Ångström har frågat mig om jag är villig att klargöra de grundläggande principerna för postverkets postala service i glesbygderna och om jag delar hans uppfattning att daglig postgång generellt är att betrakta som en rimlig service till människorna i landets glesbygder.

I riksdagen har i olika sammanhang redogjorts för hur den postala servicen i glesbygd successivt förbättrats bl. a. genom utbyte av mindre poststationer mot lantbrevbäring.

Lantbrevbäraren har med sig – förutom vanlig post – också paket, värdeförsändelser, pengar till utbetalningshandlingar m. m. Han söker därvid upp kunder som bor inom 200 meter från färdvägen. Kunderna kan också med signalbrickor kalla till sig lantbrevbäraren, när de vill skicka eller kvittera ut värdepost av något slag – två gånger i veckan om de bor inom 200 meter och en gång i veckan om de bor mellan 200 och 1 000 meter från lantbrevbärarens färdväg. Lantbrevbäraren ombesörjer också insättningar och uttag på postsparbanksböcker och fungerar alltså som en rörlig postanstalt.

I samarbete med glesbygdsutredningen, socialstyrelsen och Kommunförbundet undersöker postverket för närvarande möjligheterna att införa varudistribution som en kompletterande arbetsuppgift för lantbrevbärare. Även annan samhällsservice är aktuell. Bl. a. planeras försök under våren med hembesök hos pensionärer och sjuka.

Utbyggnaden av lantbrevbäringsnätet har möjliggjorts genom att lantbrevbäringen successivt har motoriserats. Numera används bil på nära 98 procent av den totala linjelängden. Lantbrevbäringen fullgörs – utom i undantagsfall – med en tur varje vardag. Av de hushåll som betjänas av lantbrevbärare beräknas således 99,7 procent ha postgång varje vardag.

Även om lantbrevbäring är en mycket effektiv och ändamålsenlig postanordning har det av kostnadsskäl varit nödvändigt att uppställa vissa krav på hushållsunderlag för anordnande av lantbrevbäring. Som herr Ångström har nämnt i sin interpellation bör det enligt postverkets normer finnas två hushåll per kilometer enkel färdväg för att lantbrevbäring varje vardag skall anordnas. Jag kan i detta sammanhang nämna att

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. postverkets
service i glesbyg-
derna*

kravet på hushållsunderlag för anordnande av lantbrevbäring successivt har sänkts. Före år 1956 krävdes det tio hushåll per kilometer för att lantbrevbäring skulle inrättas, år 1956 sänktes detta krav till tre å fyra hushåll per kilometer och år 1966 till två hushåll per kilometer. En ytterligare sänkning av kravet på hushållsunderlag skulle medföra en orimligt stor ökning av de redan mycket höga kostnaderna för postserVICEN i glesbygd.

Inom områden där bebyggelsen är så gles att det inte finns underlag för lantbrevbäring varje vardag betjänas kunderna i allmänhet genom postväskbefordran eller i litet större byar genom postombud. Postombud anställs som regel då en by består av ca 40 hushåll. För befordran av postväskor och post till och från postombuden anlitas i största möjliga utsträckning befintlig linjetrafik eller andra reguljära trafikmedel, t. ex. skolskjutsar och mjölkbilar. Detta kan innebära att posten inte går ut varje vardag. Det är dock så att 92 procent av de hushåll som betjänas av postombud och ca 80 procent av de hushåll som betjänas genom postväskbefordran har möjlighet att få post varje vardag.

Postverket undersöker för närvarande möjligheterna att ytterligare förbättra postserVICEN för de hushåll som betjänas genom postombud eller med postväskor. För att förbättra serVICEN för glesbygdens befolkning utan att försvaga underlaget för annan trafikverksamhet har postverket vidare påbörjat försök med att kombinera lantbrevbäring med reguljär person- och godsbefordran inom de områden i Norrland där underlag för lantbrevbäring saknas. Därvid har postverkets egna diligensbussar kommit till användning.

När annan reguljär trafik saknas, inrättar postverket egna linjer. Inom fjällområdena finns det i vissa fall inte banade vägar till bebyggelsen. Där har postverket anordnat postutdelningslinjer som av tradition benämns lantbrevbäringslinjer fast de oftast i praktiken fungerar som postväsklinjer med i allmänhet en tur i veckan. Postdistributionen utförs sommartid till fots på obanade vägar eller med båt över sjöar och utmed älvar, vintertid med snöskoter eller skidor. Turerna kan ta två å tre dagar i anspråk. Lantbrevbärarna på dessa fjällinjer betjänar i genomsnitt sju familjer vardera.

Frågan om postutdelning varje vardag till samtliga hushåll i landet har senast behandlats av riksdagen med anledning av två motioner under våren 1970. Med hänsyn till de kostnader som skulle uppkomma och med hänsyn till de serviceförbättringar som postverket successivt genomför avstyrkte statsutskottet motionerna och dessa avslogs sedermera av riksdagen.

För min del vill jag också avslutningsvis framhålla den successivt allt bättre postserVICEN i glesbygden, vilken i dagens läge drar mycket stora kostnader. Med hänsyn härtill är jag inte beredd att förorda någon ändring i de av postverket tillämpade normerna för denna service.

Herr ÅNGSTRÖM (fp):

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

Bakgrunden till interpellationen är djupt allvarlig. I Norrlands inland

Torsdagen den
10 februari 1972*Ang. postverkets
service i glesbygderna*

och fjällbygder och även i vissa andra glesbygdsområden i vårt land har uttunnningen av den levande bebyggelsen inneburit att ekonomiskt underlag för reguljär trafik saknas. Bussarna går inte längre, landsbygdens små taxirörelser läggs ned, och detta betyder i sin tur att de människor som inte har egen bil eller som genom sitt arbete i t. ex. jord- och skogsbruk inte har möjlighet att nyttja bilen för familjens dagliga behov tvingas flytta, då svikten i kommunikationsservicen blir för kännbar.

Den postala servicen hör intimt ihop med kommunikationsproblemet i stort, det framgår också med all tydlighet av kommunikationsministerns svar, men med de krav på information och kontakt med omvärlden som människor har i vår tid är den dagliga postgången ett villkor för att en bygd skall överleva. Detta var alltså bakgrunden till min frågeställning, om inte daglig postgång generellt var att betrakta som en rimlig service till människorna i landets glesbygder.

När man diskuterar detta speciella problem och andra problem i glesbygderna som har samma bakgrund, avflyttning och servicesvikt, vill jag betona att det är viktigt att man inte lägger enbart företagsekonomiska synpunkter på den service som samhället kan erbjuda utan att också samhällsekonomiska synpunkter bör tillmätas betydelse. Det är i många områden ett samhällsintresse att människorna bor kvar, men då måste man också från samhällets sida vara beredd att göra extra insatser i dessa områden.

Då det gäller detta speciella område talar kommunikationsministern om försök som gjorts på vissa håll i landet att sammanknyta flera olika servicebehov, som t. ex. varudistribution, hembesök hos pensionärer och sjuka, med lantbrevbärarens uppgift som postbefordrare. Detta är bra, jag har själv kunnat konstatera att det i många fall har varit utomordentligt bra. Det bidrar till att ge en viss trygghet till de människor som bor isolerade. I det avseendet vill jag bara önska att resultatet av försöksverksamheten blir gott och att åtgärderna kan sättas in i ett större system. Men det gäller att inte dra upp för snäva gränser i fråga om avstånd och antal människor som skall betjänas, eftersom hjälpen kanske då inte kommer dit där den bäst behövs.

I min interpellation har jag tagit upp ett par exempel på hur postverkets nuvarande bestämmelser hårt drabbar inte bara den direkta glesbygden, som vi tänker oss den, utan även de människor som bor i relativ närhet av tätorter i Norrland. Ett exempel: I Vindelns kommun i Västerbottens inland – Vindelns kommun ligger på ca fem mils avstånd från Umeå – finns en by som heter Rambo. Där lever i dag endast fem familjer kvar. De vill dock gärna bo kvar, och de har sin försörjning i trakten.

Hit upp till Rambo går posten bara tre gånger i veckan. Byn ligger 12 kilometer från den större orten Tvärålund, där postkontoret finns, och vägen ut till Rambo går genom en större by som heter Ramsese. Mellan Ramsese och Rambo är det fem kilometer. Att Rambo får postgång bara tre gånger i veckan beror på att man inom postverket räknar med att det måste vara minst två hushåll per kilometer för att daglig postgång skall kunna ordnas. Men då beror det på *hur* man räknar. Om man endast utgår från byn Rambo, – fem kilometer och fem hushåll – blir

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. postverkets
service i glesbyg-
derna*

underlaget för litet. Räkna man däremot underlaget utefter hela sträckan från Tvärålund och alltså tar med även Ramsele, blir underlaget tillräckligt med mycket god marginal. Och med det bebyggelsemönster som varit rådande sedan urminnes tider, dvs. att byarna växt upp intill varandra och gett bygden liv, måste en sådan bedömning också vara riktig. Plockar man bit efter bit utefter en vägsträcka bort levande byar, dör snart hela den stora bygden.

Det exempel jag här har talat om är inte något isolerat undantag, utan i detta grannskap finns också byarna Degerön, Degerås och Sunnansjönäs. Skulle man göra upp en lista över Västerbottens läns verkliga glesbygder – Storuman, Tärna, Vilhelmina, Sorsele, Malå och Åsele – skulle listan bli verkligt lång. Ja, för hela Norrland är detta ett mycket stort problem.

Jag vill också påpeka att av kommunikationsministerns svar framgår, att av de hushåll, som betjänas genom s. k. postväskbefordran, 20 procent saknar daglig postgång. De människor som bor i tätorterna har svårt att föreställa sig vilken inskränkning i kontakten med omvärlden det innebär att inte få sin dagliga tidning eller det väntade brevet. Och vi som arbetar i detta hus går ju och gnäller, om inte tidningen kommer på det rätta klockslaget!

Med de exempel som jag tagit fram vill jag ställa frågan till statsrådet, om han inte anser att bestämmelserna för underlagsberäkningen bör ges en generösare tolkning och att en översyn behöver göras.

I detta sammanhang kan jag inte heller underlåta att uttrycka mina farhågor för vad det kommer att innebära av ytterligare försämringar för glesbygderna att kommunikationsministern inte varit beredd att tillstyrka de anslag som postverket begärt för budgetåren 1971/72 och 1972/73 för icke lönsam diligenstrafik och tidningsdistribution. Detta medför att ytterligare busslinjer kommer att läggas ned, och då blir det än större svårigheter för människorna i våra avlägsna bygder att få en daglig postgång.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag har redan i sista meningen i mitt svar till herr Ångström sagt att jag med hänsyn till vad jag uttalat tidigare i svaret inte är beredd att förorda någon ändring i de av postverket tillämpade normerna för denna service. Detta får väl på nytt utgöra svaret på den fråga herr Ångström nu ställde sist i sitt inlägg.

