

Måndagen den 10 maj

Kl. 11.00

Förhandlingarna leddes av fru andre vice talmannen.

§ 1 Justerades protokollen för den 29 och 30 april.

§ 2 Ang. principerna för ytterligare reglering av älvar

Herr industriministern WICKMAN erhöll ordet för att besvara herr Björks i Gävle (c) den 20 januari framställda interpellation, nr 30, och anförde:

Fru talman! Herr Björk i Gävle har frågat mig om jag är beredd att lämna min principiella syn på ytterligare reglering av älvar med beaktande av planerad utveckling på kärnkraftens område och med beaktande av miljövårdsaspekterna.

Det svenska kraftsystemet har hittills varit baserat på vattenkraft. Produktionskapaciteten hos den i dag utbyggda vattenkraften uppgår till ca 53 miljarder kilowattimmar per år under år med normal vattentillrinning. Detta motsvarar ca 80 procent av den nuvarande förbrukningen av elkraft.

Den praktiskt utbyggnadsbara vattenkraften i landet uppskattas för närvarande till totalt ca 85 miljarder kilowattimmar per år. Det skulle således återstå att bygga ut vattenkraft motsvarande ca 30 miljarder kilowattimmar. Jag vill emellertid erinra om mitt uttalande i årets statsverksproposition angående utnyttjandet av de outbyggda vattenkrafttillgångarna i landet. Därav framgår bl. a. att tre av de fyra större älvar i övre Norrland, som ännu inte tagits i anspråk för kraftändamål, nämligen Vindelälven, Pite älv och Torne älv, ansetts ha så stort värde från naturvårdssynpunkt att de bör undantas från utbyggnad. Vattenkrafttillgångarna i dessa älvar representerar tillsammans en kraftproduktion om drygt 11 miljarder kilowattimmar per år.

Vidare kan jag nämna att statens vattenfallsverk av hänsyn till naturvården utfäst sig att avstå från utbyggnad av vattenkrafttillgångar motsvarande 3,5 miljarder kilowattimmar i Lule älv, Skellefte älv, Ume älv, Ångermanälven och Indalsälven.

Mot bakgrund bl. a. av nämnda undantag från utbyggnad torde enligt kraftföretagens egna bedömningar omfattningen av återstående vattenkraftutbyggnader inte komma att överstiga 10 miljarder kilowattimmar. Härutöver kan vissa kraftutbyggnader bli aktualiserade av sysselsättnings-skäl, och slutligen finns möjligheten att genom utvidgade regleringar öka effektuttaget i redan utnyttjade älvar.

Med det ökade behov av elkraft som förutses i prognoserna för de närmaste tio åren står det klart att huvuddelen av erforderliga energitillskott måste tillgodoses med andra kraftslag än vattenkraft. Atomkraftverken kommer därvid att spela en allt större roll för produktionen av

Måndagen den

10 maj 1971

*Ang. principerna
för ytterligare
reglering av älvar*

baskraft.

Av tekniska och ekonomiska skäl bör de stora atomkraftaggregaten drivas med full effekt under så lång tid av året som möjligt. Förbrukningen av elkraft uppvisar emellertid stora variationer under året, under veckan och under dygnet.

För att kraftsystemet i varje ögonblick skall kunna producera den effekt som svarar mot belastningen måste atomkraftverkens basproduktion kompletteras med andra mera lättreglerade kraftkällor. Efter hand som elförbrukningen ökar växer också behovet av sådan lättreglerad maskineffekt. Vattenkraftens goda reglerbarhet och driftsäkerhet gör den speciellt lämpad både för detta ändamål och som effektreserv vid plötsliga haverier på stora värmekraftaggregat.

Det är således en felaktig uppfattning att, som interpellanten antyder, tillkomsten av atomkraftverk skulle göra andra slag av kraftverksutbyggnader överflödiga. Det är tvärtom så, att atomkraftens växande andel av den framtida kraftproduktionen kommer att medföra ett ökat behov av effekt från andra kraftkällor under högbelastningstid. Som jag nyss sagt är vattenkraften mycket lämplig som en sådan kompletterande kraftkälla. Såväl tekniska som kraftekonomiska skäl talar för ett ökat utnyttjande av års- och korttidsregleringar och fortsatta utbyggnader i redan reglerade älvar. Självfallet måste dessa utbyggnader bedömas med hänsyn till deras inverkan på den kringliggande miljön. Denna inställning har också klart markerats i årets statsverksproposition.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att rätten att förfoga över vattentillgångarna i vårt land i princip tillkommer ägaren. När det gäller byggande i vatten eller reglering av vattendrag krävs emellertid tillstånd av vattendomstol som har att bedöma företagets nytto- och skadeverkningsningar i enlighet med tillåtlighetsreglerna i gällande vattenlag.

Tyngdpunkten i den vattenrättsliga prövningen ligger således hos vattendomstolarna. Kungl. Maj:ts möjligheter att ingripa är för närvarande begränsade till strömfall, som staten äger och för vilkas utnyttjande anslag måste begäras, eller till vattenregleringsföretag där regleringens inverkan på vattnets avrinning är av synnerlig omfattning.

Vattenlagen är för närvarande föremål för en genomgripande översyn. Bl. a. har lagens bestämmelser till skydd mot miljöförstörelse kritiserats som otillräckliga. Vattenlagsutredningen har därför att särskilt uppmärksamma denna fråga och utforma tillåtlighetsreglerna så att naturvårdssynpunkterna blir skäligt beaktade i konkurrensen med andra berättigade samhällsintressen. Jag behöver knappast påpeka att det här är fråga om mycket besvärliga avvägningsproblem, och förslag i denna del är inte att vänta ännu på några år.

Regeringen har därför funnit det motiverat att redan nu föreslå vissa provisoriska ändringar inom ramen för gällande vattenlagstiftning. Förslagen, som väckts av vattenlagsutredningen, innebär bl. a. att Kungl. Maj:ts prövningsrätt utvidgas till att omfatta alla företag – både vattenregleringar och kraftverksbyggen – av betydande omfattning eller ingripande beskaffenhet. Proposition i denna del har nyligen avlåtits till riksdagen. Om riksdagen antar denna reform kommer Kungl. Maj:t att förfoga över ett instrument som gör det möjligt att i större utsträckning än nu pröva

tillåtligheten av vattenkraftutbyggnader och därvid bevaka väsentliga samhällsintressen, däribland naturvårdsintressena. Och detta oavsett om utbyggnaderna sker i offentlig eller privat regi.

Herr BJÖRK i Gävle (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka industriminister Wickman för svaret på min interpellation.

Att jag ställde min fråga var betingat av ett aktuellt fall av planerad kraftverksutbyggnad vid Söderfors i Dalälven. Sedan min interpellation inlämnades i januari har frågan delvis kommit i ett nytt läge genom att vattenöverdomstolen i dagarna prövat fallet. Dom har dock ännu inte avkunnats.

Söderforsfallet är ett intressant exempel, då man genom en eventuell utbyggnad av kraftverk ställer stora natur- och fritidsvärden på spel. För de värdena har jag utförligare redogjort i min interpellation. En sak som kan synas egendomlig är att det i de planer för kraftverkslokalisering, som gavs ut i juni 1970 av centrala driftsledningen och som avser de projekt som skall byggas ut under 1970-talet, inte har räknats med något kraftverk i Söderfors.

I sitt svar hänvisar herr Wickman till årets statsverksproposition då det gäller vilka älvar som inte skall tas i anspråk för utbyggnad. Betyder det då att alla de älvar som av någon anledning råkat få ett kraftverk är att betrakta som redan förstörda? Betyder det att dessa älvar på något sätt är mindre värda ur naturvårds- och miljösynpunkt?

På s. 6 i den bilaga till årets statsverksproposition som behandlar dessa ärenden står det också – om jag har tytt det rätt – att det är önskvärt att man får fram så stora produktionsenheter att en effektiv och rationell energiförsörjning erhålles på längre sikt. Jag vill då fråga statsrådet Wickman om en fortsatt utbyggnad av kraftverk av typ Söderfors, som beräknas få en effekt på mellan 10 och 20 MW, fyller de krav som herr Wickman ställer upp i propositionen.

En annan fråga som man ställer sig är ju om det kan vara ur samhällets synpunkt rimligt att man låter vissa bolag bygga ut kraftverk, som till stor del i första hand tar sikte på bolagets egna önskemål i fråga om kraft, och inte gör en samhällsavvägning i stort. Det vore intressant att få besked på den punkten.

Vi får ju senare i veckan en diskussion om Kaitum och Ritsem, men jag tycker nog att herr Wickmans inställning även till dessa frågor ganska klart framgår av hans interpellationssvar här i dag. Jag är också glad för den översyn av vattenlagen som för närvarande sker. Jag tycker att den är värdefull.

Jag har genom min interpellation velat fästa statsrådets uppmärksamhet på dessa frågor samtidigt som jag från regeringen efterlyser ett ökat hänsynstagande till de stora naturvärden som står på spel. Den miljö som oreglerade älvar utgör är viktig och bör så långt som möjligt skyddas från onödig exploatering.

Det finns väl också skäl att förmoda att en förbättring av atomkraftverkens driftsäkerhet skulle kunna innebära en bättre grund för snabbare utveckling av sådana kraftverk. Därigenom kan kanske även denna typ av

Nr 81

Måndagen den
10 maj 1971

*Ang. principerna
för ytterligare
reglering av älvar*

kraftproduktion bli konkurrenskraftig utan att man fördenskull i onödan äventyrar den miljö som finns i närheten.

Herr industriministern WICKMAN:

Fru talman! Det är riktigt att herr Björk i Gävle i sin interpellation rätt utförligt uppehöll sig just vid kraftverket i Söderfors. Men samtidigt var den fråga han riktade till mig inte en fråga om min inställning till detta speciella kraftverksbygge, utan det var en principiell fråga om hur jag ser på avvägningen mellan vattenkraft och andra kraftkällor. Det vore väl också fel av mig att gå in på detta enskilda ärende. Jag har ingen anledning att i det här sammanhanget argumentera vare sig för eller emot just den kraftverksutbyggnaden. Jag vill bara erinra om att frågan behandlats i enlighet med den lagstiftning som gäller i vårt land. Som herr Björk påpekade, är frågan nu uppe i vattenöverdomstolen, efter överklagande av enskilda sakägare, dock icke av kammarkollegiet eller indirekt naturvårdsverket. Jag tycker att det är bättre att Stora Kopparberg framför argumenten för kraftverksutbyggnaden.

Men att den ger en begränsad effekt, herr Björk, kan inte i och för sig anföras mot utbyggnaden. Vi kan inte basera vår kraftproduktion uteslutande på de mycket stora stationer som vi vet kommer att uppföras. Det finns starka miljöskäl och ekonomiska skäl för att koncentrera atomkraftverken till stora stationer, och sådana planeras nu i Ringhals, i Forsmark och i Oskarshamn, för att ta tre aktuella exempel. Men just förekomsten av dessa mycket stora enheter ökar behovet av lättreglerade anläggningar, och vattenkraften är därvid det bästa sättet att möta toppbelastningar i konsumtionen. Alternativen är som bekant gasturbiner och oljeeldade kraftverk.

Det är självklart att det måste göras en avvägning mellan olika samhällsintressen, av vilka en ekonomisk kraftförsörjning är ett och miljösynpunkten ett annat. Hur vi handlar vid den konkreta avvägningen kan man inte säga annat än efter analys av det enskilda fallet. Utan att föregripa den diskussion som vi kommer att ha här i kammaren på onsdag, när vi skall diskutera Ritsem, vill jag bestämt hävda att av de tre produktionskällorna för elenergi, nämligen oljekraften, vattenkraften och atomkraften, är vattenkraften den miljövänligaste. Den bär dessutom, vilket det kan vara skäl att understryka, i högre grad än de andra kraftkällorna också de indirekta kostnaderna. Vattenkraften bär de indirekta kostnaderna dels genom de relativt långt utvecklade ersättningsprinciperna i vattenlagen, dels genom att en regleringsavgift uttas som ersättning för utnyttjande av en gemensam naturresurs. Jämför behandlingen av vattenkraften i det avseendet med den behandling som oljekraften och oljeenergin över huvud taget är föremål för i vårt samhälle och jag är helt övertygad om att en sådan jämförelse måste – icke minst ur miljösynpunkt – utfalla till vattenkraftens fördel.

Herr BJÖRK i Gävle (c):

Fru talman! Om vi bortser från det aktuella fallet Söderfors, som vi väl inte bör diskutera eftersom det ligger under vattenöverdomstolen, frågar jag herr statsrådet: Fyller denna typ av kraftverk, som har en ändå

i detta sammanhang rätt begränsad effekt, de krav som herr statsrådet i propositionen ställer om att det är nödvändigt att man får fram så stora produktionsenheter att en effektiv och rationell energiförsörjning erhålles på längre sikt?

Överläggningen var härmed slutad.

§ 3 Om antidumpingavgift till skydd för svensk trädgårdsodling

Herr jordbruksministern BENGTTSSON erhöll ordet för att besvara fru Olssons i Helsingborg (c) den 21 april framställda interpellation, nr 110, och anförde:

Fru talman! Fru Olsson i Helsingborg har frågat mig om jag vill medverka till att svensk trädgårdsodling får ett skydd genom en antidumpingavgift, liknande den som införts i England.

Jag har i början av innevarande år uppdragit åt trädgårdsnäringsutredningen att utreda frågan om åtgärder till skydd mot sådan import av trädgårdsprodukter som sker till onormalt låga priser och därigenom stör den svenska marknaden. Detta uppdrag har jag givit med anledning bl. a. av en skrivelse från Sveriges handelsträdgårdsmästareförbund och remissyttranden som avgivits häröver. Innan jag sett resultatet av utredningen är jag inte beredd ta ställning till enskilda marknadsskyddande åtgärder.

Allmänt vill jag tillfoga att förutsättningarna för att införa antidumping- och utjämningstullar är noggrant reglerade genom internationella bestämmelser inom ramen för det allmänna tull- och handelsavtalet (GATT). Genom vår anslutning till GATT är vi bundna av dessa regler. Bl. a. gäller som en viktig förutsättning att dumpad eller subventionerad import bevisligen måste förorsaka väsentlig skada för flertalet inhemska tillverkare för att dylika avgifter eller tullar skall vara tillåtna. I det engelska fallet som omnämns av interpellanten förhöll det sig så att de brittiska myndigheterna i anledning av klagomål om dumping av gurka från Rumänien år 1970 införde en provisorisk avgift men då det inte kunde konstateras att näringen förorsakats skada avskaffades den extra avgiften efter kort tid och erlagda avgifter restituerades.

Fru OLSSON i Helsingborg (c):

Fru talman! Jag ber att få tacka herr statsrådet för svaret på min interpellation. Tyvärr måste jag konstatera att det inte är helt positivt för den hårt trängda svenska trädgårdsnärigen.

Att en utredning kommer till stånd är givetvis ett steg i rätt riktning, som jag tacksamt noterar, men jag hoppas att herr jordbruksministern låter påskynda denna utredning, ty när dumpingtendenser gör sig gällande på grönsaksmarknaden är snabba åtgärder önskvärda. Därför menar jag att en tillfällig importavgift som vid behov kunde träda i kraft är nödvändig.

I GATT-avtalet tillåts en sådan avgift, när det egna landets tillverkare eller odlare genom subventionerad import lider väsentlig skada.

När jag i interpellationen frågade herr statsrådet Bengtsson om

Nr 81

Måndagen den
10 maj 1971

*Om antidumping-
avgift till skydd
för svensk
trädgårdsodling*

*Om antidumping-
avgift till skydd
för svensk
trädgårdsodling*

möjligheterna till ett antidumpingskydd liknande det i England, gjorde jag det mot bakgrunden av de uppgifter som jag fått om verkan av detta skydd. The National Farmers' Union i London har skrivit att man den 11 maj 1970 lyckades få regeringen i England att införa en tillfällig antidumpingavgift av 2 pund sterling per cwt på växthusgurka och att effekten på marknadspriserna blev ögonblicklig. Från att det varit ett stort gap mellan priserna på inhemsk och importerad vara blev skillnaden efter avgiftens införande minimal.

Herr statsrådet säger nu att denna avgift avskaffades efter en kort tid. Men då betyder ju detta att blotta vetskapen om att en sådan avgift finns och vid behov snabbt kan sättas in avhåller exportländerna från att tillgripa dumping.

Jag anser att det vore synnerligen värdefullt för svensk trädgårdsnäring om bestämmelser till skydd för odlingen infördes för att vid behov omedelbart kunna träda i kraft.

Jag är ingen motståndare till import som är avpassad efter vårt behov och där importpriset är angivet på införselhandlingarna. Vi har ett produktionsunderskott här i landet under vissa årstider och måste således importera. För konsumenterna kan det även vara fördelaktigt med en sund konkurrens. Men vad jag vänder mig emot och betraktar som synnerligen allvarligt är att svensk trädgårdsnäring under nuvarande förhållanden inte har någon som helst möjlighet att konkurrera på lika villkor; den har ingen chans mot de dumpingpriser som statsägda exportföretag tillämpar när de låter överskottsprodukter välla in över våra gränser — dessa produkter säljs här till priser som i många fall är så låga att de knappast täcker mer än tull- och fraktkostnader.

En sådan störning i den normala marknadsbilden skapar stora svårigheter inte bara för producenterna utan även för distributionen och ger dessutom sällan några fördelar för konsumenterna. Detaljhandeln har inga möjligheter att följa med i den ryckighet i prisbildningen som blir följden.

Såsom jag framhållit i interpellationen har denna import stadigt ökat. Som exempel kan nämnas att importen av växthusgurka från Rumänien 1968 var endast 37 ton; 1970 hade importen ökat till 677 ton. Från Bulgarien fick vi 1968 137 ton gurka; 1970 fick vi 435 ton. Tendensen innevarande år pekar på en ytterligare ökning av importen från de statsägda företagen i öststaterna.

I och för sig är kvantiteterna ännu inte så stora, om man jämför med t. ex. Holland, som 1970 exporterade 7 300 ton gurka till Sverige. Men det som skapar svårigheterna för svensk odling är den konsignationsförsäljning som tillåts äga rum. Trots omfattande rationaliseringar och specialiseringar samt samlade försäljningsutbud och produktionsplanering har de svenska odlarna inga möjligheter att bemästra den situation som i och med detta uppstår.

Konsumtionen av grönsaker inom vårt land ökar med 7 procent per år, vilket borde betyda att svensk trädgårdsnäring skulle ha goda utvecklingsmöjligheter. Trots detta är det i dag tyvärr så att den svenska odlingens andel av marknaden under de senaste åren hållit sig i stort sett oförändrad. Det har inträffat en stagnation i växthusbyggandet, beroende

Måndagen den
10 maj 1971

*Om antidumping-
avgift till skydd
för svensk
trädgårdsodling*

på att unga odlare under nuvarande förhållanden helt enkelt inte vågar satsa på något så osäkert som svensk trädgårdsnäring. Och äldre odlare saknar oftast kapital till att bygga ut. För att bibehålla vår nuvarande andel av marknaden borde vi bygga mellan 30 000 och 40 000 kvadratmeter växthus, utöver den ersättningsbyggnation som behövs för att upprätthålla vår produktionskapacitet. Det är en farlig tendens om vi trots ökad konsumtion låter den svenska produktionen sjunka – ytterst allvarlig inte minst från beredskapssynpunkt.

I årets statsverksproposition har finansministern framhållit betydelsen av den produktion som konkurrerar med importen. Till denna produktion bör räknas, menar jag, inte bara rena industriprodukter utan även produkter från svensk trädgårdsnäring, som är så viktiga för vår folkförsörjning vid en eventuell avspärrning. Med statsmakternas stöd måste förhindras att odlingen stagnerar och slutligen slås ut.

Till sist kan jag nämna att det ingalunda är endast odlare i Sverige och England som oroats av de dumpingtendenser som gör sig gällande på grönsaksmarknadsområdet. Även Holland har haft kännning av dessa, och landet har hos EEC-kommissionen begärt dels att importlicens bör krävas för import till EEC-marknaden, dels att importpriserna skall angivas på införselhandlingarna, dels slutligen att om importpriserna är under gällande marknadspriser inom EEC skall partiet icke få införas.

Min förhoppning, fru talman, är därför att berörda departement noga följer utvecklingen och vidtager de åtgärder som är nödvändiga för att svensk trädgårdsnäring skall ha möjligheter att inte bara överleva utan även få en stabil och normal utveckling.

Herr jordbruksministern BENGTTSSON:

Fru talman! Som framgick av mitt svar är det inte så att det kommer en utredning till stånd på den här punkten, utan den har redan tillsatts och arbetar för fullt. Och den utredningen tillsatte jag efter samråd med vederbörande branschorganisation, som påtalade det här problemet.

Att det inte är så lätt att utan vidare införa antidumpingavgift framgår med all önskvärd tydlighet av den omständigheten att brittena tvingades gå ifrån det systemet. Det är därför inte så där alldeles enkelt som det låter. Man får vara väldigt försiktig med sådana saker, och man skall kunna leda i bevis både att det är fråga om en dumping och att den skadar näringen.

Vi kommer emellertid att noggrant följa den här frågan så snart utredningen har lagt material på mitt bord. Då kommer vi att i samråd med vederbörande branschorganisation diskutera vad vi skall vidta för åtgärder, om situationen är sådan att åtgärder är erforderliga.

Man fick kanske av fru Olssons inlägg ett intryck av att vi inte på något sätt skyddar den svenska trädgårdsnäringen, och det är ju en litet felaktig bild. Vi har ändå ett gränsskydd för våra trädgårdsprodukter. Det är utformat med säsongstullar, dvs. rätt höga tullar då den svenska produktionen marknadsförs. Jag kan som exempel nämna att just på gurkor har vi en tull av ungefär 30 procent, och det är avsevärt mer än vad EEC har för att skydda sina grönsaksprodukter. Vi har alltså ett gränsskydd just med hänsyn till att vi vill skydda vår egen trädgårdsod-

Måndagen den
10 maj 1971

Om bättre förutsättningar för meddelanden per kommunikationsradio i trafiksäkerhetsfrämjande syfte

ling.

När det gäller frukt, exempelvis äpplen och päron, har vi både ett system med säsongstullar och ett direkt importförbud under en viss period, då de svenska produkterna saluförs. Vi har alltså – jag vill gärna framhålla det för att man inte skall få intrycket att vi lämnar vår trädgårdsnäring vind för våg – ett tullskydd som i många stycken avsevärt överstiger det tullskydd som EEC-länderna ger sin trädgårdsnäring.

Men på den speciella fråga som fru Olsson har ställt till mig – om jag är beredd att införa ett skydd liknande det som engelsmännen infört – måste jag svara att det är jag inte. Engelsmännens skydd var ju inget effektivt skydd. Vi söker alltså efter andra åtgärder, och jag hoppas att utredningen skall kunna ge oss vägledning på den punkten så fort som möjligt.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 4 Om bättre förutsättningar för meddelanden per kommunikationsradio i trafiksäkerhetsfrämjande syfte

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Gernandts* (c) den 25 mars framställda interpellation, nr 92, och anförde:

Fru talman! Herr Gernandt har frågat mig om jag är beredd att medverka till erforderlig utredning i syfte att lämplig kanal (eller kanaler) inom medborgarbandet snarast får disponeras för trafiksäkerhetsmeddelanden med fasta och mobila privatradiostationer.

Det s. k. privatradiobandet eller medborgarbandet innehåller frekvenser kring 27 MHz. På privatradiobandet kan användas relativt billiga radiosändare för vilka räckvidden är högst ett par mil. Bandet är enligt internationella överenskommelser upplåtet för industriella, vetenskapliga och medicinska högfrekvensapparater. Införandet av privatradio i Sverige och upplåtandet av frekvenser för denna har därför från televerkets sida skett med det klara förbehållet att störningar från högfrekvensapparater måste tolereras.

Televerket har meddelat ca 30 000 tillstånd för sändning på privatradiobandet. Av dessa är ca 10 000 avsedda för småbåtar. Televerket har upplåtit två kanaler inom privatradiobandet för sjösäkerhetstjänst. Bevakning sker genom sjöfartsverkets försorg. Trafikförhållandena på privatradiobandet med hög beläggning och dålig trafikdisciplin har emellertid lett till att många båtägare övergått till att abonnera på radioutrustning från televerket. Denna utrustning, som är relativt dyrbar och avsedd för andra frekvenser än privatradiobandet, är ansluten till kustradiostationerna. På detta sätt får man dygnetruntpassning, störningsfrihet och anslutning till det allmänna telefonnätet, vilket ger pålitligare sjösäkerhetstjänst.

Herr Gernandt vill ha en särskild kanal på privatradiobandet reserverad för vägsäkerhetstjänst för att utnyttja den kommunikationsreserv i form

av privatradiosändare som finns på land. Bortsett från de angivna besvärande störningsförhållandena finns det i och för sig inget tekniskt hinder för televerket att reservera en kanal på privatradiobandet för detta ändamål. Det bör emellertid beaktas, att förutsättningen för att en radiotjänst för vägsäkerhet skall fylla sin funktion är att ständig passning av mottagarna är anordnad. Härvidlag anser jag det knappast realistiskt att tro att en kontinuerlig dygnetruntpassning skall kunna ombesörjas genom frivilliga insatser av organisationer eller enskilda.

Det är naturligtvis angeläget att utnyttja alla rimliga möjligheter att underlätta rapporteringen av inträffade olyckor på vägen, och olika förbättringar övervägs kontinuerligt. Jag vill erinra om det nu pågående försöket med hjälptelefoner på motorvägen Malmö–Lund. Försöksverksamheten kom till efter ett samarbete mellan rikspolisstyrelsen, vägverket och trafiksäkerhetsverket. Det är ännu för tidigt att yttra sig om en framtida utbyggnad av systemet med hjälptelefoner längs vägarna, men enligt vad jag erfarit har den hittillsvarande försöksverksamheten gett positiva erfarenheter.

Samhällets räddningstjänst – vari inbegrips larmning av polis, ambulans m. m. – utreds för närvarande av räddningstjänstutredningen, som enligt vad jag erfarit inom kort kommer att överlämna sitt betänkande. I avvaktan på detta och med hänsyn till övriga nämnda faktorer är jag inte beredd att nu förorda en särskild utredning.

Herr GERNANDT (c):

Fru talman! Det står egentligen i svaret så mycket positiva saker, om man plockar ut bara den, att jag inte tyckt mig behöva något manuskript, utan det jag tänker säga får komma litet mera ur hjärtat.

Människor i allmänhet vet ytterst litet om denna privatradioverksamhet. Det är egentligen bara de som har privatradio själva som förstått att uppskatta värdet av den. Därutöver är det ett fåtal människor på televerket som tycker illa om viss användning av privatradion, nämligen då privatradion missbrukas till onödigt prat. Det är väl egentligen bara så att vissa människor inte är disciplinerade nog att utnyttja denna kommunikationsmöjlighet på rätt sätt, som gör att televerket är litet kärvt när det gäller att släppa till den här kanalen för vägtrafik.