Om man vill kritisera postverket för dess verksamhet i olika former, kan man ändå kosta på sig ett erkännande av de allvarligt menade försök i olika delar av landet, som görs för att åstadkomma det bästa möjliga av en många gånger mycket svår situation. Jag nämnde redan i mitt svar att postverket måste göra en avvägning mellan servicekrav och kostnader. Detta har lett och kommer att leda fram till att man naturligen måste uppställa vissa normer för bl. a. servicen i glesbygderna. Jag föreställer mig att det säkerligen inte är något avundsvärt arbete för postverket, lika litet som det är för någon annan som skall göra sådana här besvärliga avvägningar, att komma fram till vad som kan betraktas som tillfredsställande i fråga om service. Det gäller även att finna ut hur stora de kostnader får vara som man samtidigt måste ta på sig.

Herr Ångström har i sin interpellation tagit upp frågan om vissa hushåll i Vindelns kommun som helt i enlighet med gällande normer inte fått vardaglig postservice – han hänvisade också därtill i sin replik. Om postverket i det specifika fall som herr Ångström omnämner i sin interpellation skulle ändra normerna, skulle säkert många andra hushåll – med all rätt – kräva samma service. Postverket skulle behöva skapa nya normer med nya gränssfall osv.

Jag har intresserat mig för det av herr Ångström relaterade fallet med byn Rambo och tittat efter vad som kan ligga i det hela. Jag har från postverket låtit inhämta – vilket kanske inte är herr Ångström obekant – att byborna i Rambo har avvisat postverkets erbjudande om postväskbefordran fem dagar i veckan under skoltid och i stället valt lantbrevbäring tre dagar i veckan.

Eftersom Vindelns kommun nyligen hos postverkets centralförvaltning har hemställt om vardaglig lantbrevbäring till denna by och centralförvaltningen ännu inte behandlat den frågan, är jag naturligtvis inte beredd att göra några ytterligare uttalanden i detta ärende. Här ligger från Vindelns kommun en framställning om vardaglig brevning till Rambo, och vi får väl, herr Ångström, i vanlig ordning avvakta behandlingen av den framställningen och i sinom tid återkomma till det slutliga utfallet av denna.

Herr ÅNGSTRÖM (fp):

Herr talman! Normer kan tolkas på olika sätt. Jag avsåg med min fråga att få fram att den tolkning som gjorts i det här fallet var alltför hård och att man även med de nuvarande bestämmelserna skulle ha kunnat ge dessa byar en daglig postgång.

Vad beträffar det erkännande som statsrådet efterlyste kan jag säga att jag har givit ett sådant. Jag tycker att postverket i många hänseenden ordnat verksamheten på ett föredömligt sätt genom att sammanknyta olika servicebehov. Jag har själv förmånen att en lantbrevbärare sköter den dagliga postgången till mitt hem. Även därvid har jag mött en serviceanda och en verklig vilja att göra det bästa för kunderna. Om alltså inte det tidigare erkännandet är tillräckligt vill jag ytterligare lägga till detta.

Beträffande Rambo har jag också varit i kontakt med byborna och postverket. Det är riktigt att byborna avböjt befordran med postväska enligt de villkor som kommunikationsministern angav här, alltså postbefordran enbart under skoltid. Det betyder att denna postgång under den tid skolorna är i gång kommer att ske fem dagar i veckan – inte sex dagar – och att under jullovet, sommarlovet och andra ferier postgången endast blir tre dagar i veckan.

Postväskbefordran skulle i det här fallet inte ha inneburit någon avsevärt tätare postbefordran än den nuvarande, och det är klart att postväskbefordran är en sämre service än lantbrevbäring. I valet mellan dessa två icke kompletta serviceerbjudanden har byborna valt det alternativ de ansett mest förmånligt.

Jag har till vårens riksdag lagt fram en motion beträffande de icke lönsamma diligenslinjerna. När den motionen behandlas får jag väl *anledning återkomma till den här frågan i ett större perspektiv.*

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. indragning av
tågförbindelser
m. m.*

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Henmarks* (fp) den 20 januari framställda interpellation, nr 28, och anförde:

Herr talman! Herr Henmark har frågat mig om jag anser att av SJ:s distriktsförvaltningar nyligen föreslagna indragningar av tågförbindelser och i vissa fall föreslagna nedläggningar av all befintlig persontrafik vid ett antal järnvägsstationer — främst beträffande järnvägslinjen Kristianstad—Karlshamn — står i god överensstämmelse med regeringens uttalande att man i avvaktan på pågående utredningar beträffande den framtida trafikplaneringen i landet skall iaktta viss återhållsamhet med att besluta om nedläggning av ytterligare järnvägar och om, vid jakande svar härpå, jag är beredd att ange de skäl och motiveringar som varit avgörande för de sålunda föreslagna åtgärderna.

Vidare vill herr Henmark veta om jag är beredd att medverka till att nuvarande information och service till den resande allmänheten förbättras och utvidgas och att genom andra lämpliga åtgärder intresset hos allmänheten stimuleras i syfte att få till stånd ett bättre utnyttjande av det i järnvägsanläggningar och material nedlagda kapitalet och samtidigt kunna trygga den hos SJ anställda personalens framtid.

Som svar på de ställda frågorna vill jag återropa vad jag uttalade vid besvarandet av en enkel fråga här i kammaren den 2 december 1971. Jag framhöll bl. a. att den länsvisa regionala trafikplaneringen inte innebär att gällande turlistor och tidtabeller skall vara fastlåsta under den tid som trafikplaneringen kommer att pågå.

Tidtabellerna ändras i princip en gång om året, bl. a. för att tillvarata vinster genom förbättrad bana, ny dragkraft och övrig rullande materiel eller för att justera vad som i tågplanerna kan lösas på ett lämpligare sätt än tidigare och i bättre överensstämmelse med utvecklingen inom det berörda området. Arbetet härmed innefattar kontakter mellan SJ, berörda kommuner, företag och andra. Jag — och mina företrädare som kommunikationsminister — har många gånger under årens lopp redogjort för hur kraven på allmänhetens information och insyn härvidlag tillgodoses och därvid framhållit att SJ knappast någon gång företagit en mera radikal tidtabellsändring utan att i förväg ha gett berörda intressenter tillfälle att uttala sig om den föreslagna förändringen. För stationsindragningar finns sedan år 1968 en särskild procedur som ger kommunerna möjlighet att underställa SJ:s preliminära beslut regeringens prövning.

Vad härefter angår de konkreta spörsmålen beträffande linjen Kristianstad—Karlshamn har jag inhämtat uppgift från SJ. Jag kan här inte gå in på enskildheterna i planerna men vill konstatera, att de planerade åtgärderna enligt SJ utgör ett fullföljande av motsvarande åtgärder, som tidigare vidtagits på anslutningssträckan Karlshamn—Karlskrona för att samordna tåg- och busstrafiken. Förbättringar i fjärrförbindelserna för de trafikstarka orterna, främst i relationen Skåne—Blekinge, men också i övriga förbindelser via Hässleholm har krävt en viss begränsning av antalet tåguppehåll på stationer med litet trafikunderlag. Resorna från och till de

Torsdagen den
10 februari 1972*Ang. indragning av
tågförbindelser
m. m.*

platser på sträckan Kristianstad—Karlshamn, där den spårbundna trafiken enligt SJ:s planer dras in, gäller i huvudsak ett ringa antal lokala resor. Dessa resebehov beräknas kunna täckas med befintlig busstrafik och kan medföra förstärkta inkomster för busslinjer, som är mindre väl utnyttjade och som annars skulle kunna riskera inskränkningar.

Vad slutligen avser den fast anställda SJ-personalen har denna – som herr Henmark säkerligen vet – en tryggad anställning. Allmänt bör ju gälla att SJ-personalen har ett naturligt intresse av att företaget drivs rationellt och kan utvecklas i fråga om sådan service där SJ har särskilda möjligheter att göra sig gällande.

Herr HENMARK (fp):

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

Jag har läst det svar på en enkel fråga som kommunikationsministern lämnade här i kammaren den 2 december och där återfann jag ett besked som jag nästan väntade, nämligen att det här rör sig om ett led i SJ:s rationaliseringsarbete. I nämnda svar uttalas också att detta rationaliseringsarbete skall fortsätta.

I regel möts väl begreppet rationalisering med tillfredsställelse; man väntar att det skall bli ett bättre företag. Jag har dock en känsla av att rationaliseringar som gäller SJ inte alltid möts med tillfredsställelse utan med en viss tveksamhet. Man undrar vad som nu skall hända. Sådana här rationaliseringar innebär ofta för oss vanliga invånare indragningar eller nedläggningar. Rationaliseringar kan ju ske på olika sätt. Jag tror inte jag behöver ge någon lektion i hur det går till, men enkelt uttryckt så vill man väl minska utgifterna och behålla inkomsterna eller om man möjligen accepterar en ökning av utgifterna så vill man öka inkomsterna ännu mer, så att det blir ett större gap mellan inkomster och utgifter.

Då SJ rationaliserar genom att göra indragningar så rationaliserar man ofta bort inte bara utgifter utan även inkomster. I det speciella fall som jag tagit upp och där jag inte talar i egen sak utan för dem som berörs av rationaliseringarna, nämligen sträckan Kristianstad—Karlshamn, kommer fyra förbindelser på söndagarna och tre förbindelser på andra dagar att dras in. Vad persontrafiken beträffar så kommer inte mindre än åtta stationer att läggas ned. Tidigare fanns det elva stationer mellan Karlshamn och Kristianstad, men nu redovisas inte fler än tre i tågtidtabellen. Hittills har tågen stannat vid de åtta stationerna på signaler som de resande själva kunnat dirigera, men enligt den nya tabellen skall de inte stanna alls där.

Detta är ett mycket rationellt sätt att få bort de passagerare som möjligen velat stiga på eller av tågen vid ifrågavarande stationer.

Nu säger kommunikationsministern i sitt svar att det här rör sig om ett ringa antal lokala resor. Det kan jag inte uttala mig om. Jag vet att man har begärt uppgift om hur många resor det gäller men sådana uppgifter har inte lämnats ut. En av mina sagesmän gjorde en dag själv en kontroll genom att resa till en station – om jag inte missminner mig var det fråga om Fjälkinge – och han fann då att det under en tidrymd av något mer än en halvtimme, med ett tåg i vardera riktningen, förekom fem av- och

påstigande passagerare. Eftersom tågen i fortsättningen far förbi denna station, kommer dessa personer inte vare sig att gå av eller på där utan de får försöka trösta sig med ett annat transportmedel.

Kommunikationsministern säger nu att busstrafiken får ersätta järnvägen och att den blir mer bärkraftig genom ett ingripande av ifrågavarande slag. Det bör emellertid konstateras att den nedlagda tågtrafiken inte kommer att ersättas av en enda ny busstur. Det finns inte heller någon buss, vilkens avgångstider stämmer med järnvägens, utan man får vänta långa stunder på att bussen skall komma.

Det har också sagts mig att inte heller busstrafiken på denna sträcka är särskilt tillfredsställande, och detta gäller framför allt lördagar och söndagar. På vardagar förekommer det ett antal bussturer men inte lika många som det antal tåg som tidigare har stannat vid stationerna. Det blir en klar försämring, och antalet turer minskar ständigt.

Vidare är det tydligen så att bussarna inte går i någon större utsträckning på lördagar och söndagar. Såvitt jag vet går det exempelvis tre bussar till Olofström, men på övriga tider kan man inte med buss komma in till detta samhälle. Vad innebär detta rent ekonomiskt? Min sagesman, som bor i Fjälkinge, säger att man förut har kunnat köpa biljetter för tio enkla tågresor, där varje sådan resa kostade 2 kronor 60 öre. Om man i stället skall ta taxibil kostar detta 19 kronor. På lördagseftermiddagar och på söndagar går det inga bussar. Då är man helt hänvisad till att färdas med bil. Detta innebär en rätt stor ekonomisk påfrestning.

Jag förstår att kommunikationsministern jämlikt 1963 års trafikpolitiska beslut måste se mycket ekonomiskt på dessa frågor. Jag vill emellertid erinra om att riksdagen för varje år beslutar om stöd till järnvägslinjer som inte är bärkraftiga. Jag känner inte till efter vilka principer detta sker, men sådant stöd skall utgå även fortsättningsvis, och jag har konstaterat att det i årets statsverksproposition föreslås inte mindre än 322 miljoner som stöd till järnvägslinjer utan ekonomisk bärkraft.

Jag vill peka på att den nu aktuella järnvägslinjen går genom en ganska tätbefolkad landsdel – det är inte fråga om någon glesbygd – och där finns många industrisamhällen. De som berörs av denna indragning är folkgrupper som man egentligen borde stödja i stället för att beröva dem en sådan här kommunikationsmöjlighet. Det gäller särskilt personer utan bil, dvs. ungdomar under 18 år som inte har körkort, handikappade som inte kan köra bil och många gamla pensionärer osv., som inte har råd att eller som inte kan köra bil. Det är framför allt dessa kategorier som har anlitat tåget. De berövas nu denna kommunikationsmöjlighet. Jag tycker att man också borde se en smula socialt på en sådan här åtgärd och inte bara rent ekonomiskt.

Jag vill också säga att det inte är säkert att den metodik som SJ tillämpar är den enda möjliga.

Jag skall väl inte uttala någon kritik över vad som skett, men jag tänker på hur man resonerar i ett privatföretag, när det uppstår köpmotstånd av det slag som SJ råkat ut för på grund av landsvägstrafikens utveckling. En affärsman som får känna av ett köpmotstånd brukar

Torsdagen den
10 februari 1972*Ang. indragning av
tågförbindelser
m. m.*

inte ta till negativa åtgärder. En handlare försöker inte möta köpmotståndet med minskat öppethållande och sämre service i övrigt. I stället lägger han på några extra kol för att göra sin verksamhet mera attraktiv, dvs. göra det mera förmånligt för kunderna att anlita just hans affär. Jag funderar på om SJ kan tänka sig att göra en drive för att företaget skall bli mera attraktivt.

Det framgår av alla interpellationer och enkla frågor som kommunikationsministern har att besvara att svenska folket tycker om sin järnväg och önskar ha den kvar, och därför vill man ha den funktionsduglig. På våra järnvägsstationer bedrivs en hel del propaganda för att människorna skall utnyttja SJ, men jag har en känsla av att den propagandan i hög grad riktar sig till fjärresenärerna. Det talas om hur man åker billigt och långt med SJ, hur man åker tryggt osv., och allt detta är sant. I interpellationssvaret säger kommunikationsministern också att det är för att SJ skall kunna tillgodose fjärrtransporterna som de regionala förbindelserna får göra åt sig. Jag är inte säker på att det är så lyckligt att SJ inte tillgodoser även de lokala kommunikationerna, ty det är de resande i lokaltrafiken som särskilt ömmar för SJ.

Om man genom vissa åtgärder avfolkar de fem järnvägslinjer som strålar samman i min hemstad Hässleholm, så kommer väl även stambanan att avfolkas, ty den behöver sina matarlinjer. Om anslutningslinjerna inte är välmatade, så blir inte heller den stora linjen välmatad. Jag vet inte om jag skall se en antydning om den kommande utvecklingen i det förhållandet att i den nya lågtidtabellen åtminstone ett tåg kommer att passera Hässleholm utan att stanna. Hässleholms kommun har allvarligt erinrat mot att ett fjärrtåg, som går till Stockholm kl. 18.00 på kvällen, skulle passera utan att göra uppehåll. Man hinner ta det tåget efter slutat arbete för dagen, men om tåget inte längre stannar i Hässleholm så finns det ingen annan möjlighet än att ta flyget. Jag är inte säker på att det psykologiskt är så välfunnet att låta ett tåg gå förbi en sådan station utan att stanna.

Herr talman! Jag kan ju inte här göra något yrkande. Men tågtidtabellen är inte fastställd, såvitt jag förstår och jag tror att det skulle vara välgörande för den bygd som jag representerar att tågen alltså gjorde uppehåll vid de små stationerna. Dessutom tror jag att det vore bra, om tågtidtabellen tog upp även dessa små stationer. "Bort-rationaliseringen" av småstationerna ur tågtidtabellen skedde från 1969 till 1970 års upplaga. En person som utfört ett intresserat spaningsarbete har meddelat mig att man kan finna de önskade uppgifterna i busstidtabellen. Där kan man se att det finns ett tåg som stannar i Gualöv vid den och den tidpunkten, men man kan inte hitta den uppgiften i tågtidtabellen – och det tycker jag är en brist i informationen. Tabellerna bör vara så klara och lättfattliga att enkla människor kan läsa dem och finna sig till rätta i statens järnvägars litteratur på ett bra sätt.

Jag ber att än en gång få tacka för svaret.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skall inte i detalj gå in på alla de synpunkter som herr Henmark har givit uttryck för. Det skulle dra litet för långt ut på

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. indragning av
tågförbindelser
m. m.*

tiden, men det kanske inte vore det värsta – vi har väl tid så det räcker. Jag tror emellertid att jag i tidigare debatter i kammaren har varit inne på dessa frågor, vilket jag också hänvisat till i mitt svar, och det skulle därför närmast bli en upprepning och det kanske inte är så trevligt.

I slutet av herr Henmarks inlägg lade jag märke till hans uttalande om att SJ naturligtvis borde ta intryck av hur ett enskilt företag skulle ha handlagt sådana här ärenden. För att bemöta det vill jag erinra om att riksdagen år 1939 fattade ett principbeslut om att staten skulle inlösa alla i vårt land befintliga enskilda järnvägar. Vid den tidpunkten var det enskilda järnvägsnätet, såvitt jag kan påminna mig, större än det statliga järnvägsnätet. Det fanns många enskilda som ägde kortare och längre järnvägssträckor i detta land. Och år 1939 åkte många människor tåg, som i dag åker med sin egen bil. Det var i stort sett fullsatt på de flesta tåg av någon betydelse.

Trots det, herr Henmark, har åtminstone inte jag kunnat finna att det vid något tillfälle rests något större motstånd från dessa enskilda ägare mot att överlåta sina järnvägar – varken vid den tidpunkten, under 1940-talet eller senare, i den mån någon enskild järnväg av betydelse som skulle inlösas då fanns kvar. Hade dessa järnvägar varit lukrativa för de enskilda ägarna skulle de väl åtminstone ha spjärnat emot en inlösen. Man lämnar ju inte gärna ifrån sig en god affär om man slipper. Men de enskilda järnvägarna var tydligen ingen god affär trots att tågen på den tiden var välbesatta. Och det går inte att jämföra den tidens förhållanden med dagens situation; nu har vi närmare 2,5 miljoner bilar på en befolkning av i runt tal 8 miljoner, medan vi i slutet av 1930-talet kanske hade 150 000 bilar – jag låter siffran vara okontrollerad, men låt oss anta att den är någorlunda riktig.

Jag har velat nämna detta för att belysa att man kanske inte skall ta för givet att en enskild järnvägsägare skulle handskas med de här problemen på ett sätt som alltför mycket skiljer sig från statens. Järnvägsdriften utgör en svår marknad – det är den råa och enkla sanningen, herr Henmark – en marknad där det minsann gäller att se till att man inte gör någonting som man får inte bara kritik utan verkliga anmärkningar för av sina uppdragsgivare. Och uppdragsgivarna i fråga om statens järnvägars verksamhet är bl. a. herr Henmark och jag.

När det gäller frågan om trafiken mellan Kristianstad och Karlshamn, som herr Henmark uppehöll sig litet extra vid och också har berört i interpellationen, har herr Henmark i sitt inlägg – så långt jag kunde följa med – refererat det hela riktigt. Enligt vad SJ säger skall fr. o. m. sommaren i år antalet tågförbindelser enligt planerna ändras så att på vardagar utom lördagar antalet minskas från nuvarande 17 till 14, på lördagar från 13 till 10 och på söndagar från 13 till 11 förbindelser. Vidare skall, som herr Henmark sagt, den spårbundna persontrafiken läggas ned vid ett antal stationer. Jag skall inte räkna upp dem; herr Henmark känner väl till vilka det är.

Sedan säger herr Henmark att dessa människor nu blir utan kommunikationer. Men i nästa ögonblick påminner han själv om att man får ersättningstrafik med buss. Jag tycker att det är angeläget konstatera att det förhållandet att järnvägsförbindelserna till viss del inskränks inte

Torsdagen den
10 februari 1972*Ang. indragning av
tågförbindelser
m. m.*

innebär någon utformning på det sättet att människorna inte skulle få tillgång till ersättningstrafik. Här blir det alltså busstrafik.

Jag har naturligtvis en positiv inställning till att järnvägen skall utnyttjas så bra som möjligt och att man i det sammanhanget inte lämnar någon möda ospard. Men, herr Henmark, skall vi inte kunna bli överens på någon punkt? Med tanke på en effektiv trafikförsörjning här i landet kan man inte gärna kräva att nedläggningsaviserad trafik till varje pris skall upprätthållas just med järnväg. Det vore i många fall en dålig lösning på problemet. Ett envist fasthållande vid tåget som den enda lösningen på trafikproblemen skulle, såvitt jag förstår, i många bygder leda till en både dyr och dålig trafikservice. Den transporttekniska utvecklingen och utbyggnaden av vägnätet har genom åren givit oss fler möjligheter än tidigare att tillgodose transportbehovet, och det vore oklokt att inte utnyttja de möjligheterna.