Jag tycker mig ha märkt att när man talar med enskilda personer – jag tror att det skulle gälla också om man fick tillfälle att prata i lugn och ro med kommunikationsministern – finns det ingen som direkt kan säga någonting emot tanken att vi skall försöka underlätta rapportering, varning och annat på vägen förekommande med den kommunikationsreserv som privatradioutrustningarna utgör. Men när ärendet kommer till televerket är man som sagt litet kärvt och besvärlig.

Från televerkets sida har sagts att man inte har någonting emot att utnyttja den här möjligheten, under förutsättning att det finns en tillförlitlig organisation bakom det hela, som svarar för trafikdisciplinen och ser till att det finns en ständig passning dygnet runt – ungefär som sjöfartsverket genom lotsarna och vad det nu mer kan vara – svarar för en passning på sjökanalerna längs kusterna. Men då kan man undra om det är absolut nödvändigt att man, i varje fall i ett inledningsskede, har en

Nr 81

Måndagen den
10 maj 1971

Om bättre förutsättningar för meddelanden per kommunikationsradio i trafiksäkerhetsfrämjande syfte

*Om bättre förut-
sättningar för
meddelanden per
kommunikations-
radio i trafiksäker-
hetsfrämjande syfte*

garanterad passning dygnet runt. Ja, säger kommunikationsministern! Ja, det är klart att om alla människor stödjer sin vägtrafiksäkerhet på just att detta skall fungera 100-procentigt, så är det nödvändigt. Men att på en gång kunna bygga upp en så fullständig utrustning måste ju vara nära nog lika svårt som att få TV att täcka hela landet. Här betalar människor nu licens för TV och har mycket dåliga mottagningsförhållanden på vissa håll. Det är för all del ingen säkerhetshistoria, men det visar att man bygger inte upp ett TV- eller radionät så där på en gång heller.

Medlemmarna i de klubbar som finns på området och som är sammanslutna i en riksorganisation är ju mycket seriöst tänkande och intresserade människor. De har kunnat bidra till en intern statistik som visar att privatradioverksamheten verkligen har gjort nytta i landet och räddat liv. Den statistiken kan inte televerket göra, för televerket nås aldrig av dessa positiva rapporter. Den lokala polisen känner till de fall där man genom rapportering på privatradio har kunnat komma snabbare till platsen, där man har fått hjälp med spaning och där man på andra vis kunnat utnyttja den här kommunikationsreserven.

Man börjar också på olika håll mer och mer försöka ge handikappade hjälp – inte bara handikappade som kör fordon utan handikappade som inte finner så stor underhållning i de vanliga TV- och radioprogrammen utan vill ha litet andra kontakter, litet mer personliga kontakter. Att använda privatradiosystemet är ju mycket billigare än att satsa på amatörradio, som är mera kvalitetskrävande både personellt och tekniskt.

Kommunikationsministern säger att det finns ”i och för sig inget tekniskt hinder för televerket att reservera en kanal på privatradiobandet för detta ändamål”. Då är vi ju en bra bit på väg! Jag villegentligen inte debattera i det här ämnet, utan jag tycker att vi, alla positivt inställda krafter, skall försöka bidra till att klara av den här trafik hjälpsfrågan.

Kommunikationsministern har vidare sagt: ”Det är naturligtvis angeläget att utnyttja alla rimliga möjligheter att underlätta rapporteringen av inträffade olyckor på vägen -- -- --.” Det är också positivt. Som bilist åker man ju ibland förbi någon bil som man ser skymta i mörkret, liggande i dikeskanten, och man vet inte om man skall stanna och se efter ifall det är en bil som nyligen har åkt av vägen eller ifall det möjligen är en som har legat där länge. Det är svårt att vända på vägarna – det ligger bilar i kö framför och bakom -- och så blir det inte mer än att man växlar några ord inne i bilen om vad det kunde vara. Hade man haft privatradio – och en legal kanal att fråga på – kunde man ha givit en upplysning om att det ligger en bil vid sidan av vägen, och den som tar emot meddelandet kunde i så fall avgöra om det är en bil som legat där länge, på basis av tidigare påpekanden om saken.

Eller ta det fallet att man ser en människa liggande vid vägkanten och någon står och vinkar. Det är mörkt och man är ensam på en lång vägsträcka. Man vill stanna för att hjälpa till men är osäker om det är ett olycksfall eller om det – i dessa tider av brott – kanske är någon som har arrangerat det hela för att kunna få en bil att färdas vidare med. Då vore det skönt om man kunde utnyttja privatradion för att rapportera till en basstation i närheten att där finns en eller flera personer på vägen och att situationen är så och så. Då kan man ju koppla in polisen på saken

eller skaffa hjälp på annat sätt.

Eftersom kommunikationsministern också är chef för vägverket undrar jag hur man där – eller på trafiksäkerhetsverket – ställer sig till denna extra hjälp från intresserade medborgare. Jag vet inte om kommunikationsministern har frågat vederbörande i de verken, eller om det bara är televerket som har tillfrågats i detta fall. Jag kanske får be kommunikationsministern att säga några ord om den saken.

När man nu försöker att hjälpa till i räddningsarbete av något slag, så gör man det givetvis med den privatradio man har, även om det känns fel att man skall begå brott mot förordningarna för att kunna hjälpa samhället eller hjälpa en människa i nöd. Därför vill vi ha en legal kanal för den saken. Men tills vidare får vi väl nöja oss med de möjligheter vi har nu, ty nöden har ju ingen lag.

För att tillvarata tiden här på bästa sätt vill jag sluta med en uppmaning till kommunikationsministern: Var nu snäll och säg något positivt om denna fråga, så att vi så snart som möjligt får en sådan trafikhjälpsanordning som jag här har talat för.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Jag vill inleda med att säga att jag inte i något avseende har ifrågasatt det seriösa i det arbete som bedrivs av Svenska privatradioförbundet. Jag vill genast ha sagt det. Men det förändrar ingenting i de huvudinvändningar som jag har gjort i mitt interpellationssvar mot den av herr Gernandt tilltänkta åtgärden.

Vidare finner jag det angeläget att framhålla, att möjligheterna att slå larm om en trafikolycka redan nu är stora, om vi ser på saken litet vid sidan om vad vi nu diskuterar. Jag skall inte gå in på några detaljer när det gäller de anordningar som där står till buds; herr Gernandt känner säkert till dem lika bra som jag. Det räcker med att jag hänvisar till bensinstationerna, telefontheten, de telefonhytter som televerket har satt upp utefter många vägar osv. Det finns alltså vid sidan av det som vi nu diskuterar relativt sett och i växande grad en service på detta område.

I många stycken har jag varit positiv i mitt svar, sade herr Gernandt. Ja, jag har sagt att det är angeläget att utnyttja alla rimliga möjligheter för att underlätta rapporteringen av inträffade olyckor på vägarna, och vi skall kontinuerligt se över de möjligheterna och försöka införa förbättringar. Men nu gäller det ju den direkta fråga som herr Gernandt har interPELLERAT om, och där är det så att jag för dagen inte är beredd att föreslå någon utredning.

Herr GERNANDT (c):

Fru talman! Jag söker här febrilt efter någonting riktigt bra att säga för att samtliga herrar som sitter här och antecknar skall kunna gå hem till departementet och förklara att vi måste nog i alla fall göra något åt detta, ty hur det än är så bör det frivilliga engagemanget i samhället ha möjligheter att verka positivt, när det vill göra det. Det växer mer och mer hos allmänheten fram den inställningen att när det nu finns en sjöräddningskanal på radion, så bör det också finnas en landräddningskanal. Om man är rädd för att det på en sådan kanal skulle bli en del

Nr 81

Måndagen den
10 maj 1971

*Om bättre förut-
sättningar för
meddelanden per
kommunikations-
radio i trafiksäker-
hetsfrämjande syfte*

Måndagen den
10 maj 1971

*Ang. åtgärder för
att förbättra trans-
portförsörjningen
på Gotland*

onödigt prat, så finns ju den möjligheten att upplåta en annan av privatradions kanaler till, låt oss kalla det så, en slaskkanal, där människor kan få prata av sig — raggarpprat och annat som kan förekomma. Men det bör ju ändå inte vara någon olägenhet för televerket att därutöver ha en samtalskanal som är gemensam för vägfarande, även om man inte ovillkorligen och ännu kallar den för en nödkanal eller någonting sådant, men i alla fall en legal kommunikationsmöjlighet för vägfarande med bil, så att de kan resonera med varandra utan att det skall behöva ske olagligt — alltså en liten bit på väg åtminstone mot en riktig vägräddningskanal.

I förhoppning om detta får jag tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 5 Ang. åtgärder för att förbättra transportförsörjningen på Gotland

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Hamrins* (fp) den 19 mars framställda interpellation, nr 88, och anförde:

Fru talman! Herr Hamrin har frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidta för att tillse att en tillfredsställande transportförsörjning upprätthålls på Gotland.

Av interpellationen framgår att herr Hamrin närmast syftar på busstrafiken på Gotland. Det bör då framhållas, att den lokala trafiken inom kommunerna primärt är en kommunal uppgift. I detta ansvar ligger att genom trafikplanering tillse att alla möjligheter tas till vara att på ett så rationellt och samordnat sätt som möjligt tillgodose allmänhetens krav på en tillfredsställande transportförsörjning.

Allmänt sett bör det finnas goda möjligheter — i det här fallet på Gotland — att genom en kommunal trafikplanering åstadkomma goda resultat i detta hänseende. En sådan planering bör innefatta samråd med olika intressenter — och då även med industrierna med hänsyn till deras persontransportbehov, med skolstyrelse, med länsarbetsnämnd, med posten och även med olika transportföretag. På det viset bör trafikbehoven bättre kunna samordnas med hänsyn bl. a. till tidsförskjutningar, skoltider, arbetstider, postturer och turplaner för företagen.

Jag är övertygad om att man med en sådan planering kan på många sätt få en väsentligt bättre transportförsörjning och till relativt sett lägre transportpriser. Jag tror också, att efter en sådan samordning de ekonomiska förutsättningarna för exempelvis SJ att driva busstrafik på Gotland väsentligt kan förbättras.

Enligt vad jag erfarit har det inom Gotlands kommun tillsatts en utredningskommitté, som ägnar sig åt kommunens busstrafikproblem. Man har därför all anledning räkna med att kommunen i en relativt nära framtid — som resultat av kommitténs arbete — skall få en bättre ordning i fråga om busstrafiken på ön.

Herr HAMRIN (fp):

Fru talman! Först några ord om bakgrunden till min fråga, när jag nu tackar kommunikationsministern för svaret. Det är alldeles riktigt som kommunikationsministern säger i svaret att den här gången gäller det kommunikationerna inom Gotlands kommun. Förra gången jag hade nöjet att resonera med kommunikationsministern om Gotlands kommunikationer gällde det ju sjöförbindelserna.

Men det gäller inte bara Gotlands kommun den här gången, även om interpellationen anknyter till Gotland. Det gäller nog åtskilliga kommuner runt om i vårt land. Men jag tyckte att just förhållandena på Gotland var så pass belysande för det här problemet att jag föredrog att ta upp den frågeställningen. Interpellationen är alltså föranledd, som kommunikationsministern säkert förstår, av de framställningar ifrån statens järnvägar som har gjorts runt om i landet, där man helt enkelt säger, kort uttryckt, att om inte kommunerna går in med ett stöd för olönsamma statliga busslinjer kommer SJ att den 13 juni 1971 nedlägga bussförbindelserna. Jag behöver heller inte för kommunikationsministern erinra om den skall vi säga storm som uppväckts inom kommunerna av detta. Kommunikationsministern har själv varit på Gotland och tagit del av både sina egna meningsfränders och kommunala myndigheters syn på den här saken. Kommunförbundet har väl vid det här laget uppvaktat så det är väl känt.

Anledningen till att jag tar upp frågan här i riksdagen är helt enkelt den att SJ är ett centralt ämbetsverk under kommunikationsdepartementet, och det är kommunikationsministern som i varje fall i sista hand får svara för vad som sker på det här området.

Bakgrunden var också att statsmakterna skall hålla sina löften. Det tycker jag är en mycket viktig sak, och jag tror att även kommunikationsministern instämmer häri. När vi 1962 med viss vända genomförde en ny kommunreform gjordes ett uttalande, från talarstolen i den gamla andra kammaren, av den då ansvarige departementschefen inrikesministern Rune Johansson som numera är gruppleadare för socialdemokraterna här i kammaren. Det var med anledning av den utveckling vi skulle få efter kommunindelningen. Kommunerna skulle bli större och valfriheten vid bosättning skulle också bli större, varför man mycket väl kunde tänka sig att det skulle ske en utflyttning ifrån den centrala samhällsbyggnaden ut till glesbygden. Dåvarande statsrådet Rune Johansson sade då bl. a. följande:

”Och varför flyttar de ut dit? Jo, inte därför att de skall sysselsätta sig i jordbruk eller skogsbruk som de lämnat, utan därför att de med det moderna kommunikationsväsendets utveckling har funnit det möjligt att bo på ett något längre avstånd från arbetsplatsen än de kunde göra tidigare. Detta tror jag också är en utveckling som kommer i vårt land och som vi skall försöka stimulera. Jag tillåter mig att påpeka att socialministern i sin proposition om bostadsbyggandet har signalerat ökade möjligheter för småstuge- och villabebyggelse med fördelaktigare villkor för de människor som vill bo utanför den direkta tätortsbebyggelsen. Den är direkt stimulerande i den riktning om vilken vi här talar. Den tror jag också på. Att vi också skall bygga på våra kommunikationer och

Nr 81

Måndagen den
10 maj 1971

*Ang. åtgärder för
att förbättra trans-
portförsörjningen
på Gotland*

Måndagen den
10 maj 1971

*Ang. åtgärder för
att förbättra trans-
portförsörjningen
på Gotland*

samfärdsmedel för att underlätta och understödja denna utveckling är jag helt överens med många om. Och det är vad som sker. I detta avseende föreligger inga delade meningar.”