Herr Henmark var inne på hur mycket vi vill att riksdagen skall besluta satsa på olönsam järnvägstrafik under nästa budgetår. Man kan uttrycka alternativet så här: Vi skall alltså, om riksdagen godkänner det, satsa 322 miljoner kronor per år av skattemedel för att upprätthålla trafik på olönsamma järnvägar. Om inte rationaliseringarna och trafikomläggningarna fortsätter – och det är en del detaljer i dem som vi här resonerar om – kommer kostnaderna för den olönsamma trafiken att öka snabbt, och möjligheterna för samhället som helhet att göra insatser i de bygder där särskilda åtgärder är mest motiverade kommer att minska.

Genom att avlasta järnvägsnätet från små och lokaltrafikbetonade trafikströmmar underlättar man tågplaneringen för de kraftiga trafikströmmarna, för fjärrtrafik och godstrafik till industri och näringsliv. Landsvägstrafiken har i många fall en större skall vi kalla det tjänjingsförmåga än järnvägstrafiken. Om ett litet antal passagerare skall hämtas upp, kan man många gånger ge en bättre service om man använder bussar än om man kör ett helt tåg kanske någon gång i veckan. Bussarna är mindre, drar inte så stora kostnader och bussturen kan få en sträckning som bättre svarar mot den aktuella bebyggelsen. Bussarna kan ledas in i tätorterna fram till affärscentra, sjukhus och allmänna inrättningar och turlistan kan göras smidigare. Busstrafiken kan bättre anpassas till varje områdes speciella behov.

Jag har med detta tillägg velat säga att en rationalisering vid statens järnvägar av det slag som nu pågår i det område som herr Henmark av naturliga skäl ömmar för måste ses i ett litet vidare perspektiv även när det gäller den ersättningstrafik som sätts in. Om man genom en i stort sett vettig rationalisering kan åstadkomma inte en försämring utan kanske rent av en förbättring av förbindelserna – låt vara att man sätter in buss i stället för tåg – anser jag nu och har ansett tidigare att man måste fortsätta på den inslagna vägen. Dessutom blir kostnaderna för ersättningstrafiken i många fall, för att inte säga i alla, lägre än vid bibehållandet av järnvägstrafiken. Om man kan fixera det överskott – om man vill uttrycka det så – som då uppstår kan det användas till annan service på trafikområdet eller på andra områden för dessa eller andra bygder.

Jag vill inte säga att herr Henmark har polemiserat mot vad jag nu har sagt, men jag har ändå velat ge uttryck åt min uppfattning; i en

Torsdagen den
10 februari 1972

Ang. indragning av
tågförbindelser
m. m.

diskussion och vid ett ställningstagande av denna art måste man ha hela problembilden klar.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Det har varit ganska intressant att lyssna till den här debatten. Jag är representant för ett område där det nu kommer att bli en försvagning på järnvägssidan. Jag har inte i princip någonting emot det resonemang som kommunikationsministern har fört; tvärtom tror jag att det till stora delar är alldeles riktigt. Men vi skall inte glömma bort att svenska folket har fått det intrycket, genom det beslut som är fattat, att man skall ta en andhämtningspaus just nu när det gäller nedläggning av järnvägar, att man skall se över problemen, att man skall vänta tills den regionala planeringen är klar osv. Människor på det lokala planet har därför känt en viss trygghet, i varje fall för en övergångstid.

Och så dyker en sådan här historia upp. Det kommer givetvis att skapa oro i hela vårt land. Olika riksdagsmän här i kammaren kommer ju inte att låta sig nöja utan kommer att ta upp varenda bandel där en försvagning sker under denna tid, som enligt kommunikationsministerns löfte skulle vara en andhämtningspaus. Därför skulle jag vilja säga till kommunikationsministern: Gör vad Ni kan för att i det här sammanhanget uppmana SJ att vara ytterst försiktigt med förändringar i fråga om järnvägslinjerna till dess att vi får klarhet i hur vi skall ha det i framtiden, bl. a. med den frist som kommunikationsministern de facto har utlovat – även om det är alldeles riktigt som han säger i svaret att det inte har talats om en direkt fastlåsning under den tid då trafikplaneringen kommer att pågå.

Herr HENMARK (fp):

Herr talman! Jag tror att då beslutet fattades – 1939 vill jag minnas att det var – om att staten skulle överta huvuddelen av det svenska järnvägsnätet var det många människor som upplevde en stark trygghetskänsla. De menade att nu blev det en bättre huvudman bakom järnvägarna, en som hade större resurser osv. Jag vet inte om det beslutet var enhälligt eller inte, men jag tror i alla fall att vi ute i landet har uppfattat det som en trygghetsfaktor att det är staten som har dessa kommunikationsmedel om hand.

Nu har det emellertid uppstått en viss otrygghetskänsla på många håll just på grund av de indragningar och nedläggningar som har skett. Inte minst har det län som jag representerar fått uppleva mycket hårda påkänningar, och därför är man litet rädd då SJ på nytt vill göra ingrepp där.

Ett par av de saker som kommunikationsministern sade i sitt senaste anförande vill jag ta upp. Först och främst har vi ersättningstrafiken. Jag tror att jag sade i mitt första anförande att det inte blir någon extra busstur därför att dessa tåg dras in. Vi kommer alltså bara att ha de bussturer som finns sedan tidigare, och de är till antalet färre än de tåg som det är fråga om. Nu har vissa bussturer på sitt sätt kompletterat tågen; de har inte gått samtidigt utan på andra tider, och på det sättet har det kanske varit en relativt högfrekvent trafik. Den kommer nu att

uttunnas betydligt, med mer än 50 procent; min sagesman uppger att antalet bussturer tidigare har varit mindre än antalet tåg, som nu inte längre blir personförande. Om man då tänker på – som jag sade förut – att det faktiskt rör sig om människor, som kanske har svårt för att vänta länge och har svårare att förflytta sig än andra människor, så bör man lätt förstå att detta inte är så lyckligt.

Kommunikationsministern hade en mycket fin utläggning om hur de här busslinjerna kommer att gå. Man hade en känsla av att de nästan kommer fram till gårdarna och hämtar folket. Underligt nog fick jag för ett par dagar sedan en telefonpåringning från en person, som klagade just över att en busslinje hade ändrat sin rutt så att den skulle gå stora vägen rakt fram. De stora vägarna går knappast genom bebyggda orter längre. Förut har landsvägarna gått litet krokigt, och efter dessa landsvägar har byarna byggts, och där ligger de alltjämt. Men nu hade en förare på busslinjen sagt att det inte får ta så lång tid, utan att han snabbt skall passera från den ena tätorten till den andra, vilket gör att han måste köra stora vägen. Vill människorna inte stiga på där, så får de faktiskt låta bli att åka buss. Det var ord och inga visor.

Det lät mycket idylliskt då kommunikationsministern här talade om hur bussarna gick och hur de kunde anknyta och ta folket med sig. Men jag tror att verkligheten är litet annorlunda, åtminstone på en del håll. Jag har inte ingående kännedom om trafiknätet i hela vårt land, men jag tror att litet överallt finns frestelsen att man skall avverka långa sträckor på kort tid och att man skall vara noga med att inte köra några extra rundor, eftersom arbetskraften är dyr. Därför är jag inte så alldeles säker på att kommunikationsministern hade rätt i denna detalj.

Under detta anförande övertog herr tredje vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Som en komplettering till vad herr Henmark senast anförde vill jag bara framhålla, att jag inte har sagt att bussarna skulle innebära någon bättre service just i det nu aktuella området. Jag sade bara att det var lättare att se till att en buss får en färdväg, som bättre rimmar med de behov som kan föreligga. Jag nämnde att det går att dra busslinjen förbi sjukhus, serviceinrättningar och andra ställen som människorna normalt har ett intresse att komma i närheten av.

Det var detta jag sade, herr Henmark, och inte att det skulle gälla exakt den eller de busslinjer som nu var aktuella. Jag menar bara att det är lättare att ändra på färdvägen för en buss än att säga till lokföraren att köra en annan väg.

Överläggningen var härmed slutad.

Torsdagen den
10 februari 1972

Ang. högstadieplaneringen i grundskolan

Herr utbildningsministern CARLSSON erhöll ordet för att besvara herr Åslings (c) den 11 januari framställda interpellation, nr 5, och anförde:

Herr talman! Herr Åsling har frågat mig om jag är beredd att lämna en redovisning för den hittillsvarande utvecklingen på skolans område i vad avser högstadieplaneringen, särskilt med hänsyn till skilda skolenheters storlek, och vilka erfarenheter som i detta sammanhang har erhållits beträffande effektivitet och trivsel för lärare och elever i skolarbetet.

Utgångspunkten för riktlinjerna för planeringen av grundskolans högstadium har bl. a. varit att varje elev skall ha möjlighet att utnyttja så många valalternativ som möjligt. Skolöverstyrelsens riktlinjer från år 1959 baserade sig på dels erfarenheterna av enhetsskolan, dels riksdagens beslut att högstadierna skulle sammanhållas vertikalt och horisontellt. Minimiantalet elever per årskurs skulle enligt dessa riktlinjer uppgå till 75. Restiden för enkel färd från elevens hem till skolan borde dock inte överstiga 45 minuter, och inackordering borde också undvikas. Man har vidare sökt få elevområdesgränserna att sammanfalla med kommunblocksgränserna. Trots att grundskolereformen år 1962 innebar utökade valalternativ, ändrades inte nyssnämnda minimiantal. Det definitiva beslutet om högstadieplaneringen år 1964 grundades således på dittillsvarande principer.

1968 års grundskolebeslut innebar en väsentligt förenklad högstadieorganisation. Detta innebär ökade möjligheter att trots befolkningsminskning behålla högstadierna i glesbygdsområdena. Kungl. Maj:t uppdrog den 26 mars 1971 åt skolöverstyrelsen att komma in med förslag till åtgärder för att upprätthålla undervisningen vid skolenheter av grundskolans högstadium i kommuner inom glesbygdsområden med vikande elevunderlag.

Överstyrelsen har med skrivelse den 23 augusti 1971 överlämnat sitt utredningsmaterial och därjämte lagt fram flera förslag med syfte att minska de undervisningsorganisatoriska problemen vid de mindre högstadieenheter. Skrivelsen, som har remissbehandlats, bereds för närvarande i utbildningsdepartementet.

Riktlinjerna för högstadieplaneringen med avseende på minimikrav på elevunderlag för upprättande av högstadium har sålunda i princip varit oförändrade den senaste tioårsperioden. Detsamma gäller maximiantalet elever i en skolenhet. Enligt överstyrelsens anvisningar för skolanläggnings storlek bör nämligen nya skolor planeras så att antalet elever i regel ej kommer att mer avsevärt överstiga 700 för högstadieskola och 600 för skolenhet med mellan- (låg-) och högstadium. Skolstorleken är emellertid i sista hand en kommunal angelägenhet.