Man kan invända, och det kommer kanske kommunikationsministern att göra, att detta inte är något löfte att staten skall svara för olönsamma bussförbindelser i all oändlighet. Det är inte heller min avsikt att påstå att detta skulle vara en lämplig utväg. Men att nu från statens sida – när Planering 70 pågår och då vi resonerar om lokaliseringspolitik för att möjliggöra för glesbygden att leva vidare och försöker klara det svåra problem som faktiskt måste uppstå i och med en kommunreform, som för övrigt ännu inte är slutgiltigt genomförd – säga att de dagliga bussförbindelser som vi nu har kommer att läggas ned den 13 juni 1971 måste vara, om jag inte missuppfattat det hela, något ganska förhastat – milt sagt.

Beträffande de tidigare löfterna, om jag nu tolkar uttalandet från 1962 rätt, och de planeringar som pågår – jag kan också nämna busstrafikutredningen men skall inte föregripa morgondagens debatt om trafikfrågorna i samband med trafikutskottets betänkande nr 6 – påpekas även där bekymren och svårigheterna med 1963 års trafikbeslut och vad det kommer att innebära i fortsättningen, om man inte tar upp dessa frågor till förnyad behandling.

Det finns så mycket att säga i denna fråga, fru talman, men jag skall försöka att inskränka mig – i den första omgången i varje fall – till i stort sett vad jag har sagt. Jag vill endast framhålla att jag hoppas att kommunikationsministern kan se sakligt på detta problem och säga ifrån att ett uppskov med den tillkännagivna indragningen av de statliga bussarna bör komma till stånd. Därmed skulle pågående planeringar och utredningar kunna fullföljas, och man skulle kunna dra konsekvenserna därav. Det är väl ändå så, herr statsråd, att SJ sorterar under kommunikationsdepartementet – och då tycker jag att kommunikationsministern skall försöka få SJ att ta sitt förnuft till fånga i denna fråga.

Dessutom vill jag bara göra några kommentarer till svaret. Jag har ingenting att anmärka mot att man verkställer en planering, det har jag sagt tidigare. Och det är självklart att den sker i kommunal regi när det gäller kommunikationerna inom kommunen. Planeringsfrågan måste dock samordnas med regionen – och därvidlag kan landstinget komma in i bilden. Med den utveckling vi har på det regionala planet och med den inställning regeringen har till den regionala planeringen blir det i så fall snarast länsstyrelsen, ett statligt organ, som träder in. Men när kommunikationsministern i sitt svar på min interpellation anför, att en sådan planering bör innefatta samråd med olika uppräknade intressenter – industrierna, skolstyrelsen, länsarbetsnämnden, posten och även olika transportföretag – efterlyser jag faktiskt SJ i sammanhanget, åtminstone i den uppräknningen.

Det är ganska självklart att man genom en sådan planering siktar på en bättre transportförsörjning, och man hoppas att en sådan bättre transportförsörjning kommer till stånd efter en samordning. Man kan också hysa en stilla förhoppning om att det då skall bli mer lönsamt både för kommunen och för SJ att driva kommunikationerna.

Det finns alltså i detta sammanhang ingenting annat att erinra mot än att kommunikationsministern i svaret glömmer bort SJ:s och statens ansvar för att en samordning kommer till stånd och att vi får en bättre tingsordning.

Anledningen till att jag tog upp just Gotlandsfallet är att man har tillskapat en kommun som heter Gotland och som omfattar ett helt landskap. Därvid har man givit de löften eller premisser som jag nyss angav. När den kommunen är bildad och skall börja leva sitt eget liv – och i stället för landsting ha en enda kommun – får kommunen denna kalldusch. Det innebär också, herr kommunikationsminister, att det egentligen bara finns två möjligheter för kommunerna, om de skall gå den väg som man har tänkt sig inom SJ. Antingen får kommunerna bära ökade kostnader eller också blir kommunikationsservicen försämrad.

Jag hade möjlighet att diskutera de ökade kommunala utgifterna med finansministern för inte så länge sedan. Jag skall inte mer än påminna om att både primärkommuner och landsting för närvarande står inför synnerligen svåra bekymmer när det gäller de kommunala utgifterna och den kommunala skatten.

Jag slutar, fru talman, med en förhoppning om att kommunikationsministern går upp och säger att, i avvaktan på pågående planering och utredningar, SJ inte kommer att verkställa det hot som man har meddelat åtskilliga kommuner här i landet.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Allra först är det kanske angeläget att något beröra de principer som gäller för trafikfrågorna och trafikavvecklingen. Den busstrafik som vi i det här fallet talar om ingår i det stora mönstret av total trafikförsörjning.

Herr Hamrin säger på ett ställe i sin interpellation: "Det har varit en allmän uppfattning att det är statens skyldighet att upprätthålla en godtagbar standard beträffande den kollektiva trafiken." Såvitt jag vet står det emellertid inte någonstans att det är statens skyldighet, utan det står att det är *samhällets* skyldighet. Det är en väsentlig skillnad på statens skyldighet och samhällets skyldighet; när riksdagen på sin tid har talat om samhällets skyldighet ingår i samhällsbegreppet både stat och kommun. Har man inte detta klart för sig redan från början när man skall diskutera de här frågorna, måste man definitivt hamna snett. Om detta är herr Hamrins uppfattning om vilket svar jag borde lämna när jag gick upp i talarstolen – vilket kan vara intressant att få veta av herr Hamrin nästa gång han får ordet – skulle det också innebära att exempelvis Stockholms kommun skulle kunna göra samma anspråk gällande gentemot staten beträffande den kommunala trafikservicen? Gäller det även andra kommuner runt om i landet än, som just nu är fallet, Gotlands kommun? Är det fråga om, herr Hamrin, att alla kommuner i landet med samma rätt som Gotland skall kunna be kommunikationsministern stå upp och tala om att staten tänker ta hand om kostnaderna för den kollektiva trafiken? Om jag får ett svar av herr Hamrin på den frågan – ett ja eller ett nej – klarar vi ut en väsentlig del av den diskussion som vi för just nu.

Måndagen den
10 maj 1971

*Ang. åtgärder för
att förbättra trans-
portförsörjningen
på Gotland*

Sedan är det riktigt som herr Hamrin säger att jag har försökt att aktivt engagera mig i trafikfrågorna på Gotland, och därmed har också regeringen aktiverat sig i dem. Det har funnits ett behov av att göra det mot bakgrunden av de speciella frågeställningar och bekymmer som utan tvivel vidlåder Gotlands trafik- och transportproblem. Regeringens åtgärder i det avseendet har alltså haft detta som grund, varför vi inte behöver orda mycket mera om det.

Men det är klart att man ändå bör vara litet mera seriös än herr Hamrin är när man sedan kommer in på de delikata specifika Gotlandsfrågorna. Jag angav i mitt interpellationssvar att för närvarande på Gotland arbetar en kommunal grupp, tillsatt inom Gotlands kommun och av Gotlands kommun. Det är en utredningskommitté som ägnar sig åt just kommunens busstrafikproblem. Det är mig bekant bl. a. att herr Österdahl leder gruppen, och när jag senast var på Gotland erinrade man mig om att gruppen tydligen avsåg att komma med sitt betänkande omkring den 1 maj i år. Detta var alltså en uppgift som delgavs mig vid mitt senaste besök där. Även om det inte var jag som skulle ha beskedet först av alla som kunde vara intresserade av resultatet, var jag angelägen om att få del av utredningskommitténs resultat. Visserligen har det bara gått någon vecka sedan den 1 maj, men jag har fortfarande ingenting hört. Det kunde naturligtvis även vara intressant att få veta, om herr Hamrin har fått någon uppgift om resultatet av det arbete som herr Österdahls utredningskommitté utfört.

Gotland är ett ganska intressant exempel på vad som skulle kunna åstadkommas med en kommunal trafikplanering, herr Hamrin. I Gotlands kommun finns för närvarande drygt 50-talet bussar registrerade. De har vardera en kapacitet av minst 30 passagerare. Av dessa bussar tillhör 20 statens järnvägar, som under sommarsäsongen kompletterar sin vagnpark i kommunen med ytterligare ett antal bussar. De privatägda bussarna, vilka uppgår till drygt 30-talet, tillhör företag med endast en eller två bussar med undantag för Visby busstrafik, som äger sex bussar.

Det här kan väl knappast anses vara rationellt. För att ta skolskjuts- trafiken på Gotland som ett exempel kan jag nämna att SJ svarar för bara ca 10 procent av den trafiken. Övrig skolbusstrafik, upp emot 90 procent, på Gotland och som representerar en omslutning av uppskattningsvis ca två miljoner kronor per år, utförs sålunda av företag med endast en eller två bussar, vilka under tio månader har en genomsnittlig körtid per dygn av ca fyra timmar.

Det finns även andra intressenter i busstrafiken på Gotland – jag tänker exempelvis på de s. k. arbetsbusslinjerna, varav tre i länsarbetsnämndens regi och en i SJ:s egen regi. Postföringen på Gotland sker dels med SJ-buss och dels med postens egna fordon.

Vad tycker herr Hamrin om en sådan här splittring av trafiken på Gotland? Borde det inte finnas goda möjligheter att genom en kommunal trafikplanering skapa förutsättningar för samordning och samkörning just här? Skulle man inte här kunna skapa mycket bättre förutsättningar för en ekonomiskt mera bärkraftig busstrafik?

Herr Hamrins alternativ är att staten – i det här fallet kommunika- tionsministern – osett går upp i riksdagen och lovar runt att staten här

skall ta på sig alla de kostnader, som är förenade med att vidmakthålla den trafik, som SJ nu har på Gotland. Han gör inget som helst försök till analys av möjligheterna att på något sätt samordna detta. Herr Hamrin berör inte saken med ett enda ord. Här skall vi sålunda gå den allra enklaste vägen, herr Hamrin: staten lovar och saken är sedan klar!

Nu bör vi emellertid inte hantera dessa frågor på ett sådant sätt, även om herr Hamrin tycker det. Vi skall naturligtvis göra som riksdagen sagt att vi skall göra. Riksdagen har dragit upp riktlinjer för dessa frågor behandling, och till dess att dessa riktlinjer ändras får vi vackert följa dem. Herr Hamrin nämnde dock bussbidragsutredningen. Vi måste under alla förhållanden veta vad den tänker föreslå innan vi kan ge oss in på någon närmare diskussion om bidragsfrågorna.

När man går in i en diskussion om sådana här ting – den här gången gäller det Gotland – måste jag i rättvisans namn säga att det inte hjälper, om SJ eller något annat statligt affärsverk sorterar under kommunikationsministern. Det förändrar ingenting i den bild vi måste teckna av de verkliga förhållandena.

Det är riktigt att Kommunförbundet har uppvaktat mig i dessa frågor, herr Hamrin. Jag tillät mig vid detta tillfälle att till Kommunförbundets samlade styrelse referera vad jag nu sagt om Gotland och förhållandena där. Jag är inte säker på att Kommunförbundets hela styrelse kände till den skall vi säga "något förvirrade bild" av den busstrafik som i dag råder på Gotland. Under alla förhållanden sade man vid uppvaktningen att man på allt sätt tänkte påverka SJ till att påta sig kostnaderna för den fortsatta trafiken även efter den 13 juni som herr Hamrin här talade om. Halvannan månad har gått sedan uppvaktningen hos mig ägde rum, och ännu har man, såvitt jag vet, inte vidtagit någon åtgärd. Det är naturligtvis inte för sent än, men det är möjligt att det dröjer innan Kommunförbundet gör någon formell framställning, eftersom vi kom varandra nära vid uppvaktningen just när det gällde Gotland.

Herr HAMRIN (fp):

Fru talman! Jag är ledsen att behöva börja med att säga att antingen hörde kommunikationsministern inte på mig eller också missförstod han mig totalt.

Jag har aldrig sagt att kostnaderna i deras helhet skall övervältras på staten. Jag begärde bara att kommunerna skulle få ett uppskov för att fullfölja Plan 70 med de lokaliseringspolitiska utredningar som pågår och undersökningar om möjligheterna att få den nya kommunen att fungera. Att det behövs en utredning som inte enbart beaktar SJ:s företagsekonomiska synpunkter utan också samhällsekonomiska synpunkter är klart.

När man talar om lokaliseringspolitik och planering stöter man alltid på det förhållandet att flera olika departement har var sin pusselbit av detta viktiga spel. Jag vill inte alls klandra vare sig den ene eller den andre av departementscheferna i det fallet, men jag kritiserar att man inte kan få till stånd en samordning. Departementscheferna måste hjälpas åt för att åstadkomma en samordning av dessa mycket svåra och bekymmersamma problem.