Övervägandena måste emellertid också sammanvägas med krav i fråga om andra samhällseliga servicefunktioner. För närvarande har flertalet eller ca 550 högstadieenheter högst 700 elever; därav har ungefär hälften mellan 300 och 600 elever. Ca 300 högstadieenheter har över 700 elever; därav har ca 65 flera än 1 000 elever.

Skolhusets utformning och storlek är beroende av många faktorer, vilka alla mer eller mindre har ekonomiska konsekvenser på kort eller lång sikt. Att avgöra vilka faktorer som påverkar måluppfyllelsen i skolans arbete – kunskapsinhämtande och social fostran – är naturligtvis en ytterst komplicerad och i hög grad en tvärvetenskaplig forskningsupp-gift.

Utredningen om skolans inre arbete analyserar sedan en tid tillbaka frågan om skolstorleken. Arbetet sker i kontakt med bl. a. skolöverstyrelsen. För närvarande pågår en kartläggning av hittills gjorda och pågående undersökningar och forskningsprojekt inom området. Utredningen har också tagit initiativ till vissa kompletterande undersökningar.

Konsekvenserna av 1969 års läroplan för grundskolan har alltså beaktats. Frågan om effektivitet och trivsel för elever och lärare i skolarbetet är givetvis, oberoende av pågående utredningsarbete, föremål för ständig uppmärksamhet hos utbildningsmyndigheterna.

Herr ÅSLING (c):

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

En av slutsatserna i svaret, att konsekvenserna av 1969 års läroplan för grundskolan har beaktats, förefaller dock med hänsyn till de praktiska erfarenheterna vara förhastad. I verkligheten släpar vi i mycket stor omfattning på de misstag och de missriktade ambitioner som präglat synen på vissa delar av skolorganisationen under 1960-talet.

Det är nu med stort intresse man avvaktar den beredning som sker i utbildningsdepartementet av frågan hur man skall minska de organisatoriska problemen vid de mindre högstadierna. I många glesbygdskommuner är detta en mycket central fråga, som helt avgör möjligheterna att upprätthålla ett högstadium. Jag vet av egen erfarenhet vilken avgörande roll för hela samhällsorganisationen, för samhällsplaneringen och därmed också i stort för regionalpolitiken som skolorganisationen spelar. Inte minst ur denna allmänna synpunkt är jag medveten om att t. ex. Jämtlands län inte tål någon ytterligare utglesning av högstadieorganisationen, sett ur allmänt regionalpolitiska synpunkter.

Frågan om skolenheternas storlek är emellertid inte bara ett glesbygdproblem, som statsrådet också har påpekat i sitt svar. Enligt svaret har 300 högstadier över 700 elever och därav har 65 högstadier över 1 000 elever. Hurudan är den arbetsmiljö dessa skolor erbjuder lärare och elever? Det är en fråga som är föremål för ständig uppmärksamhet från utbildningsmyndigheternas sida, framhåller utbildningsministern. Ja, det är bra, men vilka är erfarenheterna i praktiken? Skolenheternas storlek är visserligen i sista hand en kommunal angelägenhet, men utvecklingen kan rimligen inte lämna de centrala utbildningsmyndigheterna oberörda. Varför är inte mindre än 300 enheter större än skolöverstyrelsens rekommendationer? Varför planeras alltså så stora skolor, och varför bygger man i dag gymnasieskolor med mellan 2 000 och 3 000 elever, som fallet är i ett i dagarna högst aktuellt fall? Anser statsrådet den utvecklingen vara tillfredsställande?

Det saknas ju ändå inte i den skolpolitiska debatten opinionsyttringar

Torsdagen den
10 februari 1972

Ang. högstadieplaneringen i grundskolan

och utredningar, som visar att de mycket stora skolorna är olämpliga. Den anonymitetskänsla som dessa enheter ger eleverna skapar – det har ofta omvittnats från lärarkåll – en atmosfär av aggressivitet och leda och försämrar betingelserna för skolarbetet. En stor engelsk undersökning, som också har återopats i svensk press, har klart visat att den mindre skolans miljö är fördelaktig när det gäller elevernas personliga utveckling. Inom lärarkåren växer också opinionen mot de stora enheterna; hos skolpsykologer och föräldrar likaså. Man är nu, med all rätt för övrigt, beredd att även omvärdera B-skolorna.

Den inriktning skolpolitiken fick under 1960-talet var i detta speciella avseende olycklig, och den är den egentliga grunden till många kommuners missriktade ambitioner att bygga stort. Jag är inte ens övertygad om att det har varit god ekonomi kortsiktigt, och på lång sikt är risken uppenbar att man med utvecklingen mot stora skolenheter spolierar de oersättliga värden som ligger i en positiv skolmiljö.

Problemet ligger nu, herr talman, hos utredningen om skolans inre arbete. Det är gott och väl. Frågan är dock så akut att jag verkligen vill stryka under konstaterandet i statsrådets svar, att frågan om effektivitet och trivsel i skolarbetet skall vara föremål för ständig uppmärksamhet hos utbildningsmyndigheterna. Från denna synpunkt vore det önskvärt att utbildningsministern klarare än vad fallet är i interpellationssvaret deklarerade sin syn på frågan.

Herr NORDSTRANDH (m):

Herr talman! Frågan om skolornas storlek som berörs i utbildningsministerns svar på herr Åslings interpellation är, som herr Åsling framhöll, just nu aktuell – för att inte säga brännande. När man läser utbildningsministerns svar kanske man kan få det intrycket att förhållandena inte är så orimliga som det ser ut, eftersom man ändå i viss utsträckning har hållit elevantalssiffrorna när det gäller högstadieskolorna, även om siffrorna i 65 fall har överstigit det godtagbara antalet på ett sätt som knappast är försvarligt. Men – och det var för att understryka den saken som jag begärde ordet – om man också tar in den gymnasiala skolan i bilden, och det ligger onekligen i denna frågas fortsättning, så ser det litet annorlunda ut. Visst planeringsarbete där – det gäller inte bara det just nu högaktuella fallet uppe i Luleå utan även flera andra fall – är mycket mer oroväckande än när det gäller skolor med exempelvis enbart grundskolans högstadier.

Nu är det ju så att SIA bland många andra problem också analyserar det här och tycks göra det med stor energi och med ett omfattande forskningsprogram. Men som undervisningsministern väl vet tar det sin tid om det skall bli grundligt gjort och vi skall få en ordentlig bild av de erfarenheter som man har, inte minst utomlands, bl. a. av de väldiga skolanläggningar som finns i USA och även i England.

Jag menar därför att det inte är till fyllest att hänvisa till detta. Utbildningsministern säger också i sista stycket i sitt svar att man inte bara kan förlita sig på en utredning, utan man måste följa problematiken under tiden. Det är ett bra uttalande, och det är dessutom ett förpliktande uttalande. En bestämd fråga att inrikta uppmärksamheten

på, herr utbildningsminister, är just frågan om skolstorleken.

Jag tog upp det här problemet i den allmänpolitiska debatten för någon vecka sedan. Då var utbildningsministern utomlands och kunde inte ta ställning till det, och herr Moberg, som var tillstädes, undvek att ta upp frågan. Därför skulle jag i dag återigen vilja aktualisera den.

Nu är det ju så, att skolenheter på mer än 1 500 elever hittills knappast har ansetts tolerabla. Det innebär dock inte att vi inte har sådana – det har vi visst – men de har knappast ansetts tolerabla. Nu kommer vi in i en period – och det är det som är oroväckande – då man i planeringen arbetar med enheter på bortåt 3 000 elever. Den ekonomiska tröskeln för vinst – rent ekonomiskt sett, sålunda – lär ligga någonstans vid 4 000 elever. Risken är nu, om man inte säger ifrån utan bara väntar på SIA-utredningen, att man rätt som det är också hamnar i sådan planering, bl. a. därför att detta i viss mån är en kommunal angelägenhet. Det innebär emellertid inte att departementet inte kan säga ifrån. Skolöverstyrelsen mumlar onekligen i skägget och hänvisar till denna kommunala angelägenhet och undviker att ta ställning, vilket förefaller utomordentligt egendomligt.

Nu undrar jag – och jag skulle bra gärna vilja att utbildningsministern svarade på det – om vi inte kan fota vår bedömning av skolornas storlek på hittills beprövad erfarenhet, i väntan på att SIA skall kunna finna någonting annat. Det innebär otvivelaktigt – det är alla skolledares och lärares uppfattning – att vi borde få ett stopp för planering och byggande av storskolor, eller, för att använda ett ännu värre ord, mastodontskolor.

Jag menar alltså att utbildningsdepartementet väl ändå bör ha en mening om den här saken. Jag skulle då vilja fråga, om utbildningsministern ville deklarerat den syn som man till äventyrs nu har inom utbildningsdepartementet. Skolöverstyrelsen får man ingenting ur, men departementet kanske ser annorlunda på saken när det gäller att ge besked.

Herr utbildningsministern CARLSSON:

Herr talman! Herr Åslings interpellation gäller ju grundskolan och framför allt högstadieplaneringen i grundskolan. Mitt interpellationssvar avser också den delen av skolan. Jag har sedan fått in ytterligare en interpellation, som gäller gymnasieskolornas storlek. Vid ett senare tillfälle kommer jag med ett svar avseende den skolformen. Med hänsyn till den interpellanten ser jag mig, herr talman, nu inte i stånd att ge några konkreta svar på herr Nordstrandhs fråga. Jag förmodar att herr Nordstrandh har förståelse för att jag vill återkomma till denna diskussion i samband med att vederbörande interpellant får sitt svar.

Jag skulle emellertid vilja göra några kommentarer till grundskolan. För det första vill jag understryka de möjligheter som den nya läroplanen ger för just glesbygderna. Jag tror att det finns ett ganska stort antal skolor som med 1962 års läroplan skulle vara direkt hotade men som genom det nuvarande sammanhållna högstadiet ges en chans att leva vidare. Efter de många kritiska invändningar vi hört om reformtakten i skolan finns det kanske ändå anledning för oss politiker som beslutat att på plussidan notera bl. a. den nämnda glesbygdsaspekten. Jag har med

anledning av herr Åslings interpellation gärna velat säga detta.

För att bara belysa att regeringen känner ett ansvar för det här problemet vill jag för det andra understryka att vi tog initiativ till utredningen för att få ett bättre underlag och för att få problemen mera belysta än tidigare.

För det tredje vill jag säga – det kanske kan vara intressant för herr Åsling att veta – att tjänstemän från departementet rest runt i Jämtland för att där på ort och ställe få problemen belysta. De har där resonerat med lokalt ansvariga skolpolitiker och anställda inom skolan. Det senaste vill jag nämna för att därmed exemplifiera vad jag menar med att vi kontinuerligt skall följa utvecklingen på detta område.

Eftersom det är en aktuell fråga ber jag, herr talman, att få understryka, att skulle tankarna på den s. k. alternativa skolan dyka upp, får vi verkliga problem i glesbygderna. Det blir förlängda, kanske fördubblade resvägar, och då kommer hela den organisation, som vi nu om än med viss möda kan klara genom den nya läroplanen, i definitiv gungning. Detta kanske ändå bör sägas i denna debatt.