Jag tycker också att Gotland är ett ganska typiskt exempel. Det var

Måndagen den
10 maj 1971

*Ang. åtgärder för
att förbättra trans-
portförsörjningen
på Gotland*

väl 1960 som järnvägen lades ner – jag har inte uppgifterna till hands. I samband med den rationalisering inom SJ som då var nödvändig sade man att det skulle bli bättre vägar och ersättningstrafik i form av busslinjer i statlig regi. Tio år senare säger man att man den 13 juni 1971 skall lägga ner dessa busslinjer om de inte lönar sig. Nu skall jag försöka hålla mig till sanningen liksom jag gjort tidigare också: det gäller inte alla busslinjer utan de olönsamma SJ-busslinjerna. Vad jag kritiserar är att man plötsligt säger att linjerna fr. o. m. en viss dag skall läggas ner, fastän man inte har diskuterat hur vi skall förfara med kommunikationerna på landsbygden och framför allt i glesbygderna.

Jag skall gärna svara på den fråga som kommunikationsministern ställde. Jag är ingalunda av den uppfattningen att alla kostnader för alla kollektiva kommunikationer i alla kommuner skall bestridas av staten. Det är för mig självklart att så icke kan ske.

Jag var också väl medveten om att en utredning om Gotland pågår – jag vet inte om jag nämnde den bland alla de andra utredningarna. Det är självklart att Gotland har sin utredning på gång liksom man har runt om i kommunerna efter meddelandet från SJ. Däremot var det en nyhet för mig att herr Österdahl är ordförande i den. Därför kan jag icke svara på frågan hur långt den har hunnit.

Jag tycker att SJ här har sprungit i väg på ett sätt som inte kan försvaras om man vill ha en riktig lösning. Det är möjligt att SJ har resonerat så, att "om vi gör detta får vi väl ändå kommunerna att inse det nödvändiga i att ordna en utredning i de här frågorna". Men jag säger än en gång att de problemen håller på att lösas i samband med Plan 70, och om man inte tar hänsyn till dem i det sammanhanget utsätter sig säkerligen det där ansvariga statsrådet för en mycket besk kritik. Sådan kritik har redan börjat droppa in i samband med remissutlåtandena från olika håll över Plan 70 till länsstyrelserna för att sedan gå vidare upp till departementschefen. Att detta är en central punkt i detta sammanhang är ganska självklart för alla som sysslar med planeringsfrågor.

Jag slutar, fru talman, med att än en gång vädja till kommunikationsministern att se till att detta datum som tycks vara spikat inte bibehålls då det är orimligt för inte bara Gotlands kommun utan för många andra kommuner som har råkat i samma dilemma.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Bara ett par korta kommentarer. Nu har herr Hamrin ändå sagt att det inte gäller att alla Sveriges kommuner skall ha statligt stöd. Då gör han det ännu värre för sig, ty då gäller det att prioritera bland landets kommuner. Det lär väl bli ganska besvärligt att börja välja ut, både för herr Hamrin och för dem som eventuellt skulle delta i en sådan prioritering. De kan naturligtvis alltid börja någonstans i landets hörn och gå vidare uppåt. Men nog föreställer jag mig att det kommer att bli en ganska smärtsam procedur att tala om vilka som skall få stödet och vilka som inte skall få det, smärtsamt åtminstone för dem som inte är tänkta att få denna speciellt gynnade ställning.

Nej, det går naturligtvis inte att arbeta så. Det är ett försök att skymma undan den faktiska verkligheten. Man kan inte arbeta med

trafikpolitik och trafikavveckling på det sättet. Det måste finnas fastlagda normer. Hur smärtsamt det ibland än kan upplevas på olika håll så måste man ha gemensamma normer som man kan gå ut och tala för.

De speciella undantag som vi då gör av typen transportstöd till de norra regionerna, ävensom andra former av stöd – ta nu gärna Gotland ett ögonblick även om det inte avser fastlandskommunikationerna för Gotland – blir alltså undantag från gängse riktlinjer, och dem kan man försvara just därför att de är specifika undantag.

Herr Hamrin nämner inte med ett ord i sin replik det som jag tycker är det väsentliga när det gäller Gotland, nämligen att snabbt se till att man får en vettig trafikplanering på ön. Menar verkligen herr Hamrin att vi skulle helt osett låta staten här ta på sig en kostnad – den må vara stor eller liten, det spelar i det sammanhanget ingen roll – under tiden som man, såvitt vi nu kan bedöma utan att ha gått in i alla dess detaljer, har en felaktig trafikbild på Gotland?

Är herr Hamrin beredd att i riksdagen och på annat håll försvara en sådan politik som skulle innebära att vi utan att ta någon hänsyn till hur det egentligen ser ut och vilka förändringar som snabbt borde kunna ske i det befintliga med utomordentliga möjligheter till ekonomisk besparing på Gotland skall gå in här med ett statligt stöd? Jag är inte beredd att göra det, vilket är bäst att deklarerat klart och tydligt. Så handskas vi inte med statliga medel, åtminstone inte om vi skall ha något ansvar inför detta hus. Här är det fråga om att låta den kommunala kommittén som nu arbetar lägga fram sitt resultat. Jag är mycket intresserad av vad det kommer att stå i den utredningen, ty utan att som sagt veta mer om det än vad jag har lärt mig vid några besök på Gotland så tror jag att det blir intressant läsning för både herr Hamrin och mig och alla andra som sysslar med dessa frågor. Det kan inte vara riktigt att det under tio månader av årets tolv finns över 30 landsvägsbussar på Gotland, som i genomsnitt går fyra timmar per dygn. Är det en ekonomi i vilken man samtidigt skall sätta in ett extra statligt stöd, betackar jag mig för en sådan verksamhet.

Men herr Hamrin kommenterar som sagt inte detta. Han väntar fortfarande på den enklaste tänkbara lösningen, nämligen att jag här säger att vi inte rör någonting, att vi tills vidare binder för våra ögon för förhållandena. Kommunikationsministern skall ingripa och se till att ingenting händer. Ja, herr Hamrin, i livets många skiften är det ofta så att det som står still representerar en tillbakagång, och skulle vi låta det hela stå still i detta avseende tror jag att det för Gotland som helhet betraktat skulle vara en tillbakagång.

Herr HAMRIN (fp):

Fru talman! Det var tydligen inte så att kommunikationsministern inte hade lyssnat på mig i mitt första anförande, utan kommunikationsministern vill tydligen avsiktligt missförstå mig. Jag har nämligen inte någon gång sagt här att staten skall gå in och subventionera de olönsamma kommunikationerna i varje kommun. Vad jag har sagt är att man bör låta kommunerna få någon respit. I detta fall gäller att Gotlands kommun är relativt nybildad. Den kom kanske något snabbare ur

*Ang. åtgärder för
att förbättra trans-
portförsörjningen
på Gotland*

startgröparna än många andra kommuner, men den är dock relativt nybildad.

Gotlands kommun har nu tillsatt en utredning rörande kommunikationerna inom kommunen. Med undantag för sjöförbindelserna, som jag inte skall ta upp i detta sammanhang, eftersom vi tidigare har behandlat dem, gäller här ett specifikt förhållande då dess kommunikationer inte kan sammankopplas med någon annan regions. Jag håller med kommunikationsministern om att det säkerligen finns mycket att göra där. Jag är väl medveten om förekomsten av de 20 statliga och de 30 övriga busslinjerna. Men det är utredningens sak att komma fram med ett förslag till minskning av dessa kostnader. Att i detta läge säga att staten inte kommer att medverka – om det är det som är meningen med SJ:s uppgift – finner jag fullständigt orimligt.

Det kan väl vara tänkbart att staten medverkar i kommunikationerna inom de nu bildade storkommunerna på samma sätt som staten i stor utsträckning gjort i varje fall fram till dess att SJ-döden satte in. Vi har kollektivbiljetten, och det kan ordnas på olika sätt. Jag hoppas att kommunikationsministern inte är beredd att ta bort kollektivbiljetten. Med hänsyn till de mycket svåra problem glesbygdskommunerna har i detta avseende skulle jag vara böjd för att tro att en utredning, som måste komma till stånd, skulle finna att kollektivbiljetten är för liten i dagens läge. Det gäller nämligen, som kommunikationsministern säkerligen vet – sämre planerare är han inte –, mycket svåra frågor, framför allt för glesbygdskommunerna.

Är det då möjligt att sära på kommunerna? Ja, jag vill inte uttala mig så kategoriskt som kommunikationsministern gör. Vi har andra prioriteringar. Jag har själv i mitt yrke alldeles nyligen varit med om en rationalisering inom lantmäteriet, som innebär att vissa kommuner fortfarande får kommunalt mättningsväsende medan andra mister det, varvid verksamheten överförs i statlig regi. Det är kanske inte en direkt jämförbar åtgärd, men jag menar att det torde finnas möjligheter och att det nog ibland är nödvändigt att sära och se på de olika kommunernas sats i sådana här fall.

Men jag vill upprepa att Gotlands kommun, som nyss har bildats och har stora problem, har tillsatt en kommunikationsutredning och borde få tid på sig för att lägga fram resultatet av den, vilket jag liksom kommunikationsministern kommer att motta med stort intresse. Jag är övertygad om att den på sitt sätt kommer att leda till resultat utöver den insats som staten har att göra i dessa liksom i många andra planeringsfrågor.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Herr Hamrin har sagt ett par gånger att jag har missförstått honom, t. o. m. att jag har sökt missförstå honom. Jag vet inte vad som är att missförstå. Herr Hamrin sade i sitt senaste inlägg att vad han är ute efter är att staten skall vila på hanen och att det är detta han har velat diskutera i sin interpellation. Men då hade det väl varit bäst att skriva det i interpellationen? Då hade vi kommit på samtalsfot med varandra redan från början.

Det står nämligen i interpellationen att herr Hamrin vill framställa följande fråga till mig: "Vilka åtgärder ämnar statsrådet vidta för att tillse att en tillfredsställande transportförsörjning upprätthålles på Gotland?" Det är ganska långt ifrån att staten skulle under några månader vila på hanen när det gäller ikraftträdande av vissa specifika åtgärder som rör busstrafiken. Det är klart att det inte är lätt att hänga med och veta vad det är man skall diskutera med herr Hamrin. Det var bara detta jag hade att tillägga.

Herr HAMRIN (fp):

Fru talman! Jag är medveten om att en sak i interpellationssammanhang kan framställas så att den missuppfattas – eller att man inte riktigt kan hänga med, som kommunikationsministern sade. Jag beklagar utan vidare om det har blivit så i det här fallet. Men avsikten var faktiskt att framställa staten såsom den som har vissa skyldigheter att iaktta då det gäller planeringen av kommunikationerna inom de olika kommunerna.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Ang. förbättring av transportförsörjningen i Småland och Blekinge

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Carlströms* (fp) den 30 mars framställda interpellation, nr 96, och anförde:

Fru talman! Herr Carlström har frågat mig, vilka åtgärder jag avser att vidta för att en tillfredsställande transportförsörjning skall kunna upprätthållas i Småland och Blekinge.

Av både stat och kommun krävs det en successivt förbättrad trafikplanering i syfte att i olika delar av landet åstadkomma och vidmakthålla en tillfredsställande trafikförsörjning. Det gäller staten i fråga om de mera regionala och riksvida transportererna, och det gäller kommunerna beträffande den mera lokala trafiken.

Inom den statliga sektorn bedrivs en omfattande trafikplanering på regional nivå av olika statliga trafik- och länsmyndigheter. För att framöver få ett bättre underlag för överväganden och ställningstaganden i den statliga och kommunala verksamheten och inom näringslivet pågår ett utvecklingsarbete i kommunikationsdepartementets regi, vilket avses resultera i riktlinjer för en länsvis bedriven, övergripande regional trafikplanering. Denna kommer bl. a. att ge kommunerna bättre utgångspunkter för deras planering av den mera lokala trafikförsörjningen.

För kommunernas del krävs ökade insatser för att genom trafikplanering på ett så rationellt sätt som möjligt skapa förutsättningar för samordning av transportbehov och transportresurser. En sådan planering skulle på många håll sannolikt kunna leda till en väsentligt bättre trafikförsörjning och till relativt sett lägre priser. Den skulle utan tvivel också i åtskilliga fall förbättra SJ:s möjligheter att driva även mera lokal busstrafik.

Jag vill i sammanhanget erinra om det stöd som staten lämnat kommunerna i mera glesbygdsbetonade områden i deras trafikplanerings-

Måndagen den
10 maj 1971

*Ang. förbättring av
transportförsörj-
ningen i Småland
och Blekinge*

arbete genom den försöks- och modellplanering som utförts i kommunikationsdepartementets regi. De riktlinjer denna har resulterat i tillämpas numera av ett antal kommuner i olika delar av landet. Jag vill också erinra om det ekonomiska stöd som i sådana fall kan lämnas ekonomiskt svagare kommuner i form av extra skatteutjämningsmedel.

I de fall där det inte genom en effektiv trafikplanering kan åstadkommas en tillfredsställande trafikförsörjning får stödåtgärder vidtas. Exempel på detta är de statliga anslagen till trafiksvaga järnvägs- och busslinjer samt det nyligen införda transportstödet till de norra delarna av landet. Dessa statliga stödinsatser kommer av naturliga skäl att främst inriktas på den mera regionala trafikförsörjningen. I fråga om bussbidragen pågår som bekant ett utredningsarbete, som avses resultera i ett mera rationellt och ändamålsenligt bussbidragssystem.

Herr CARLSTRÖM (fp):

Fru talman! Jag ber att få tacka kommunikationsminister Norling för svaret. Emellertid innehåller detta mera en beskrivning av lokalt och regionalt planerade åtgärder än det konkreta svar på en brännande fråga som jag hade hoppats få och som var orsaken till min interpellation. Distriktschefen vid Växjö driftdistrikt har krävt att kommunerna i Småland och Blekinge skall ersätta SJ för uppkomna förluster på busstrafiken, och skulle den framställningen icke bifallas måste resultatet bli driftinskränkningar och ett minskat antal bussturer på de linjer man håller i gång. Eftersom man vet att kommunerna knappast är beredda att villfara SJ:s önskemål – man har i kommunerna nämligen inga pengar avsatta för sådant ändamål och har även i övrigt oftast knappa tillgångar på pengar – så är det med oro man avvaktar SJ:s åtgärder i samband med tidtabellsändringen den 13 juni eller senare i höst. Herr Hamrin var inne på liknande tongångar i ett anförande här för en stund sedan.

SJ:s tjänstemän är skyldiga följa de intentioner som kommer uppifrån, och dessa bygger på 1963 års beslut att busslinjerna i princip skall gå ihop ekonomiskt, och tjänstemännens strävan därvidlag kan man icke misstaga sig på och inte heller förmena dem att förfäktas. Det faller ingen skugga över deras förhållande i berört avseende, men resultatet av deras insatser i begränsande syfte kan för stora delar av befolkningen, och då speciellt i glesbygden, få förödande verkningar.

Alla vuxna människor har ju inte bil och inte heller körkort, varför många är hänvisade till att använda allmänna kommunikationsmedel. Ofta använder ju familjeförsörjaren familjens bil som transportredskap vid färd till och från sitt arbete, och då har ju den hemmavarande ingen annan möjlighet för besök i tätorten, hos läkaren, tandläkaren, sjukkassan, apoteket eller liknande, än att anlita de kollektiva transportmedel som finns, dvs. oftast SJ-bussen. Givetvis bör busstiderna vara så anpassade att de passar resenärernas flertal och inte så få per dag att förbindelserna närmast blir illusoriska, ty i så fall kan ju bussen knappast ändå anlitas.

Detta var en tankegång för att man skall försöka öka intäkterna, men det gäller ju i lika hög grad att försöka komma till rätta med de ökande kostnaderna. Man frågar sig om det är nödvändigt och ekonomiskt försvarbart att överallt köra med de stora SJ-bussarna. Man ser ju ofta att

passagerarantalet uppgår till 5–10 personer i bussar som tar ett 50-tal passagerare. Kunde man inte prova med att köra med mindre bussar som tog allenast ett 20-tal passagerare? De är ju lika bekväma att åka i som de större bussarna. De mindre bussarna måste vara billigare i både inköp och drift, även om personalkostnaderna icke blir lägre. Mot tankegången om mindre bussar kan resas invändningen att man fick hålla ytterligare ett reservdelslager, men jag tror att resultatet även i betraktande av sådana biverkningar ändå blev positivt. Reservdelarna för de mindre bussarna är ofta också billigare än för de större och kraftigare bussarna. Man gör ju statistik allt som oftast hur resandefrekvensen är vid de olika linjerna och på de olika turerna. Jag tror därför att man väl känner till för vilka turer man behöver en stor buss och när en mindre buss kan anlitas.

Det underskott på vissa busslinjer som driftkontoret i Växjö redovisar är aktningsvärt. Något överskott på andra busslinjer har icke redovisats, vilket kanske för fullständighetens skull hade varit lämpligt. Nu har man som sagt gått ut till kommunerna och begärt kostnadstäckning under hänvisning till de framräknade underskotten, och hittills har kommuner-
na ställt sig kallsinniga.

Jag vill gärna fråga statsrådet Norling om han kunde tänkas acceptera att SJ gör sig av med vissa busslinjer som nu redovisats som förlustbringande. I så fall kanske jag kan hjälpa till med kontakterna så att SJ i vart fall blir av med *en* linje som enligt driftkontoret i Växjö beräknas lämna ett underskott på 150 000 kronor. En bagatell i sammanhanget kanske man tycker, men det kanske kan finnas många liknande erbjudanden om man bara undersöker förhållandena.

Vad jag åstundar, fru talman, det är att vi alla må hjälpa till att bevara våra allmänna kommunikationsmedel så att glesbygdens folk, unga och gamla, ges möjligheter att resa till tätorten och uträtta sina ärenden och även att städernas och övriga tätorters innevånare i ökande grad må kunna använda bussar och tåg när de skall ut och röra på sig. Jag har anvisat några utvägar – givetvis finns det flera – till dellösning av problemet beträffande bussunderskottet. Bara åtgärden att dra in tillräckligt många bussturer och därmed minska kostnaderna tror jag inte löser problemet.

Slutligen vill jag fråga statsrådet Norling huruvida han inte kan tänkas vilja medverka till att den beramade indragningen i bussturnätet i Småland och Blekinge får anstå tills vidare i avvaktan på genomförandet av andra lämpliga åtgärder – och detta även om SJ får ett negativt svar från kommunerna i bidragsfrågan.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Den diskussion som herr Carlström och jag nu kommer att föra, kort eller lång, blir i stort sett en upprepning av vad herr Hamrin och jag för en stund sedan diskuterade; det rör sig faktiskt om nästan exakt samma sak. Därför finns det ingen anledning för mig att upprepa de argument i svaret till herr Hamrin som var allmängiltiga och som inte rörde just Gotland.

Herr Carlström ansåg att kommunernas knappa tillgångar på pengar i och för sig kunde vara ett relevant skäl till någon form av ändrad

Måndagen den
10 maj 1971

*Ang. förbättring av
transportförsörj-
ningen i Småland
och Blekinge*

inriktning av den politik som riksdagen har sagt att SJ tills vidare skall föra när det gäller bussarna och deras ekonomisering. För den enskilda kommunen är det naturligtvis i och för sig ett skäl -- att man har dålig ekonomi skall jag inte ifrågasätta. Men det går inte att använda kommunernas dåliga ekonomi som något slags huvudargument för att staten skall gå in med vad som fattas. Staten har lika litet som kommunerna någon möjlighet att ändra av riksdagen anvisade medel. Det är inte ett dugg enklare för SJ att skaffa fram medel än vad det är för en kommun som måhända fastlagt sin budget. Riksdagen har fastlagt SJ:s budget, och den har säkert lagts fast lika ordentligt som någonsin en kommuns budget.

Beträffande bussbidragen som herr Carlström tar upp i sin interpellation, där han pekar på de som han tycker alltför låga bidragen per vagnmil till olönsam busstrafik, är det bara att på nytt konstatera att vi har tillsatt en utredning som ser över den frågan. Den har aviserat att ett betänkande skall vara färdigt om inte i slutet av detta år så någon gång omkring nästa ärsskifte.

Herr Carlström lämnar också vissa förslag till hur SJ något bättre skulle kunna ekonomisera sin verksamhet. Att SJ skulle skaffa en vagnpark som innehöll även små bussar kan naturligtvis vara ett argument. Jag känner inte till de exakta förhållandena i Småland och Blekinge när det gäller den frågan; jag föreställer mig emellertid att det där som på många andra håll förekommer en sam användning av vagnparken. Man kör inte bara enligt turlista, man försöker naturligtvis också att använda bussarna för beställningskörningar och annat. Det är möjligt att herr Carlströms argument, som från vissa synpunkter kan verka vettigt och riktigt, mister en del av sin attraktivitet om man ändå måste ha kvar stora bussar för beställningstrafik eller annat. Men, som sagt, jag talar inte här om det speciella fallet -- det är närmast en personlig reflexion.

Herr Carlström nämnde att han skulle kunna stå till tjänst med att ge tips på vissa linjer som SJ kan göra sig av med därför att de inte är särskilt lönsamma. SJ måste väl som alla andra företag av och till se över sin totala verksamhet -- hela tiden dock med uppmärksamheten riktad på att uppfylla statsmakternas krav på att staten om möjligt skall svara för en tillfredsställande trafikförsörjning för landets olika delar. Men visst måste SJ också affärsmässigt då och då se över sin verksamhet; av ekonomiska skäl tvingas man ibland överväga vilka linjer man skall fortsätta att driva. Har nu herr Carlström möjligheter att delge SJ sådana tips, så må det stå honom fritt att göra det. Skulle herr Carlström i samma veva se något privat bussföretag av typen Gotland -- som vi talade om förut -- som har någon bra linje också, så går det väl att ge SJ tips om det på samma gång. Kanske det kan gå jämnt upp till slut för både SJ och de privata, om SJ rent av får vara med på den kanten också -- vad vet jag?

Det här sammantaget innebär väl att svaret på herr Carlströms inlägg blir i stort sett detsamma som till herr Hamrin. Vi har all anledning att från statens men även från kommunernas sida följa de här frågorna. Vi gör det på vårt sätt genom att i olika former stödja kollektiv trafik i de svagare regionerna av landet, inklusive även de här aktuella områdena, där

så kan vara riktigt. Vi har utredningar när det gäller bussbidragen som skall komma. Och rent allmänt är det väl så, att om inte stat och kommun här samarbetar, även ekonomiskt, lär vi knappast någon gång kunna få en ordning som vi både från statligt och från kommunalt håll kan försvara.

Herr CARLSTRÖM (fp):

Fru talman! Det är ledsamt att jag gjorde mig skyldig till viss upprepning. Den hade kanske inte behövt förekomma, om jag hade haft ordet före herr Hamrin. Men jag kände inte till att han hade framställt de här frågorna, och därför blev väl mitt inlägg något annorlunda än vad kommunikationsministern hade kunnat vänta sig, om jag hade kommit först i sammanhanget.

Kommunikationsministern talar om att man har knappa tillgångar på pengar i kommunerna. Jag nämnde det därför att man ju hade fastlagt staten redan när de här framställningarna från SJ:s driftkontor i Växjö kom. Man hade alltså inte någon möjlighet att bedöma hur stora uttaxeringar som skulle göras med anledning av de propäerna.

I min interpellation har jag också pekat på att man har låga bidrag per vagnmil, men eftersom det föreligger en utredning på den punkten tog jag inte upp det i mitt anförande här i dag.

Sedan talar kommunikationsministern om att man har en sammanvärdning av bussarna. Ja, visst har man det, och det bör man ha. Bussarna skall givetvis gå så mycket som möjligt. Men det gäller också att få dem att gå på sådana tider och till sådana områden att trafiken bäst betjänar invånarna — detta för att ge dem en ännu bättre service än om bussarna går visserligen efter tidtabell men icke på tider som passar de resande. Jag tänker närmast på dem som behöver åka till lasarett för att besöka anhöriga och liknande fall.

Jag vill självfallet inte mena att jag har en lösning på hela frågan i min hand, men jag tror ändå att de åtgärder jag har skisserat här skulle kunna medverka till att SJ:s underskott i någon mån kunde elimineras. Därvidlag behöver vi alla hjälpa till och inte stå i något motsatsförhållande till varandra. Det gäller för oss alla att samarbeta här.

Tyvärr kan jag inte ge någon lösning på problemet Gotland; jag är inte så orienterad om situationen där. Men hur det är i vårt sydöstra hörn av fastlandet känner jag bättre till, och jag är beredd att tala med kommunikationsministern om vilka konkreta åtgärder jag kan föreslå för att vi där skall kunna åstadkomma ett bättre sakernas tillstånd.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Ang. viss utrustning av militära flygplatser som används i den reguljära civila luftfarten

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Karlssons* i Ronneby (s) den 22 april framställda interpellation, nr 111, och anförde:

Fru talman! Herr Karlsson i Ronneby har frågat vilka åtgärder jag

Nr 81

Måndagen den
10 maj 1971

*Ang. viss utrustning
av militära flyg-
platser som
används i den
reguljära civila
luftfarten*

Måndagen den
10 maj 1971

*Ang. viss utrustning
av militära flyg-
platser som
används i den
reguljära civila
luftfarten*

ämnar vidta för att påskynda utrustningen av de militära flygplatser som används för det reguljära civila flyget med instrumentlandningssystemet ILS.

Som framgår av interpellationen är de äsyftade flygplatserna i dag utrustade med ett annat precisionsinflygningssystem, nämligen s. k. PAR (Precision Approach Radar). Herr Karlsson framhåller bl. a. att detta system "ej medfört förväntad eller godtagbar effektivitet med åtföljande negativa konsekvenser för punktlighet och regularitet i trafiken". Enligt herr Karlsson skall vidare "tillbud till olyckor ha förekommit som med stor sannolikhet kunnat undvikas om ILS varit installerat i stället för PAR-systemet".

De två här nämnda landningssystemen bygger på helt olika teknik. PAR-systemet baseras på *radarteknik* och innebär att flygplanets läge under inflygning presenteras på en radarskärm. Läget observeras av en särskild radartrafikledare som – med kurs- och höjdinstruktioner samt avståndsinformationer – leder flygföraren in på rätt inflygningskurs och glidbana till flygplatsen.

ILS-systemet däremot bygger på *radioteknik*. Radiosignaler sänds ut från antenner på flygplatsen i form av en riktningstråle och en glidbanestråle, vilka fångas upp av mottagare i flygplanet. På ett särskilt instrument kan flygföraren direkt avläsa flygplanets läge i förhållande till riktningstråle och glidbanestråle. Radiosignaler vid vissa punkter i riktningstrålen ger dessutom avståndsinformationer.

Både ILS och PAR är godkända för civil flygtrafik. ILS har normerats av den internationella civila luftfartsorganisationen, ICAO, som primär-system för precisionsinflygning i civil flygtrafik. PAR har specificerats och normerats av ICAO som alternativ till ILS.

Civilflyget föredrar ILS-systemet. Detta hänger framför allt samman med dess precision, tillförlitlighet och kapacitet samt möjligheten att utveckla det för automatinflygning och automatlandning, vilket blir ett alltmer uttalat önskemål i och med att de moderna, komplicerade och stora jetflygplanen utvecklas. För flygplattshållaren är emellertid problemet att ILS är förhållandevis kostsamt att anlägga och driva.