Herr ÅSLING (c):

Herr talman! Jag noterar med intresse statsrådets kompletteringar av svaret. Jag är helt överens med honom i hans värdering av den nya läroplanen och dess möjligheter att ge ett bättre underlag för skolorganisationen i glesbygden. Vi får väl var och en på sin ort hjälpas åt att se till att de möjligheter som där existerar också förs ut i verkligheten, vilket väl än inte har skett i full utsträckning. Jag noterar också med glädje att tjänstemän från utbildningsdepartementet rest till Jämtland för att studera våra speciella problem. Jag hoppas att dessa studier blir till nytta för framtiden.

Jag efterlyser dock ännu en komplettering av utbildningsministerns svar. Det gäller just hans personliga syn på utvecklingen mot de stora skolenheterna. Svaret är bra i sin historieskrivning och i sitt klagörande av utvecklingen, men det skulle vara av värde för oss här i huset och för dem som ute i bygderna har att verkställa skolpolitiken, om den högste tillskyndaren av densamma också här ger sin mening till känna när det gäller de stora enheterna. Det skulle kunna vara vägledande, inte minst för kommunalmän, som kanske fortfarande i någon utsträckning dröjer sig kvar i det planeringsklimat som rådde under en stor del av 1960-talet. Den grundläggande frågan i den här diskussionen är naturligtvis om intentionerna bakom den nya skolan nåtts eller om de är på väg att nås. Får alla ungdomar den undervisning och den utbildning som de enligt en utbredd och allmän uppfattning bör ha? Det finns ju illavarslande tecken, som jag åberopade i mitt första inlägg. Frånvarosiffrorna är en annan faktor som man här måste observera. Att många elever inte infinner sig till undervisningen, alltså skolkar, vittnar om att det finns allvarliga fel i den nuvarande skolorganisationen. Det tyder på bristande anpassning till arbetsmiljö och arbetsförhållanden.

Orsakerna kan naturligtvis vara fler, men jag utgår från att just skolenheternas storlek här spelar en nyckelroll. Detta har dessutom omvittnats från ett växande antal lärare.

Jag efterlyser, som sagt, utbildningsministerns syn på den frågan.

Herr NORDSTRANDH (m):

Herr talman! Givetvis kan jag ge mig till tåls och vänta på utbildningsministerns synpunkter på de gymnasiala skolornas storlek. Har jag väntat ett par veckor efter den allmänpolitiska debatten, kan jag väl vänta ytterligare. Oavsett den interpellation som ligger lär frågan komma upp vid behandlingen av undervisningshuvudtiteln.

Jag skulle ändå här vilja ställa en fråga som utbildningsministern bör kunna ge synpunkter på.

Vi har för närvarande skolöverstyrelsens anvisningar om storleken vad gäller grundskolan, enkannerligen högstadiet. Det framgår otvivelaktigt av svaret att den siffra som där uppställts som någon slags tak har överskridits och överskrids ideligen ganska betydligt. Jag hänvisar till siffrorna här: 300 högstadieenheter med över 700 elever och 65 med fler än 1 000 elever.

Det är en utveckling som lett fram till en situation som uppenbarligen inte rimmar med anvisningarna från skolöverstyrelsen.

På den utvecklingen och på den situationen har väl ändå utbildningsdepartementet och utbildningsministern några synpunkter? Är det riktigt att det har blivit så här och fortsätter att bli så? Eller inget farhågor som kan leda till åtgärder av det ena eller andra slaget?

På det bör man väl ändå kunna få någon antydan om en ståndpunkt.

Herr ALEMYR (s):

Herr talman! Utbildningsutskottet är för närvarande sysselsatt med motionsyrkanden beträffande skolornas storlek. Riksdagen kommer att senare i vår få ta ställning till utskottsbetänkandet på den här punkten. Herr Nordstrandh, som deltar i arbetet i utbildningsutskottet, är väl medveten om detta. Riksdagen kan alltså få en stor debatt om detta senare.

Jag vill bara utan att gå in på sakfrågan säga att skolans utseende inte bara är en fråga om hur stor den är. Utskottet besökte i går en utomordentligt fint fungerande skola i Örebro med 1 200 elever. Den var så byggd att elevantalet egentligen var ganska likgiltigt. Skolan var konstruerad på ett sådant sätt att man inte upplevde den som en särskilt stor skola trots att den var det.

Detta problem har många sidor, herr talman, och jag tror det är värdefullt att riksdagen kan få en debatt om detta på grundval av ett betänkande från utbildningsutskottet.

Herr NORDSTRANDH (m):

Herr talman! Det som herr Alemyr nu anfört kan inte hindra mig från att redan på detta stadium försöka få en uppfattning om var utbildningsdepartementet står. Annars skulle jag ju få ge mig till tåls i det oändliga.

Sedan vill jag gärna säga till herr Alemyr att jag håller med honom om att den gymnasieskola som vi besåg i Örebro var utomordentlig ur alla synpunkter, såvitt jag kan bedöma. Men den var inte byggd för praktiskt taget hur många elever som helst, som herr Alemyr antydde. Skolbyggnaden föreföll i sitt nuvarande skick vara dimensionerad för högst 1 500 elever, vilket jag uppfattade att skolledningen också ansåg. Nu fanns där

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. åtgärder för
att upprätthålla
den allmänna skol-
plikten*

alltså 1 200 elever. Det kan ju vara en förklaring till att intrycket av det inre arbetet vid skolan blev så utomordentligt gott som det blev. Därtill kom att man också hade ett antal vuxenelever vid skolan. Dessutom bedrevs undervisning för hörselskadade i små avdelningar. Dessa faktorer gör alltså att skolan inte är någon typisk gymnasieskola med kolossalt många elever.

Herr utbildningsministern CARLSSON:

Herr talman! Jag anser att de riktlinjer som drogs upp i slutet på 1950-talet när det gäller skolornas storlek på grundskolenivån har varit väl lämpade, och jag har efter det att jag rest runt i landet egentligen inte ändrat uppfattning. Men herr Alemyr gör naturligtvis en riktig nyansering, som jag också har kunnat konstatera i verkligheten. Jag har sett relativt små skolor, som emellertid varit så planerade att de har givit intryck av en betongklump där det kanske är svårt att uppfylla skolans målsättning.

Jag har sett betydligt större skolor, där möjligheterna till kontakt varit mycket goda.

Men eftersom utbildningsutskottet nu skall diskutera frågan – som utskottets ordförande nu har påpekat – och med den respekt jag har för utbildningsutskottets ledamöter är det klokt av mig att, innan jag ännu hårdare binder mig på denna punkt, avvakta de kloka synpunkterna från utskottet.

Herr ÅSLING (c):

Herr talman! Jag noterade med intresse herr Alemyrs upplysning att utbildningsutskottet debatterar dessa frågor. Det är en upplysning som egentligen inte hör till denna debatt. Jag vägrar nämligen, trots utbildningsministerns sista inlägg, att tro att utbildningsministern, med hänsyn till de aktuella problemen och de från lärarhåll redovisade erfarenheterna, inte har en mer deciderad uppfattning beträffande denna fråga.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 22 Ang. åtgärder för att upprätthålla den allmänna skolplikten

Herr utbildningsministern CARLSSON erhöll ordet för att besvara herr *Gustafssons* i Säffle (c) den 13 januari framställda interpellation, nr 25, och anförde:

Herr talman! Herr Gustafsson i Säffle har frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidta för att allmän skolplikt i varje enskilt fall skall kunna upprätthållas.

Enligt skollagen gäller skolplikt för barn som är bosatta i riket. Lagen föreskriver att föräldrarna skall övervaka att deras barn fullgör sin skolgång. Det åligger också skolstyrelser och barnavårdsnämnder att övervaka att barn inte hindras att fullgöra sin skolgång. Självfallet är

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. åtgärder för
att upprätthålla
den allmänna skol-
plikten*

föräldrar i allmänhet mycket positivt inställda till att deras barn får en god skolutbildning. Om föräldrarna skulle hindra eller försvåra barnens skolgång finns vissa tvångsmedel angivna i skollagen för att värna om elevens rätt till utbildning. Länskolnämnden kan förelägga föräldrarna att vid vite se till att elevens skolgång tryggas. I sista hand kan länskolnämnden förordna att eleven skall hämtas till skolan med biträde av polis. Dessa tvångsmedel tillsammans med de sociala myndigheternas övervakning har rent allmänt visat sig tillräckliga för att i de ytterst sällsynta fall då skolvägran inträffar värna om elevens rätt till utbildning. Skulle trots att nämnda åtgärder tillgripits föräldrarna fortfarande tredskas har barnavårdsnämnd under vissa omständigheter skyldighet att ingripa och omhänderta eleven för samhällsvård.

Med hänsyn till att bestämmelserna i skollagen hittills medfört att skolplikten kunnat upprätthållas, finner jag inte skäl att för närvarande vidta några generella åtgärder i detta hänseende.

Herr GUSTAFSSON i Säffle (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka utbildningsministern för svaret på min interpellation.

Bakgrunden till interpellationen är det numera riksbekanta fallet Evert i Skoghall, det oerhört tragiska fall där fadern till en pojke under en tid av sju år frånsett kortare perioder vägrat släppa sin son till skolan. Orsaken härtill är, säger fadern, att Evert skall ha en tryggad skolgång. Vad som är en tryggad skolgång bestämmer emellertid sedan sju år tillbaka pojkens fader ensam.

Länskolnämnden och länsstyrelsen har gjort vad de kunnat men måste nu konstatera, att de saknar författningensmetoder att återföra pojken till skolgång. Regeringen har genom konseljbeslut förordat att särskild undervisning skall ges. Trots detta har pojken uteblivit från skolan. Man ställer sig onekligen frågan om det brister i lagstiftningen någonstans, då något sådant här kan få ske utan att myndigheterna får ingripa.

Fallet Evert upprör sinnena, och alla beklagar pojkens öde. Det talas t. o. m. om psykisk misshandel, då pojken själv vill gå i skolan, som sina jämnåriga kamrater. Eftersom de lokala myndigheterna uttömt sina möjligheter att återföra pojken till skolan, vilar nu ansvaret på regeringen.

Utbildningsministern säger i sitt svar att han med hänsyn till att bestämmelserna i skollagen hittills medfört att skolplikten kunnat upprätthållas inte för närvarande finner skäl att vidtaga några generella åtgärder i detta hänseende. Men finns det inte möjlighet att vidta speciella åtgärder i detta speciella fall? Vi kan väl inte stå helt främmande för möjligheten att det kan dyka upp liknande fall i framtiden.

Vad som nu emellertid är viktigast är att finna en lösning på det aktuella fallet innan pojken tillfogas obotlig skada för hela livet. Jag finner det minst sagt underligt om statsmakterna stillatigande kan åse utvecklingen i detta tragiska fall.