Det militära bruket av PAR hänger närmast samman med flygplanstekniska och operationella förhållanden, specifika för den militära verksamheten.

Utbyggnaden av ILS-systemet under 1960-talet på de s. k. primärflygplatserna har skett för att – under beaktande av de ekonomiska förutsättningarna för anläggningarna – öka trafikregulariteten. Så har skett på samtliga luftfartsverkets trafikflygplatser, men inte på de med reguljärt flyg trafikerade flottilflygplatserna eftersom där funnits tillgång till PAR, vilket medfört tillfredsställelse om än något sämre regularitet än med ILS. Den något sämre trafikregulariteten beror på att flygvapnets PAR inte till alla delar når upp till ICAO-specifikationen, varför luftfartsinspektionen i kompensande syfte föreskrivit högre väderminima.

Det är viktigt att i det här sammanhanget erinra om att användningen av ILS eller PAR är en regularitetsfråga och inte en säkerhetsfråga. Med anledning av herr Karlssons påstående om att tillbud till olyckor skulle ha

förekommit som med stor sannolikhet kunnat undvikas om ILS varit installerat i stället för PAR får jag därför upplysa att något sådant fall inte är bekant vare sig för mig eller för luftfartsverket.

Den fortsatta utbyggnaden av ILS på de statliga primärflygplatserna kommer att ske efter huvudsakligen följande huvudlinjer, som jag här anger utan inbördes prioritering.

- Med reguljärt flyg trafikerade flottflygplatser förses med ILS.
- Vissa av de större flygplatserna utrustas med ILS, kategori II, som bl. a. tillåter lägre minima och därmed ger bättre trafikregularitet.
- Vissa flygplatser förses med ILS för mer än en inflygningsriktning.

Som hittills kommer prioriteringen att ske med utgångspunkt i trafikutveckling och trafikregularitetsbehov samt ekonomiska förutsättningar.

Avslutningsvis vill jag nämna att tekniska innovationer så småningom förhoppningsvis möjliggör precisionsinflygningshjälpmedel som är billigare i inköp och drift och som är mindre terrängkänsliga än ILS utan att avkall görs på precision och säkerhet. Utvecklingen härvidlag bevakas noga av luftfartsverket.

Herr KARLSSON i Ronneby (s):

Fru talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Svaret kom snabbt och är i sitt innehåll positivt till interpellationen, som gällde åtgärder för att utrusta militära flygplatser, vilka används för det reguljära civila flyget, med ILS.

Det civila flygets betydelse ur kommunikationssynpunkt har ökat mycket kraftigt under de senaste åren. Det gäller såväl fraktbefordran som framför allt persontrafiken. För inrikesflygets vidkommande räknar 1963 års luftfartsutredning med en årlig ökning i genomsnitt av 6 procent. Prognosen grundar sig på bl. a. 1964 års bestånd av flygplatser. År 1965 utgjorde antalet avresande passagerare i inrikeslinjefart 741 578, och antalet beräknas år 1975 bli 1 300 000. Denna kraftiga utveckling av inrikesflyget ställer givetvis stora krav på regulariteten och punktligheten i trafiken.

Enligt kommunikationsministerns svar har samtliga luftfartsverkets trafikflygplatser utrustats med ILS-systemet men inte de militära flygplatser som användes av civilflyget eftersom man där har tillgång till PAR-systemet. Detta system innebär en sämre regularitet i trafiken, med störningar och förseningar som självfallet blir mer märkbara vid en ökande trafik. Sådana störningar och förseningar kan till viss del elimineras genom införande av ILS.

Jag hade i min interpellation angivit att utrustningen med ILS inte bara är en fråga om förbättrad regularitet och punktlighet utan också en fråga om säkerhet. Kommunikationsministern säger i sitt svar att användningen av ILS eller PAR inte är en säkerhetsfråga utan en regularitetsfråga. Ja, därom kan man naturligtvis ha skilda uppfattningar. Men bland flygarna har man den uppfattningen att ILS i betydande grad ökar säkerheten vid landningen.

Kommunikationsministern har uppställt tre huvudlinjer för utbyggnad av ILS, utan någon inbördes prioritering, och de tre huvudlinjerna är följande:

Måndagen den
10 maj 1971

Ang. genomförandet av 1968 års beslut om gymnasieskolan

”– Med reguljärt flyg trafikerade flottflygplatser förses med ILS.

– Vissa av de större flygplatserna utrustas med ILS, kategori II, som bl. a. tillåter lägre minima och därmed ger bättre trafikregularitet.

– Vissa flygplatser förses med ILS för mer än en inflygningsriktning.”

Med det svar som kommunikationsministern lämnat förutsätter jag att de här berörda militära flygplatserna, mot bakgrund av den ökande civila trafiken på dessa, kommer att utrustas med ILS så skyndsamt som möjligt.

Jag ber att än en gång få tacka för det positiva svaret på min interpellation.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Ang. genomförandet av 1968 års beslut om gymnasieskolan

Herr utbildningsministern CARLSSON erhöll ordet för att besvara fru *Mogårds* (m) den 17 mars framställda interpellation, nr 80, och anförde:

Fru talman! Fru Mogård har frågat mig, om jag är beredd vidta sådana åtgärder att genomförandet av 1968 års beslut angående gymnasieskolan icke medför ett undandragande av möjligheterna till gymnasial utbildning på sådana orter där sådan utbildning hittills fungerat väl och svarar mot ett behov och där en överflyttning av befintlig utbildning dels innebär ett förlösande av statliga och kommunala investeringar i skolbyggnader, dels får en negativ lokaliseringseffekt.

Jag vill först erinra om vad jag anført i denna fråga i riksdagens andra kammare den 1 december 1970. Numera föreligger sedan en längre tid skolöverstyrelsens organisationsbeslut. Valen till gymnasieskolans linjer och specialkurser har slutförts.

Skolöverstyrelsens nu föreliggande beslut rörande gymnasieskolans organisation för läsåret 1971/72 innebär enligt vad jag erfarit i allt väsentligt att föregående läsårs utbildningar inom yrkesskolan översatts till motsvarande studievägar inom gymnasieskolan. Jämförelsevis små förändringar har behövt vidtagas beträffande lokaliseringen och dimensioneringen. Heltidsutbildningen i den primärkommunala yrkesskolan beräknas enligt skolöverstyrelsen bli avvecklade i 17 kommuner. Antalet elevplatser i dessa kommuner uppgick 1970/71 till 438, varav ca 45 procent dock stod outnyttjade. Det totala antalet elevplatser i yrkesskolans årskurs 1 var i runt tal 35 000. Organisationen har vidare i överstyrelsens organisationsbeslut minskats i vissa av de 106 kommuner som 1971/72 kommer att anordna endast yrkesinriktad utbildning inom gymnasieskolan. Denna minskning berör främst utbildning för kontor, hemteknik och vård och sammanhänger till stor del med omläggningen av den starkt expanderade vårdutbildningen.

Vissa kommuner har anført besvär över överstyrelsens organisationsbeslut. Dessa prövas för närvarande av Kungl. Maj:t.

Jag vill slutligen framhålla att planeringen för gymnasieskolan måste syfta till en avvägning mellan å ena sidan mera lokalt förankrade önskemål om bibehållande av nuvarande service på skolans område och å andra sidan strävan att för en hel region förbättra eller i varje fall trots vikande elevunderlag bibehålla utbudet av utbildningar.

Fru MOGÅRD (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka utbildningsministern för hans svar.

Det är säkert riktigt uppifrån sett – från utbildningsministerns och skolöverstyrelsens utsiktspunkt – att jämförelsevis små förändringar har vidtagits beträffande lokalisering och dimensionering. Från lokala utgångspunkter kan det dock vara fråga om genomgripande förändringar. I Dorotea försvinner en husmoders- och yrkesskola och därmed enligt uppgift 60 000 kronor i skatteintäkter. I Undersåkers kommun minskar klassantalet kraftigt, och kommunen oroar sig för de stora investeringar som så nyligen har gjorts i skollokaler. Sveg har samma problem. I Övertorneå får ungdomar inte slutföra sin utbildning i hemorten utan tvingas fara till Pajala och Haparanda. Flera exempel från olika delar av landet kan anföras. Förändringarna berör totalt ett 80-tal kommuner.

Det är uppenbart att skolöverstyrelsen i sitt organisationsbeslut utgår från önskvärdheten att bereda elever ett så rikhaltigt urval av utbildningsvägar som möjligt. Likaså är det klart att det från myndighetens sida förefaller nödvändigt att ta hänsyn till det vikande elevunderlaget på många orter och s. k. ekonomiska realiteter. Men det kan enligt min mening ifrågasättas om man tillräckligt har beaktat sådana omständigheter som regionala och lokala instanser för fram utifrån sina mera direkta erfarenheter av vad det handlar om. Länskolnämnden i Jämtlands län anför i ett yttrande till skolöverstyrelsen i september förra året följande, som jag tycker är ett talande exempel på hur olika bedömningarna kan vara:

”Den 3-åriga bil- och traktormekanikerutbildningen i Järpen har inte varit attraktiv sedan i stort samma målsättning kunnat uppnås genom 2-årig utbildning på de platser som fått starta 2-årig fordonsmekanikerutbildning. Redan för tre år sedan ansökte Undersåkers kommun om att få inrätta en sådan kurs i Järpen – länskolnämnden tillstyrkte, men framställningen avlogs av SÖ. Även senare framställningar i samma fråga har avslagits. – Innevarande läsår har inga elever tagits in i åk 1 av den 3-åriga bil- och traktormekanikerutbildningen. Om inga nya medgivanden lämnas, återstår av mekanisk utbildning i Järpen läsåret 1971/72 endast ett fåtal elever i åk 3.”

De lokala synpunkterna på effekten på elevers studiehög av långa resvägar, på effekten på utflyttningen och på den kommunala ekonomin av indragningar av utbildningsmöjligheter, bör kanske tillmätas större tyngd än vad som nu är fallet. Man skulle säkerligen då finna flera utvägar att bevara och rent av utveckla skolor utanför gymnasieorterna. Den väg man nu ofta väljer att uppskjuta den som man ser det nödvändiga avvecklingen är att inrätta specialkurser. Är det inte risk för att man därmed i realiteten ger eleverna i sådana kurser sämre utbildning än kamraterna på gymnasieorten och att utvecklingen påskyndas därför att elevtillströmningen på grund härav snabbt minskar?

Om man nu skulle välja att t. ex. ändra upptagningsområdena för dessa avvecklingshotade skolor så att elevunderlaget breddades eller att inte låsa värdutbildningen så hårt till gymnasieorterna, blir väl utbildningen mera resurskrävande? Om man ser till helheten och tar med i bilden kommunala investeringar i avvecklingsorter, nyinvesteringar i centralor-

Nr 81

Måndagen den
10 maj 1971

Ang. genomförandet av 1968 års beslut om gymnasieskolan

Måndagen den
10 maj 1971

Ang. genomförandet av 1968 års beslut om gymnasieskolan

terna för skolanläggningar och kanske också elevhem, elevernas reskostnader och dylikt, är det kanske inte så säkert att det uppstår någon vinst utan snarare en förlust. Om centraliseringen av utbildningen därtill har negativ lokaliseringseffekt, kan förlusten bli än större.

I riksdagens beslut 1969, som innebar att reformen skulle genomföras successivt och mjukt, torde sådana överväganden ha spelat en stor roll. Vi vet för litet om effekterna för att inte fortfarande stå fast vid att det är klokast att skynda långsamt. Skolöverstyrelsen har i samband med beslutet om gymnasieskolans organisation flera gånger påpekat att den totala utbildningskapaciteten i en region bibehållits, men det måste väl ha stor betydelse var inom regionen man förlägger utbildningsmöjligheterna.

Ecklesiastikminister Edenmans kärnfulla yttrande i debatten om gymnasieskolan 1964 uttrycker väl hur man enligt min mening fortfarande bör se på den här viktiga frågan: "Det är naturligtvis ingen vettig människa som t. ex. leker med tanken att radera en yrkesskola därför att den i dag ligger på en ort som inte kan få fackskola eller gymnasium. Så kan inte en skolplanering gå ttilt."

Det är åtgärder för att förhindra ett sådant alltför snabbt raserande av yrkesskolor utanför gymnasieorterna som jag efterlyst i min fråga. Det är givetvis känsliga avvägningar som här måste göras, och jag hoppas att utbildningsministern noga följer skolöverstyrelsens sätt att omsätta den beslutade reformen i praktisk verklighet.

Herr utbildningsministern CARLSSON:

Fru talman! Fru Mogård började med några reflexioner om hur ett problem kan te sig – som hon uttryckte det – uppifrån sett. Jag tror att jag – efter att ha haft mellan 12 och 15 uppvaktningar om de här problemen av representanter från de berörda orterna och efter att själv ha besökt ett flertal av dem och också fått tillfälle att se en del av de skolbyggnader det gäller – har fått en rätt god inblick i hur problemen upplevs av de människor som är direkt berörda.

Tyvärr är det kanske inte riktigt så enkelt som fru Mogård antydde i sitt inlägg. Det är nämligen ofta så att den lokala opinionen är starkt splittrad. Man har å ena sidan den ort som har yrkesutbildning för närvarande och som vill behålla den eller helst få den förvandlad till linje och å andra sidan den ort som ligger en bit därifrån och som argumenterar för att den orten måste till varje pris ha in detta underlag, om den skall kunna erbjuda ungdomen i området ett tillfredsställande linjeval. Det är i det här dilemmat, där det alltså inte finns någon enhetlig lokal opinion utan den är splittrad, som skolöverstyrelsen och utbildningsdepartementet i sista hand måste försöka fatta beslut som – jag skall gärna erkänna det – är mycket svåra.

Jag meddelade i mitt svar att vi har detta under beredning. Till slut blir det naturligtvis så, att vi från de principiella riktlinjer som har varit uppdragna, där vi vill ge så goda chanser till linjeval som möjligt men där vi också sagt oss ha förståelse för önskemålen om att på icke-g-orter kunna fortsätta med yrkesutbildning måste försöka låta förnuftet råda. Det är väl i det ögonblicket som fru Mogård har kommit in och vädjat att det skall bli ett stort spelrum för förnuftet. Jag kan lova att jag i mån av

förmåga skall försöka använda mitt förnuft för att få praktiska och förnuftiga lösningar när vi skall fatta de slutliga besluten.

Fru MOGÅRD (m):

Fru talman! Jag vill varmt tacka för det löfte jag nyss fick.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 81

Måndagen den
10 maj 1971

*Ang. vidareut-
bildningen i
intensivvård för
sjuksköterskor*

§ 9 Ang. vidareutbildningen i intensivvård för sjuksköterskor

Herr utbildningsministern CARLSSON erhöll ordet för att besvara fru Nordlanders (vpk) den 19 mars framställda interpellation, nr 86, till herr socialministern, och anförde:

Fru talman! Fru Nordlander har frågat chefen för socialdepartementet om han vill medverka till en utökad intagning av sjuksköterskor till vidareutbildning för intensivvård så att denna anpassas till intensivvårdsavdelningarnas personalbehov samt om han är beredd att medverka till att sjuksköterskor med tidigare studiegång beredes möjlighet att genomgå enbart andra terminen av vidareutbildningen i intensivvård dels i fall då specialutbildning erhållits i medicinsk och/eller kirurgisk sjukvård, dels i fall då sjuksköterskor genomgått den nya grundutbildningen efter fullgörandet av här nämnd vidareutbildning. Interpellationen har överlämnats till mig för besvarande.

Det ankommer på skolöverstyrelsen att besluta om dimensioneringen av vidareutbildningen av sjuksköterskor. Planeringen av utbildningen sker i fortlöpande kontakt med de för sjukvården ansvariga. Därvid utgör personalbehovet inom sjukvården en självklar utgångspunkt för bedömningarna. Möjligheterna att realisera det önskvärda utbildningsprogrammet får sedan bedömas mot bakgrunden av tillgängliga resurser i fråga om praktikplatser m. m.

När det gäller tillträde till vidareutbildningen vill jag framhålla, att Kungl. Maj:t år 1968 uppdrog åt skolöverstyrelsen att överväga och inkomma med förslag om i vilken utsträckning sjuksköterskor med utbildning enligt äldre studiegång kunde få tillträde till den nya vidareutbildningen. I avvaktan på resultatet av övervägandena har skolöverstyrelsen erhållit bemyndigande att – efter samråd med socialstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, Svenska landstingsförbundet och Svenska kommunförbundet – medge sjuksköterskor med äldre studiegång tillträde till vidareutbildning under budgetåret 1969/70 och 1970/71, i mån av behov av sjuksköterskor med viss specialisering och tillgång till praktikplatser.

Kungl. Maj:t har nyligen meddelat beslut angående förlängning av nämnda bemyndigande att gälla även höstterminen 1971.

Huruvida sjuksköterskor med vidareutbildning i medicinsk och/eller kirurgisk sjukvård skall få tillträde till vidareutbildning i intensivvård bör avgöras från fall till fall. Enligt den överenskommelse som träffades vid omläggningen av sjuksköterskeutbildningen år 1968 kan på begränsade avsnitt av en vidareutbildningslinje tas in sjuksköterska, som redan

Måndagen den
10 maj 1971

*Ang. vidareut-
bildningen i
intensivvård för
sjuksköterskor*

genomgått vidareutbildning på annan linje. Bl. a. med hänsyn till det stora behovet av praktikplatser för olika slag av utbildningar inom vårdområdet anser jag att denna möjlighet till vidareutbildning på mer än en linje bör utnyttjas restriktivt.

Fru NORDLANDER (vpk):

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

Svaret på min första fråga om dimensioneringen av personalstyrkan efter intensivvårdsavdelningarnas behov fattar jag så, att regeringen inte är särskilt intresserad av den frågan. I den statistik som jag fått ta del av redovisas tyvärr ej vidareutbildningslinjerna i intensivvård, anestesi och operationssjukvård separat.

Jag skall nu på kammarens interna TV söka visa en enkel uppställning av fakta rörande bristen på kvalificerade sjuksköterskor inom några utbildningslinjer. Med denna bild med rubriken Vidareutbildning av sjuksköterskor på de tre linjerna intensivvård, anestesi- och operations-sjukvård vill jag klargöra behovet av och tillgången på sjuksköterskor med dessa vidareutbildningar. Stapeln längst till vänster visar att vi har ett behov av 525 sjuksköterskor, som skall skaffa sig dessa två terminer långa vidareutbildningar.

Nästa stapel visar att det finns beslut om att utbilda 330 sjuksköterskor under läsåret 1970/71.

Stapeln längst till höger visar till sist årlig brist inom sjukvården på sjuksköterskor med denna utbildning. Med nuvarande utbildningsdimensionering ökar således bristen inom dessa tre vidareutbildningslinjer med ca 200 per år. Tyvärr redovisas den statistik som rör dessa tre vidareutbildningslinjer nästan alltid tillsammans. De detaljsiffror, som rör intensivvården, pekar då på att bristen inom intensivvården är större än inom de linjer, som redovisas tillsammans med intensivvården. Ett exempel, som riksdagens upplysningstjänst står för, visar att för Lund-Malmö-regionen, dvs. de fem sydligaste länen, har under 1970 intagits åtta sjuksköterskor till vidareutbildning i intensivvård. Det motsvarar ungefär ett centrallasarets behov.

Min konkreta fråga efter denna redovisning blir: Vilka åtgärder avser regeringen att vidtaga för att eliminera denna bristsituation inom redovisade vidareutbildningslinjer?

Herr utbildningsministern CARLSSON:

Fru talman! Som jag meddelade redan i mitt första svar har de två berörda verken, socialstyrelsen och skolöverstyrelsen, uppdraget att samverka för att bedöma utbildningsbehovet, och skolöverstyrelsen har sedan för sin del att försöka uppfylla detta behov. Så har också kunnat ske. Man har haft en samstämmighet tidigare, men på senare tid har socialstyrelsen – som också interpellanten redovisade här – konstaterat en kraftig ökning av behovet av platser. För det här året, som vi nu diskuterar, uppstår tyvärr en diskrepans mellan vad man har kommit fram till som ett önskvärt behov och vad skolöverstyrelsen har ansett sig kunna presteras i form av utbildningsplatser. Efter kontakt med sjukvårds-

huvudmännen har det visat sig att det framför allt är på praktiksidan det brister. Det blir i och för sig en ökning men bara med ett par platser. Jag har emellertid erfarit att man för året 1972/73 räknar med att kunna få fram ytterligare praktikplatser, och därmed kan man också öka kapaciteten på utbildningssidan.

Det är möjligt att det också kan finnas något alternativ till den nuvarande utbildningen, som man i det här pressade läget skulle kunna använda för att ytterligare öka antalet platser.

Det är alltså inte så att regeringen är ointresserad av den här frågan. Två verk har i uppdrag att försöka klara problemet, och jag är övertygad om att skolöverstyrelsen kommer att göra allt för att öka kapaciteten nu när man konstaterat att en sådan ökning är önskvärd, om den medicinska vården på viktiga avsnitt skall fungera på ett tillfredsställande sätt.

Fru NORDLANDER (vpk):

Fru talman! Jag tackar för den ytterligare upplysning som här har lämnats av utbildningsministern.

Bristen på utbildad personal inom intensivvården är ju ingen ny företeelse. Svensk sjuksköterskeförening har vid upprepade tillfällen hos olika ansvariga instanser påtalat de ohållbara arbetsförhållanden som råder på detta viktiga område inom sjukvården. Socialstyrelsen har också i sitt svar till Sjuksköterskeföreningen bekräftat att de uppgifter som lämnats om den ökade bristen på vidareutbildad personal inom intensivvården är riktiga. Socialstyrelsen har även i skrivelse till skolöverstyrelsen framhållit angelägenheten av att en översyn göres av vidareutbildningens dimensionering, varvid bl. a. operations-, anestesi- och intensivvårdsområdet bör beaktas med tanke på att man inom dessa områden har ett stort behov av specialutbildade sjuksköterskor. Ingenting har emellertid hittills hänt.

Omstruktureringen inom sjukvården ställer ökade krav på sjuksköterskorna när det gäller ansvaret för arbetsledning och självständigt ställningstagande. Utan att överdriva kan man väl säga att på en sjukavdelning, där intensivvård bedrivs och där frågan faktiskt gäller liv eller död, blir arbetsuppgiften för sjuksköterskorna alltför krävande och påfrestande, särskilt om tillräcklig utbildning inte finns för de arbetsuppgifter som här skall fullgöras — inte minst med tanke på risken för felbehandling av patienter av uttröttad eller otillräckligt utbildad personal, med de konsekvenser detta kan få både för patienter och ansvariga sjuksköterskor.

Ett av de områden för vilka situationen på utbildningssidan förvärrats under läsåret 1969/70 är intensivvården, vilket också framgår av vad som förut sagts. Ansvaret och arbetsförhållandena får till följd att avgången av personal på dessa områden också blir onormalt hög, vilket också påtalats i interpellationen. Från min tid i sjukvårdsstyrelsen i Stockholm har jag också fått detta bekräftat. Inom vissa vårdområden har man i Stockholm haft en omsättning av personal på 50 procent, oftast av de orsaker som här har nämnts: de anställdas arbetsförhållanden.

Mig och många andra förefaller detta vara en dålig användning av ekonomiska resurser, med vetskap om vad nyrekrytering och introduk-

Måndagen den
10 maj 1971

*Ang. vidareut-
bildningen i
intensivvård för
sjuksköterskor*

tion av arbetskraft kostar. En bättre anpassning av utbildningskapaciteten på detta område är därför nödvändig, så att minst det antal av 525 sjuksköterskor – vilka alla tycks vara överens om verkligen behövs – årligen vidareutbildas, detta för att inte katastrofsituationer skall skapas för patienter i behov av denna vård.

Detta bör vara möjligt att uppnå, då det enligt de uppgifter som riksdagens upplysningstjänst tagit fram inte föreligger brist på sökande till den vidareutbildning som erfordras. Enligt dessa uppgifter har endast en tredjedel av de sökande antagits till denna vidareutbildning. Även om samtliga som sökt inte varit behöriga, torde inte bristen på sökande vara orsak till den föreliggande bristen på tillräckligt utbildad personal inom intensivvården.

Måste vi inte se till att de människor som behöver intensivvård också får den, att människor, ofta i yngre åldrar, inte måste dö på grund av att utbildningen av personal på detta viktiga område eftersatts av samhället? Det kan vi inte längre tolerera. Därför måste de brister, som jag nu visat på i vidareutbildningen av sjuksköterskor för intensivvården, snabbt rättas till.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 10 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts proposition nr 113 till lagutskottet.

§ 11 Föredrogs och hänvisades till utrikesutskottet den svenska parlamentariska delegationens hos Europarådets rådgivande församling redogörelse för församlingssessionerna under år 1970.

§ 12 Föredrogs och hänvisades motionen nr 1471 till justitieutskottet.

§ 13 Föredrogs, men bordlades åter konstitutionsutskottets betänkande nr 33, skatteutskottets betänkande nr 31, lagutskottets betänkande nr 12, utrikesutskottets betänkanden nr 8 och 9, försvarsutskottets betänkanden nr 9 – 14, socialförsäkringsutskottets betänkanden nr 25 – 27, trafikutskottets betänkanden nr 5 och 6, jordbruksutskottets betänkanden nr 31 och 32 samt civilutskottets betänkanden nr 16 och 17.

§ 14 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningen nr 118.

§ 15 Fru andre vice talmannen meddelade att konstitutionsutskottets betänkande nr 33 skulle uppföras närmast efter lagutskottets betänkande nr 12 på föredragningslistan för morgondagens sammanträde.

§ 16 Anmälades och bordlades

Socialutskottets betänkanden:

Nr 11 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa frågor om företagshälsovård m. m. jämte motioner

Nr 16 i anledning av motion angående de ensamstående situation

Nr 17 i anledning av motion om en utredning angående sabbatsår

Nr 18 i anledning av motion om arbetstidsförkortning för arbetande i kontinuerlig skiftgång

Nr 19 i anledning av motion om behandlingshem för handikappade

Nr 20 i anledning av motion om åtgärder för att förbättra epileptikernas situation

Näringsutskottets betänkanden:

Nr 15 i anledning av Kungl. Maj:ts framställning i statsverkspropositionen om anslag för budgetåret 1971/72 till statens vattenfallsverk jämte motioner

Nr 16 i anledning av proposition angående godkännande av avtal mellan statens vattenfallsverk och AB Svarthålsforsen m. m.

§ 17 Anmäldes och bordlades följande motioner:

Nr 1472 av herr *Hermansson* i Stockholm *m. fl.*
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 107 med förslag till lag om anställningsskydd för vissa arbetstagare, m. m.

Nr 1473 av herr *Bohman m. fl.*
avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 108 om fortsatt tillämpning av allmänna prisregleringslagen (1956:236).

§ 18 Kammaren åtskildes kl. 13.19.

In fidem

LARS MÜNTZING

/Solveig Gemert