Torsdagen den
10 februari 1972

*Ang. åtgärder för
att upprätthålla
den allmänna skol-
plikten*

Herr utbildningsministern CARLSSON:

Herr talman! Jag skall gärna hålla med om att det är ett utomordentligt tragiskt fall som tas upp i interpellationen. Men som bekant är ju detta ärende anmält för riksdagens justitieombudsman, och jag kan därför självfallet inte gå in på någon sakdebatt här i kammaren. Det skulle ju vara utomordentligt anmärkningsvärt om så skedde.

Jag vill bara för att förhindra ett missförstånd, som möjligen kan uppstå på grund av det föregående inlägget, nämligen att man på statligt håll skulle ha varit passiv i detta fall, säga att vi tvärtom har gått så långt som vi över huvud taget haft möjligheter till för att klara detta problem. Men det har alltså hittills inte givit avsett resultat.

Mer vill jag, herr talman, inte yttra i detta fall. Jag vill bara för ordningens skull tillägga att vi i den obligatoriska svenska grundskolan ändå har i det närmaste 1 miljon elever och att det då naturligtvis i sällsynta undantagsfall kan uppstå sådana utomordentligt tragiska situationer som det nu gäller. Jag vill emellertid inte närmare kommentera denna fråga.

Herr GUSTAFSSON i Säftele (c):

Herr talman! Jag skall kanske påpeka för att inte något missförstånd skall uppstå att jag inte sade att staten hade varit passiv. Tvärtom sade jag att både länskolnämnden och länsstyrelsen liksom även regeringen har agerat. På den punkten tror jag således att vi kan vara överens. Vi kan väl också vara överens om att det måste finnas möjlighet för myndigheterna att arbeta aktivt i fall som dessa. Om man inom utbildningsdepartementet saknar möjligheter att gå vidare i detta fall, skulle det kanske ha varit av värde för frågans lösning om utbildningsministern hade vidgat dess behandling även till andra departement. Det är väl ändå helt klart att det brister i hemmet på något sätt när sådant här kan förekomma. Trots de möjligheter som bl. a. skollagen för närvarande ger är pojken fortfarande hemma. Det är detta som smärtar många.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 23 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts proposition nr 11 till näringsutskottet.

§ 24 Föredrogs och hänvisades till finansutskottet fullmäktiges i riksbanken förslag om dispositionen av riksbankens vinstmedel för år 1971.

§ 25 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningarna nr 43 och 44.

§ 26 Interpellation nr 45 ang. åtgärder för att förhindra mobbing i skolor

Ordet lämnades på begäran till

Herr STÅLHAMMAR (fp), som yttrade:

Herr talman! Under senare år har problemet med den s. k. mobbingen

i skolorna aktualiserats i hög grad. Genom tidningsartiklar, reportage, forskningsrapporter och uttalanden från enskilda lärare och elever har många helt oacceptabla och för de enskilda individerna djupt kränkande förhållanden avslöjats om mobbingens utbredning. I några fall har också problem av detta slag lett till polisinsatser och åtal. Även om mobbingföreteelser alltid förekommit under alla tider och under skiftande former, måste målet ändå vara att motverka och i största möjliga utsträckning lösa mobbingproblem. En skola som ser som ett av sina övergripande mål att lära eleverna solidaritet med och engagemang för avvikande och svaga kamrater kan inte nöja sig med att konstatera att mobbing förekommer, utan måste också anvisa medel för att komma till rätta med svårigheterna. Målet får då under inga förhållanden bli att lära de för mobbing utsatta eleverna att bära sin situation och finna sig i sitt öde, utan det måste i stället vara att utforma skolan och umgänget mellan eleverna på ett sådant sätt att mobbing inte uppkommer eller att företeelser av detta slag motverkas.

Att mobbingproblemen för närvarande inte bara tilldrar sig stort intresse i diskussionen om skolans inre arbete utan också av många uppfattas som ett av skolans största problem beror naturligtvis på många samverkande faktorer. Sammandragningen av eleverna till allt större skolenheter, där känslan av anonymitet och vanmakt inför den stora skolan är förhärskande hos eleverna, leder lätt till att aggressioner skapas och kanaliseras i mobbingbeteenden. Genom att risken för upptäckt är närmast obefintlig på grund av svårigheten att utöva någon effektiv tillsyn av eleverna i en stor skola, kan många tragedier utspelas varje dag, utan att skolan på något vis griper in för att försöka rätta till och lösa problemen.

Den ökade blandningen av elever i klasser från olika landsdelar och från olika länder kan naturligtvis också medföra att de som betraktas som avvikande på grund av språk, dialekt, beteende etc. blir föremål för mobbing i både psykiska och fysiska former. Eftersom byte av bostadsort ofta också innebär psykiska påfrestningar även för de vuxna, kan det förekomma att både barn och föräldrar upplever problem såväl i hemmet som i skolan. Någon enkel och lättframkomlig väg för att komma till rätta med mobbingproblemen finns inte, men vissa metoder kan ändå anvisas.

Eftersom man vet att stora, ödsliga, asfalterade skolgårdar vid jätteskolor utgör en miljö där mobbing lätt uppkommer, bör man bara genom förändringar av skolans fysiska miljö kunna åstadkomma förbättringar. Det viktigaste måste dock vara att en varm, vänlig och trygg atmosfär skapas på skolan. Det kan ske t. ex. genom att eleverna redan från årskurs 1 tränas i allmän mellanmänsklig umgängesförmåga. Eleverna måste lära sig att alla individer på en skola, antingen det gäller barn eller vuxna, är skyldiga att bemöta varandra med hövlighet och ömsesidig respekt. Någon systematisk träning av detta slag förekommer knappast för närvarande i skolan.

Genom en intensiv insats av skolradio och TV borde det vara möjligt att ytterligare effektivisera inläringen av socialt riktiga beteenden. Om mera tid kunde anslås för program som har till syfte att lära eleverna

hänsyn, ansvar och social umgängesförmåga på bekostnad av de program som förmedlar våldsamma och aggressiva beteenden, så skulle säkerligen en märkbar förändring ganska snart kunna iakttagas i förmågan till riktig social samvaro.

Det måste också klart slås fast, att lösningen på mobbingproblemet inte får vara en återgång till auktoritärare umgängesformer i skolan, eller till inrättande av lokala polis- och ordningspatruller på skolorna, utan lösningen måste ligga i att eleverna lär sig att inifrån bejaka en till medmänniskan och kamraten positiv livshållning. Det utesluter emellertid inte att man genom en effektivare tillsyn och ledning av elevernas håltimmes- och rastsysselsättningar genom skolvärdinnor eller fritidsledare skulle genom rent yttre arrangemang kunna eliminera många mobbingtillfällen.

Skolans resurser måste användas så, att elevernas elementära behov av trygghet och social samhörighet blir tillgodosedda som en förutsättning för skolans kunskapsmeddelande och elevens harmoniska utveckling.

Med hänvisning till det anförda anhåller jag därför om kammarens tillstånd att till herr utbildningsministern framställa följande fråga:

Vilka åtgärder är statsrådet villig att föreslå för att förhindra uppkomsten av eller lösa redan existerande mobbingproblem i skolan, så att den enskilde eleven kan garanteras en trygg och på social samhörighet baserad skolgång?

Denna anhållan bordlades.

§ 27 Interpellation nr 46 ang. SJ:s förhandlingar om kommunala bidrag till olönsam busstrafik

Ordet lämnades på begäran till

Herr ANDERSSON i Örebro (fp), som yttrade:

Herr talman! Den första etappen av den nyligen igångsatta länsvisa regionala trafikplaneringen skall, enligt kommunikationsministerns presskommuniké därom, bl. a. omfatta "avgränsningsfrågor i samband med bestämningen av vad som är regional trafik". Anledning till att detta behöver utredas är, att planeringsansvaret för den regionala trafikförsörjningen åvilar staten, medan kommunerna har ansvaret för planeringen av den lokala trafikförsörjningen.

Genom kommunsammanläggningarna har vissa kommuner blivit så stora att de kan sägas utgöra en egen "region" eller åtminstone huvudparten av en region. Vad som är regional respektive lokal trafikplanering kan därför inte avgöras endast genom att definiera alla förbindelser inom kommungränserna som lokal trafik. Att kommunikationsministern i presskommunikén nämner dessa avgränsningsfrågor som ingående i utredningsuppdraget tyder på att regeringen är medveten om denna komplikation.

Samhällets ansvar i fråga om trafikförsörjningen rör självklart inte bara planeringen av en tillfredsställande trafikförsörjning utan också driften. Ansvarsfördelningen mellan stat och kommun i fråga om planeringen

omfattar därför också oftast ekonomiska åtaganden för att upprätthålla sådan trafik som inte täcker sina egna kostnader.

Statens bidrag till olönsam busstrafik uppgår för nästkommande budgetår till 14,55 miljoner kronor. Det är i förhållande till behoven ett helt otillräckligt stöd. I samband med att regeringen föreslår riksdagen nya former för bidragsgivningen, baserade på bussbidragsutredningens kommande betänkande, måste därför bidraget ökas kraftigt. I takt med utglesningen av järnvägsnätet i landet har busstrafiken blivit allt viktigare. Om målsättningen om en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar skall kunna infrias, måste större hänsyn än för närvarande tas till möjligheterna att upprätthålla busstrafiken även i glest befolkade områden.

Med hänsyn till den utredningsverksamhet som just påbörjats om dessa frågor i varje län och till bussbidragsutredningens arbete är det ytterligt befogat att iakttaga stor försiktighet med nedläggning av busslinjer och indragning av turer. De förhandlingar som statens järnvägar upptagit med flera kommuner i syfte att erhålla kommunala bidrag för olönsam busstrafik har därför upprört både allmänheten och kommunernas företrädare. Senast har statens järnvägars krav på Örebro kommun vållat stor oro i kommunen och då naturligtvis särskilt i de ytterområden som riskerar att få en klart försämrad service. Det som presenteras som förhandlingsbud uppfattas av många som utpressningsförsök, då alternativet till kommunala bidrag är nedläggning av linjer och turer.

Det måste anses vara otillfredsställande att de krav som statens järnvägar ställer på kommunerna kan komma att helt förändra förutsättningarna för de trafikförsörjningsplaner som den regionala trafikplaneringen skall utmyнна i. Regeringen bör därför anmoda statens järnvägar att ajournera dessa förhandlingar till dess planeringen och ansvarsfördelningen mellan stat och kommun är klar och behandlad av riksdagen. Som också Svenska kommunförbundet framhållit i skrivelse till kommunikationsministern, bör staten stå för bidragen till den olönsamma trafik som SJ upprätthåller till dess ställning i dessa frågor tagits av statsmakterna.

Med hänvisning till det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till kommunikationsministern ställa följande fråga:

Är statsrådet beredd att, under den tid arbetet med den regionala trafikplaneringen pågår och i avvaktan på statsmakternas behandling av bussbidragsutredningens förslag, anmoda SJ att ajournera förhandlingarna i frågor som rör bidrag till olönsam busstrafik?

Denna anhållan bordlades.

§ 28 Interpellation nr 47 ang. praktikundervisningen i socionomutbildningen

Ordet lämnades på begäran till

Herr WIKSTRÖM (fp), som yttrade:

Herr talman! Frågan om praktikmoment i socionomutbildningen har varit föremål för omfattande diskussioner. Praktikundervisningen, som

syftar till att ge en integrering av teoretiska kunskaper och praktiskt arbete samt träning i metodiken i arbetet, är av central betydelse för utbildningen. Genom den får socionomutbildningen en klart markerad karaktär av yrkesutbildning, som direkt förbereder den studerande för den kommande yrkesverksamheten.

Vid omläggningen av socionomutbildningen 1964 ersattes det tidigare kravet på förpraktik med handledd studiepraktik i två terminer. Motiveringen för denna förändring var främst att praktiken måste utgöra en integrerad del av undervisningen, vilket i sin tur förutsatte att den skedde under överinseende av handledare, som utsetts och utbildats av respektive socialhögskola. I samband med att 1970 års riksdag förelades förslag om ökad intagning till socionomutbildningen aktualiserades också frågan om en förkortning av den handledda studiepraktiken. Från dåvarande statsutskottets sida framhöll man som en självklar utgångspunkt för sitt ställningstagande att man bör undvika varje åtgärd, som innebär en försämring av utbildningen. Riktningen för en lösning av praktikfrågan borde därför enligt utskottets mening vara att de studerande "före eller under studietiden inhämtar erforderlig praktisk erfarenhet inom för socionomutbildningen betydelsefulla områden och av i huvudsak samma omfattning som för närvarande".

I sitt betänkande nr 11 år 1971 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 36 angående social utbildning och forskning anslöt sig utbildningsutskottet till denna statsutskottets uppfattning. En andra utgångspunkt för riksdagens ställningstagande borde, menade utskottet, vara "att studieordningen vid socialhögskolorna i avvaktan på U 68:s förslag i möjligaste mån bibehålls oförändrad". Med hänsyn till detta ansåg sig utskottet bära förorda en annan lösning än vad som föreslagits av Kungl. Maj:t. Enligt utskottet borde det vara möjligt för studerande med tidigare yrkeserfarenhet att – inom ramen för en oförändrad utbildning – få tillgodoräkna sig denna erfarenhet som en del av den praktiska erfarenhet som fordras för socionomexamen. Utskottets mening synes därvid ha varit att den tidigare yrkeserfarenheten skulle inhämtas från för socionomutbildningen betydelsefulla områden.

I den stadga för socialhögskolorna som utfärdades den 14 maj 1971 (SFS 1971:343) har emellertid den av utskottet anvisade undantagsmöjligheten gjorts till huvudregel. Endast studerande som saknar tidigare yrkeserfarenhet om minst tio månader har rätt till två handledda praktikperioder. Konsekvenserna av denna tolkning av riksdagens beslut är långtgående och påverkar i hög grad kvaliteten i socionomutbildningen. Genom beslut i nämnden för socionomutbildning anses varje form av yrkesverksamhet – undantagandes yrkesverksamhet förvärvad inom isolerade miljöer – vara av betydelse för undervisningen. Man står då inför den situationen att de studerande, som åberopat tidigare yrkeserfarenhet, inte kommer att få samma möjlighet som övriga studerande att tillämpa sina teoretiska kunskaper under handledd praktik. Detta är särskilt allvarligt för de studerande, som helt saknar erfarenhet från områden, som anknyter till socionomutbildningen. I den skärpta konkurrenssituation som kan förutses även på socionomområdet finns det en risk för att utbildningen för dessa studerande kan komma att uppfattas

som mindre kvalificerad än den utbildning som de, som genomgått två handledda praktikperioder fått. Genom stadgans utformning och nämndens för socionomutbildning tolkning av denna har man skapat en situation, som uppenbarligen står i stid med andan i det beslut som riksdagen fattade våren 1971.

I sitt betänkande nr 11 år 1971 uppehöll sig utbildningsutskottet utförligt vid frågan om tillgången på praktikplatser, som i propositionen 36 år 1971 angavs som huvudskälet för en nedskärning av praktikundervisningen. Utskottet underströk att en rad åtgärder måste vidtagas för att öka tillgången på praktikplatser, främst inom den statliga sektorn men även inom fackliga, politiska och ideella organisationer och framhöll att Kungl. Maj:t borde vidta åtgärder för att stimulera ett ökat utbud av praktikplatser. Inom socialhögskolorna synes man emellertid ännu inte ha förmärkt någon påtaglig ökning av antalet praktikplatser inom den statliga sektorn eller några speciella åtgärder i syfte att öka utbudet av praktikplatser inom andra områden.

Med hänvisning till vad som anförts hemställer jag om kammarens tillstånd att till statsrådet Moberg få framställa följande frågor:

1. Anser statsrådet att 31 § i stadgan för socialhögskolorna och tillämpningen av denna står i god överensstämmelse med riksdagens beslut?

2. Vill statsrådet redogöra för de åtgärder som vidtagits för att öka tillgången på praktikplatser inom socionomutbildningen?

Denna anhållan bordlades.

§ 29 Interpellation nr 48 ang. förutsättningarna för förändring av kommunblocksindelningen

Ordet lämnades på begäran till

Herr CARLSSON i Vikmanshyttan (c), som yttrade:

Herr talman! Då kommunindelningsbeslutet fattades 1962 var en bärande tanke för avgörandet av de nya kommunblockens utformning att man skulle ta hänsyn till befolkningens spontana kontakter med service- och centralort vid tänkbara sammanslagningar av kommuner. Man skulle med hänsyn till bl. a. kommunikationsnätet söka skapa enheter inom vilka befolkningen kunde känna en naturlig samhörighet.

Sedan kommunblocken bildats har dock på vissa platser inträffat att sådana förändringar skett inom kommunikationsväsendet eller på andra områden att det för kommuner inom ett block innebär svårigheter att upprätthålla kontakten med centralorten. Därigenom har det blivit aktuellt att i stället gå samman med en annan kommun, som kommunikations- och kontaktmässigt ligger bättre till.

Önskan att företa ändringar i kommunblocksindelningen har bl. a. aktualiserats av Ore kommun i Kopparbergs län. I och med att persontrafiken på järnvägen Orsa—Bollnäs har dragits in har grunderna för sammanslagning av Orsa och Ore avsevärt förändrats.

Eftersom kommunikationerna med bussar efter nedläggningen av den

spårbundna persontrafiken nu är väsentligt bättre med Rättvik än med Orsa har de spontana kontakterna med Rättvik ökat och kan förväntas öka även framdeles. Opinionsen i Ore kommun är i dag stark för en sammanslagning med Rättvik.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr civilministern få ställa följande frågor:

1. Vilka kriterier bör föreligga för att en förändring i kommunblocksindelning skall få företagas?

2. Kan en avsevärd förändring av kommunikationerna t. ex. nedläggning av persontrafiken på järnväg utgöra tillräckligt skäl för ändring i blocktillhörighet?

3. Vilken betydelse tillmåter man kommuninvånarnas och de kommunala representanternas mening i dessa frågor?

Denna anhållan bordlades.

§ 30 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelades att följande enkla frågor framstälts, nämligen

den 9 februari av

Nr 55 Herr *Wijkman* (m) till herr statsrådet Löfberg om tillämpning av s. k. flexibel arbetstid för statstjänstemän:

Anser herr statsrådet att flexibel arbetstid bör kunna införas vid olika statliga arbetsplatser om personalen så önskar?

Nr 56 Herr *Henmark* (fp) till herr socialministern om åtgärder för att hindra att människor avlider i isolering:

Anser statsrådet att möjligheter att hindra eller minska risken för att människor insjuknar och avlider i ensamhet och isolering utan att deras fränfälle upptäckes förrän efter lång tid kan skapas? Vilka åtgärder kan i så fall tänkas?

Nr 57 Herr *Wikner* (s) till herr inrikesministern angående svårigheterna för ungdomar i Norrland att erhålla förvärvsarbete:

Har herr statsrådet uppmärksammat de problem som möter ungdomarna i Norrland att efter avslutad praktisk och teoretisk utbildning erhålla förvärvsarbete och är herr statsrådet beredd vidta åtgärder för att bemästra detta problem?

Nr 58 Herr *Börjesson* i Falköping (c) till herr finansministern angående systemet för uppbörd av mervärdeskatt:

Vill finansministern redovisa erfarenheterna av det nuvarande uppbördssystemet för mervärdeskatt?

Nr 59 Herr *Gustavsson* i Alvesta (c) till herr finansministern angående beskattningen av fosterlega:

Vill finansministern redovisa principerna för den skattemässiga behandlingen av ersättning som utgår till fosterföräldrar?

Nr 20

Torsdagen den
10 februari 1972

Nr 60 Herr *Rosqvist* (s) till herr kommunikationsministern om skärpta bestämmelser för transporter till sjöss av kemiska laster:

Ansers statsrådet det befogat efter explosionsolyckan å m/t Sintus med mera skärpta bestämmelser för transporter till sjöss av kemiska laster och med obligatorisk information om sådana lasters handhavande till ansvarig personal?

den 10 februari av

Nr 61 Herr *Karl Bengtsson* i Varberg (fp) till herr utbildningsministern om ökat anslag för bevarande av byggnadsminnen:

Är statsrådet beredd medverka till att medel ställs till förfogande så att riksantikvarieämbetet bättre än nu blir i stånd att tillämpa lagen om byggnadsminnen, så att värdefulla kulturminnen kan bevaras?

Nr 62 Herr *Hörberg* (fp) till herr finansministern angående beskattningen av fosterlega:

Då olika meningar synes råda i olika kommuner om den till fosterbarnhem utgående ersättningen är att betrakta som skattepliktig inkomst eller ej, får jag härmed fråga finansministern vilken hans uppfattning är?

Nr 63 Herr *Stålhammar* (fp) till herr socialministern om åtgärder för att förhindra radongasförgiftning i gruvor:

Vilka provisoriska åtgärder för att förhindra radongasförgiftning i gruvor är statsrådet beredd att föreslå i avvaktan på arbetarskyddsstyrelsens definitiva anvisningar?

Nr 64 Herr *Öhvall* (fp) till herr kommunikationsministern om åtgärder med anledning av avstängning av vissa glesbygdsvägar:

Avser kommunikationsministern att vidta särskilda åtgärder med anledning av de svårigheter, som drabbar befolkningen i Norrbottens inland, när vägverkets aviserade avstängning av vissa glesbygdsvägar träder i kraft?

§ 31 Kammaren åtskildes kl. 17.15.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert