

1981/82:112

Onsdagen den 31 mars fm.

Kl. 10.00

1 § Justerades protokollet för den 23 innevarande månad.

2 § Föredrogs och hänvisades

Propositionerna

1981/82:77 till konstitutionsutskottet

1981/82:125 Bil. 1 till försvarsutskottet

Bil. 2 till trafikutskottet

Bil. 3 och 4 till finansutskottet

Bil. 5 punkterna 1 och 2 till kulturutskottet
i övrigt till utbildningsutskottet

Bil. 6 punkt 3 till kulturutskottet
i övrigt till jordbruksutskottet

Bil. 7 till arbetsmarknadsutskottet

Bil. 8 till civilutskottet

Bil. 9 till näringsutskottet

1981/82:135 till näringsutskottet

1981/82:157 och 167 till utbildningsutskottet

1981/82:171 till lagutskottet

1981/82:176 till näringsutskottet

1981/82:185 till trafikutskottet

1981/82:188 till civilutskottet

3 § Föredrogs och hänvisades

Redogörelse

1981/82:18 till utrikesutskottet

4 § Föredrogs men bordlades åter

Arbetsmarknadsutskottets betänkanden 1981/82:20 och 21

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

5 § Riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1981/82:19 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m. m. (prop. 1981/82:81).

Anf. 1 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Trafiksäkerhet är något som berör oss alla. Med de förändringar som vi har haft i vårt samhälle kan man också slå fast att trafiksäkerhetsfrågorna fått en allt större betydelse.

Det är därför naturligt, anser jag, att man utnyttjar det intresse för trafiksäkerhet som finns i en bred folkopinion. Det frivilliga säkerhetsarbetet har karaktären av folkrörelse, där inte minst NTF spelar en betydande roll. Detta är en stor, för att inte säga ovärderlig, tillgång.

Därför föreslås i regeringens proposition att NTF får ett utökat ansvar för informationsverksamheten.

Frågor som gäller trafiksäkerheten brukar inte vara särskilt kontroversiella eller partiskiljande. Många belägg finns för detta. I politisk enighet beslöt man kring 1970-talets mitt att låta göra en omfattande översyn av trafiksäkerhetsarbetet och dra upp riktlinjer för framtiden. Arbetet uppdrogs åt trafiksäkerhetsutredningen, där företrädare för samtliga riksdagspartier svarade för den parlamentariska förankringen. Den socialdemokratiska regeringen, som tillsatte utredningen, såg till att det blev två socialdemokratiska riksdagsledamöter i denna utredning.

Utredningens omfattande arbete har resulterat i sex betänkanden. Man har successivt betat av olika trafiksäkerhetsområden och fört fram de förslag som man i kontakt med en rad experter funnit trafiksäkerhetsfrämjande och realistiska. Såväl i de stora övergripande frågorna som i den rad delfrågor som alltid finns med i bilden på trafiksäkerhetsområdet har enigheten varit påtaglig. Vi har här ett gott exempel på ett effektivt samarbete i en parlamentariskt sammansatt utredning.

Genom en omfattande remissomgång har alla intressenter fått komma till tals. Med detta goda underlag som utgångspunkt har i regeringens proposition 1981/82:81 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet tagits fram väsentliga säkerhetsfrågor kring vilka stor uppslutning visats i såväl utrednings- som remissammanhang.

Mot denna bakgrund ter sig utskottets ställningstaganden på några punkter märkliga. Socialdemokraterna har inte kunnat avhålla sig ifrån ett partipolitiskt agerande – vad nu detta kan bero på. I en motion undertecknad av 14 socialdemokrater, alla tillhörande trafikutskottet, talar man yvigt om allt som behöver göras på trafiksäkerhetsområdet för att sedan avsluta med en hemställan där man på punkt efter punkt går emot väl underbyggda förslag. Hur skall man förklara att partiets representanter i trafiksäkerhetsutredningen, som båda har skrivit under utredningens samtliga betänkanden och alltså står bakom alla utredningsförslag, också har satt sina namn under motionen och därmed går emot sig själva i flera frågor? Ibland är det fråga om rena helomvändningar. Med benägen hjälp från enskilda moderater har

man vid utskottsbehandlingen lyckats sätta käppar i hjulet för många för trafiksäkerheten väsentliga reformer.

Om sålunda socialdemokraternas linje är klar, kan man om moderaterna säga att de inte har någon linje alls eller också har hur många som helst. Trafiksäkerhetsintresset kan sägas indirekt framgå av moderaternas trafikpolitiska partimotion. Under avsnittet Biltrafiken kommer de in på bilismens negativa effekter. De negativa effekterna av bilismen begränsar sig i huvudsak, säger moderaterna, till större städers centra och till de störande miljöeffekterna som där uppkommer. Den som förde pennan har uppenbarligen inte funnit anledning att med ett enda ord kommentera det gissel som trafikolyckorna innebär, med rader av personliga tragedier och med årskostnader kring 5 miljarder. Motioner finns också – kors och tvärs – med i många fall bristfälligt underlag.

Låt oss se på några av de punkter där socialdemokraterna har fått trafikutskottets majoritet att gå emot regeringen.

Det gäller punkten Särskilt förarprov för tung motorcykel. Orsaken till att jag i propositionen lade fram förslag om utbildning och prov för att man skall få köra tung motorcykel är att skaderisken för förarna är mycket hög. Detta har trafiksäkerhetsutredningen och många remissinstanser konstaterat. Det är orimligt att ungdomar bara genom att fylla 18 år skall få gå över till att köra stora, tunga motorcyklar. Dessa har accelerationsresurser i klass med tävlingsbilar.

Det är inte fel på vare sig motorcyklarna eller ungdomarna – det vill jag klart deklarera – men de måste fås att passa ihop på ett trafiksäkert sätt. Ett prov som visar att föraren tillägnat sig genomgången utbildning på sådant sätt att han säkert kan framföra tung motorcykel ser jag och många med mig som en angelägen trafiksäkerhetsreform. Så icke trafikutskottets majoritet. Utan någon som helst argumentation uttalas att man inte har blivit övertygad om att ett genomförande av förslaget skulle medföra någon ökning av trafiksäkerheten. Den statistik och analys som trafiksäkerhetsutredningen har redovisat har man synbarligen inte tagit del av eller helt enkelt struntat i. Vad bygger man sina bedömningar på? Vad är det för sammanställningar man lutar sig mot?

Låt mig bara slå fast: Skaderisken vid motorcykelkörningar är i särklass störst. Det gäller vid jämförelser med cykel, moped och bil. Vore bilkörning lika farlig som motorcykelkörning skulle vi ha över tio gånger fler dödade bilförare per år än vi nu har. Detta är inte mina uppgifter, det är utredningarnas och remissinstansernas uppgifter.

Vad som vidare är viktigt och som motionärerna har tagit synnerligen lätt på – om de ens funderat över det – är den kraftiga ökningen av just antalet tunga motorcyklar. Det är ansvarslost att inte inse detta och ta konsekvenserna.

Här måste vi helt enkelt ta vårt ansvar och se till att de som skall köra de tunga motorcyklarna får den utbildning som de behöver. Det är detta som det handlar om. Varför vill inte utskottsmajoriteten göra något? Eller är det några taktiska finter som ligger bakom?

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Vi skall komma ihåg en sak, nämligen att det pågår en debatt här i vårt land där det finns verkliga motpoler. Det finns de som menar att man i stort sett skall få hantera sådana här frågor efter eget skön – och utskottsmajoriteten tycks höra till dem. Det finns också de som går den andra vägen och med mycket drastiska förslag i det närmaste vill sätta stopp för motorcyklar. Jag tycker att båda dessa ytterligheter är helt absurda. Det är mot den bakgrunden man skall se de förslag som propositionen innehåller. Vi har där försökt komma fram till någonting som balanserar dessa båda ytterlighetsinriktningar till gagn för både de yngre och de äldre – framför allt de yngre – som är intresserade av att använda motorcykel som fortskaffningsmedel, vilket de med all rätt kan kräva att få göra. Därför tycker jag att det är helt felaktigt att man här försöker skapa motsatsförhållanden på det sätt som görs. Man handskas ansvarslost med utomordentligt allvarliga ting – det är sanningen.

Saken blir inte bättre av att socialdemokraterna också har motsatt sig förslaget om obligatorisk utbildningsstart i trafikskola. Inte behöver 16-åringar som skall ta körkort för motorcykel någon vägledning i trafikskola, menar alltså socialdemokraterna.

Den eniga trafiksäkerhetsutredningen har föreslagit att körtkortsaspiranter när det gäller både bil och motorcykel skall få obligatorisk utbildning i trafikskola i ett inlednings- och ett avslutningsskede. Värdet av yrkeskunnig vägledning är uppenbart. Särskilt angeläget är det att körtkortsaspiranter får en riktig utbildningsstart, så att förarutbildningen kommer i rätta banor. Detta har lett fram till förslaget i propositionen om fyra obligatoriska lektioner i trafikskola vid utbildningsstarten. Efter dessa lektioner får eleven själv avgöra om han vill utbilda sig privat eller fortsätta i trafikskola – det framgår helt klart.

Men inte ens dessa fyra lektioner går socialdemokraterna med på. De bestrider på inget sätt värdet av en obligatorisk trafikskolestart, men de anför att förslaget skulle medföra ökade kostnader och svårigheter för glesbygden. Härtill vill jag säga att det är just dessa skäl som har gjort att vi gått ned till ett absolut minimum, nämligen fyra lektioner. Det är väl heller inte otroligt att trafikskolorna – om propositionens förslag genomförs – kommer att bredda och decentralisera sin verksamhet.

I andra sammanhang är man emellertid inte rädd för förslag som leder till ökade kostnader och besvär. Mopedregistreringsfrågan är ett exempel. Jag har förordat mopedregistrering. Samtidigt har jag betonat att det är angeläget att genomförandet sker smidigt och i möjligaste mån utan tvång för redan etablerade mopedister. Förslaget går i överensstämmelse härmed ut på att registrering görs obligatorisk endast för nya mopeder. Efter ett begränsat antal år skulle därmed hela mopedbeståndet vara registrerat.

Vad jag här har tänkt på är att det särskilt ute i glesbygderna finns många personer – en hel del äldre – som har mopeden som sitt dagliga fortskaffningsmedel, ett betydelsefullt sådant för dem som har långa färdsträckor och gles kollektiv trafik. Eftersom motiven för en mopedregistrering inte väger särskilt tungt när det gäller denna grupp, har jag valt ”den

mjuka linjen". Men här tycks socialdemokraternas glesbygdsintresse ha svalnat. Här vill man inte ha några undantag från registreringsplikten, även om besvär och kostnader ökar. Med den kännedom jag har om hur det ser ut på många håll i landet vet jag att åtskilliga äldre människor har skaffat sig moped för att, som jag sade, på ett enkelt och för dem tillfredsställande sätt förflytta sig. Också dem vill man alltså ha in i den "kvarn" som blir följden av en registrering av samtliga mopeder.

När det gäller mopedkort är det här fråga om ett principförslag från regeringens sida, också det baserat på ett av trafiksäkerhetsutredningens förslag. Detta har dessutom tillstyrkts av en stor majoritet av remissinstanserna, bl. a. av dem som mer handfast konfronteras med trafiken både ute på fältet och i administrationen, exempelvis rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsverket, flertalet hörda länsstyrelser och motor- och försäkringsintressenter. Kortet blir en garanti för att eleven fått och tillgodogjort sig behövlig utbildning. Men socialdemokraterna säger blankt nej och får genom ett visst stöd från moderaterna majoritet i utskottet.

En annan punkt, där socialdemokraterna vill ha avslag men inte fått majoriteten i utskottet med sig, gäller lastbilschaufförernas utbildning. I dag har faktiskt många lastbilschaufförer bara den vanliga personbilsutbildningen. Nu har det lagts fram ett förslag som gör det möjligt att låta alla nya lastbilschaufförer få utbildning i lastbilskörning. Men då säger socialdemokraterna nej igen. I stället vill de hålla fast vid de tidigare alltför ambitiösa satsningarna, som bl. a. innebär att alla nya lastbilschaufförer också skall utbildas på släpvagn, även om de inte skall köra med släp. Det medför en överutbildning som skulle kosta samhället drygt 150 milj. kr. extra varje år. Socialdemokraterna har inte heller med ett enda ord berört varifrån dessa miljoner skall komma.

Om reservationen bifalles, lär vi alltså få behålla den nuvarande, undermåliga ordningen, eftersom vi ändå inte har pengar till att genomföra det socialdemokratiska förslaget, som dessutom går långt utöver vad som behövs för att åstadkomma en säker trafikutbildning på detta område.

Något i skymundan finns också i trafikutskottets betänkande ett godkännande av väsentliga riktlinjer för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet liksom av principer för dess organisation. Det finns alltså en god grund att stå på. Så mycket olyckligare är det därför att man genom att sätta stopp för rader av förslag till nödvändiga reformåtgärder hindrar det vidare arbetet och åstadkommer handlingsförlamning. Här har vi ett stort ansvar.

Jag förstår inte hur utskottsmajoriteten har tänkt sig att uppnå de mål för trafiksäkerhetsarbetet som de ställt sig bakom, om den inte är beredd att vidta åtgärder som leder till förbättringar. Faktum är att man för att bli trodd, när man drar upp mål och riktlinjer på olika områden, inte minst på detta för allmänheten utomordentligt väsentliga område, också i konkreta delfrågor anvisar vägarna till dessa mål. Det gör inte utskottsmajoriteten när det gäller dessa viktiga frågor, och det betraktar jag som ansvarslost.

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Anf. 2 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Den proposition om trafiksäkerhetsfrågorna som vi nu har som bas för behandlingen föregicks, som kommunikationsministern precis har sagt, av trafiksäkerhetsutredningen och en mycket omfattande remissbehandling. Under den remissbehandlingen framkom åtskilligt som visade att det behövde göras förändringar i utredningen. Det egendomliga inträffade emellertid att regeringen valde att snickra ihop en ganska egen produkt, som i flera viktiga avseenden var nästan helt ny till sitt innehåll och som hade föga förankring i verkligheten.

Vi upplevde något liknande år 1979, när den trafikpolitiska propositionen behandlades i riksdagen. I många viktiga delar gjordes den om av utskott och riksdag, och detsamma har nu skett med regeringens proposition beträffande det framtida trafiksäkerhetsarbetet m. m.

Jag skall inte ta upp en lång diskussion med Claes Elmstedt om detta, men låt mig säga att riksdagens trafikutskott – som jag själv är en del av – inte består av personer som är helt okunniga på detta område.

Men om nu kommunikationsministern är skeptisk mot utskottet, tänk då på hur riksdagen i sin helhet har sett på förslagen! Jag har i min hand häftet av motioner som väckts med anledning av propositionen. Det är ett av de tjockaste som vi har haft att behandla. Det är inte många av riksdagens ledamöter som inte har reagerat med anledning av propositionen, och jag tror faktiskt att riksdagen är ganska representativ för hur människor tycker och tänker ute i landet. De otaliga breven och mängden av uppvaktningar – organisation efter organisation har bett att få komma till tals med utskottet på denna punkt – visar att regeringen här har trampat fel. Det är 14 reservationer som avgivits med anledning av propositionen, och det är ett anmärkningsvärt förhållande, eftersom det egentligen inte är fråga om en vanlig, partipolitisk proposition.

När herr Elmstedt säger att vi från socialdemokratiskt håll gör partipolitik av ärendet är det fel. Det handlar inte om det, utan det är i väldigt hög grad fråga om ett område där vi i riksdagen normalt hanterar frågorna ganska öppet. Typiskt är att av de 14 reservationerna är bara 3 socialdemokratiska. Men regeringen får på en rad punkter inte ens sina egna med sig, och jag tror att detta är ett tecken på att ni i regeringskansliet har trampat fel.

Jag är på sätt och vis litet olycklig över detta, eftersom det inte är en bra utveckling. Jag skulle väl som oppositionspolitiker kunna tycka att det är bra att vi nu har givit regeringen underkänt. Men inte så – det hela är uttryck för en felaktig ordning. Det är regeringen som, i kanslihuset, har resurserna. Det är den som kan göra utredningsarbetet, som skall värdera remisser och annat, för att sedan lägga fram ett förslag som är hyggligt förankrat i riksdagen. Det har ni inte gjort, utan ni har i stort sett "pulat ihop" något som ni har tyckt skulle passa.

Sedan har vi i riksdagens trafikutskott fått ta över ärendet, och vi har ganska begränsade kansliresurser. Jag vill i detta sammanhang gärna ge trafikutskottets kansli en eloge, för det har gjort ett fantastiskt jobb, med de små resurser som det har till sitt förfogande för att hantera en fråga av denna

karaktär.

Men det är inte bra, om en proposition måste göras om i så hög grad som har skett i det här fallet. Det skall inte vara en normal ordning i riksdagen. Regeringen skall förankra sina förslag i riksdagen på ett sådant sätt att det som nu skett inte behöver förekomma. Vad som nu inträffat är därför anmärkningsvärt. Tyvärr är detta inte den enda gång som sådant har skett. Vi behandlar i trafikutskottet nu proposition efter proposition där det är på motsvarande sätt, och detta är olyckligt. Det är naturligtvis särskilt olyckligt när det gäller en minoritetsregering, som borde vara speciellt angelägen om att förankra sina förslag hyggligt i riksdagen.

Dessutom är det anmärkningsvärt när det gäller frågor av en karaktär som, i normal mening, inte är partiskiljande utan mera av den karaktären att vi från allmänt förnuftiga utgångspunkter skall kunna försöka komma fram till ett något så när samstämmigt resultat – även om man aldrig kan undvika att vissa intressen gör sig gällande.

Jag vill ta upp några av de punkter som det gäller. Jag skall inte gå in i alla detaljer, eftersom Sten-Ove Sundström och andra kommer att ta upp olika frågor i senare anföranden. Den kritik som har framförts i organisation efter organisation, i uppvaktning efter uppvaktning, har framför allt haft sin utgångspunkt i att regeringen har valt att, i stället för att satsa på t. ex. ungdomsorganisationer och motororganisationer och bygga upp en naturlig utbildningsfunktion i olika sammanhang, satsa på en rad byråkratiska åtgärder med registrering hit, körkort dit, åldersgräns där osv. Vi tror att det finns så mycket förnuft ute i det svenska samhället – och det hittillsvarande trafiksäkerhetsarbetet visar på det – att man inte behöver införa denna enorma mängd av byråkratiska åtgärder.

På somliga punkter är förslagen särskilt anmärkningsvärda. Det gäller t. ex. det förhållandet att man i förarutbildningen skall tvinga in människor till fyra lektioner vid trafikskola för att sedan låta dem göra resten hemma. Detta säger Claes Elmstedt är viktigt i utbildningssyfte. Det är det inte alls. Det är en utomordentligt dålig utbildningsmetod. Pedagogiskt sett är en s. k. splittrad utbildning den sämsta metoden av alla. Ena ögonblicket låter man folk få utbildning av en person, sedan skickar man hem dem till en annan person som skall fortsätta utbildningen på ett annat sätt – som säger att det du har lärt dig i körskolan är helt galet, det skall vara så här i stället. Det handlar inte på något vis om tekniska frågor, utan det är själva den utbildningspedagogiska bakgrunden som är felaktig för den här verksamheten. Dessutom sätts människorna på landsbygden i ett oerhört krångligt läge. De som bor långt upp i Västerbottens inland skall resa tiotals mil för att komma till trafikskolan för att klara en utbildning som människor i alla år hittills har klarat själva, och såvitt vi kan bedöma har klarat på ett alldeles utomordentligt sätt.

På ett annat område, som Claes Elmstedt också tog upp, nämligen lastbilschaufförernas utbildning, är faktiskt lastbilschaufförerna själva, i Transportarbetareförbundet som är deras fackorganisation, och Svenska åkeriförbundet, som anställer lastbilschaufförerna, helt överens om att man

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

vill ha den ordning som vi från socialdemokratiskt håll har begärt. Det finns alltså ett enigt branschintresse bakom uttalandet att detta skulle vara trafiksäkerhetsbefrämjande. De vill ha den här ordningen. Men Claes Elmstedt anser att kanslihuset besitter bättre kunskaper än branschen. Han säger sig alltså veta, medan man inte skall bry sig ett dugg om branschen, trots att branschen för en gångs skull är enig – man vill göra någonting helt annat än vad kommunikationsministern vill.

Det är sant att vi när det gäller huvudprinciperna för trafiksäkerhetsarbetet är överens. Det är bra att det är så. Där har som väl är inte kanslihuset gett sig in och ändrat vare sig på de förslag eller de remissyttranden som har kommit in.

På en punkt vill jag fästa kommunikationsministerns uppmärksamhet på skrivningen i utskottets betänkande. Det gäller frågan om den organisatoriska förändringen av informationsverksamheten, som vi har diskuterat av och till i riksdagen under flera år. Vi är helt överens om att det är riktigt att flytta över en del av den från TSV till NTF. Men låt mig i det sammanhanget understryka, som vi gör i utskottsbetänkandet, att när vi skall fortsätta med en överflyttning är det väldigt viktigt att kartlägga vilka konsekvenser denna får för frivilligorganisationernas verksamhet och för den massmedieinformation som trafiksäkerhetsverket hittills har skött. Låt mig kraftigt understryka att detta inte på något som helst sätt sker som någon kritik av trafiksäkerhetsverket. Det är – för att vara ett statligt verk, höll jag på att säga – ett verk som är ovanligt vitalt och rörligt i sitt sätt att jobba. Det har, tror jag, en mycket stor del i att trafiksäkerheten är så god som den är i Sverige. Jag vill gärna understryka det. Det är andra skäl som gör att en överflyttning kan vara lämplig. Men innan överflyttningen blir mera definitiv är det väsentligt att det klarläggs att de frivilliga organisationer som i dag deltar i trafiksäkerhetsarbetet fortsättningsvis också kan göra det – helst i ökad utsträckning – och att den massmedieinformation, som är en så viktig del i trafiksäkerhetsarbetet, inte äventyras. Vi har nämligen fått vissa propåer i utskottet om att detta skulle kunna bli fallet. Och det är oerhört viktigt att regeringen redovisar för riksdagen att så inte blir fallet när övergången genomförs.

Herr talman! Trafiksäkerhetsarbetet är, som kommunikationsministern också sade, ett folkligt förankrat arbete. Det intresserar många, och det angår oss alla, det är alldeles självklart. För mig är det därför en utomordentligt stor glädje att konstatera att man i Nordiska rådet har bestämt sig för att göra 1983 till ett trafiksäkerhetsår. Jag tror att det kan bli en ny avstamp för trafiksäkerhetsarbetet. Vi har haft ett fint trafiksäkerhetsarbete i gång sedan vi lade om från vänster- till högertrafik, men vi kan behöva komma in i en ny andning. Jag hoppas att den diskussion som vi för här och trafikutskottets betänkande skall bidra till det. Men jag är helt övertygad om att det nordiska trafiksäkerhetsåret på ett alldeles särskilt sätt kommer att engagera de breda folkgrupperna i det arbetet, och det finns det anledning att se med stor tillfredsställelse.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan förutom på de tre

punkter där socialdemokraterna i utskottet reserverat sig, där jag yrkar bifall till reservationerna.

Anf. 3 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Att öka trafiksäkerheten är en angelägen uppgift. Stor enighet föreligger om målet att drastiskt sänka antalet döda och skadade. Men när det kommer till medlen för att nå detta mål är naturligtvis enigheten mindre påtaglig.

På investeringssidan kan stora resurser fördelas till ett förbättrat väg- och gatunät, och så sker också i betydande utsträckning. Vägverket ägnar stor uppmärksamhet åt förbättring av vägsträckor där det händer många olyckor, och detsamma gör man i kommunernas gatuhållning. Vi moderater är klart för denna resursanvändning. Ett annat medel att nå målet är en detaljerad förbuds- och restriktionspolitik, bäst exemplifierad av ännu strängare hastighetsbegränsningar än dagens och en rad av obligatorier, såsom utökad bilbältesanvändning, ytterligare körkortspröv och åldersbegränsningar. Här är vi från moderat sida föga villiga att medverka. Vi tror mera på en allmän och frivillig satsning på utbildningssidan och utökad information. En politik som innebär kostnader och besvär för den enskilde och som bara ger marginella förbättringar säger vi nej till. Tyvärr finns det alltför många inslag av den arten i den proposition om trafiksäkerheten som vi behandlar i dag. Jag skall villigt medge att uppgiften att i en proposition formulera ett åtgärdsprogram som endast obetydligt ingriper i den enskildes frihet är svår, men det hade enligt vår moderata mening varit bättre att avstå än att göra en rad halvmesyryr, som nu har skett. Jag upprepar att vi i moderata samlingspartiet som medel att nå ökad trafiksäkerhet ser en helhjärtad satsning på den enskilda trafikantens medverkan som det mest effektiva medlet. Information och utbildning från och på olika nivåer har redan satt gynnsamma spår i olycksstatistiken, och för det kan vi tacka trafiksäkerhetsverket, NTF och andra frivilliga organisationer, skolväsendet, trafikskolor och motorcykelklubbar, för att nu nämna några exempel på krafter som även framgent bör stödjas i sitt arbete.

Stora satsningar på trafiksäkerhetsinformation ger också stora resultat. Ett sådant hoppas vi få av Nordiska trafiksäkerhetsåret 83, som ledamoten i både riksdagens och Nordiska rådets trafikutskott, Essen Lindahl, senare kommer att tala om här i kammaren. Den satsningen är ett gott exempel på praktisk nordism och vittnar om den vikt man också i våra grannländer fäster vid trafiksäkerhetsfrågor.

Herr talman! Jag övergår nu till enskilda avsnitt i trafikutskottets betänkande nr 19. Filip Fridolfsson och jag avvisar i reservation nr 2 förslaget om registrering av mopeder, helt eller partiellt. Vi finner en sådan registrering av så ringa effekt ur trafiksäkerhetssynpunkt att den inte ens hör till ämnet. Jag yrkar bifall till reservationen.

Jag yrkar också bifall till reservation nr 14 angående förbudet att gå mot rött ljus. Ett borttagande av straffsanktionen skulle innebära ett erkännande av det obestridliga faktum att fotgängaren själv bäst kan bedöma sin

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

risksituation vid övergångsställena. Det skulle vara bra för den allmänna laglydnaden, om en så föga utövad straffsanktion försvann.

I ett särskilt yttrande uttalar vi från moderat sida sympati för motion nr 1022, som vill slopa helgförbudet för trafik med tyngre lastfordon. Vi noterar dock att kommunikationsministern fortsatt uppmjukningen av förbudet och hoppas att den utvecklingen skall fortsätta, till dess endast ett absolut minimum kvarstår.

Vi avstyrker regeringens förslag om mopedkort för dem som fyller 15 år efter kravets införande. Vi tror att ett sådant kompetensbevis, som man dessutom kräver av blott en del av landets mopedåkare, inte ger effekter som står i rimlig proportion till medföljande kostnad och krångel för den enskilde.

En kinkig fråga är den om obligatorisk utbildningsstart i trafikskola för den som avser att avlägga körkortsprov som privatist. Det är svårt att avvisa tanken på att ett sådant obligatorium är inledningen till ett framtida avskaffande av denna individuella privata utbildningsmöjlighet. Att genomgå utbildningen i trafikskola är förvisso den gedignaste och tryggaste vägen för de flesta och är att rekommendera, men för icke så få är en helt privat praktisk körutbildning den enda möjliga ur kostnads- och tidssynpunkt. Vi måste därför slå vakt om den nuvarande rättigheten att avlägga körkortsprov som privatist.

När det gäller propositionens förslag om särskilda förarprov för tung motorcykel och höjd behörighetsålder för vissa tunga motorcyklar säger vi i utskottsmajoriteten nej. Vi tror mycket på den frivilliga, interna utbildning och fortbildning som bedrivs inom de frivilliga motorcykelorganisationerna. Motorcykelåkning utövas på ett helt annat sätt än av övriga trafikantgrupper som en hobbyverksamhet, som bedrivs inom livligt agerande klubbar. Såvitt vi kunnat bedöma vid sammanträffanden med representanter för dessa motorcykelorganisationer äger deras försäkringar om intresse för och satsning på utbildning för ökad trafiksäkerhet stor trovärdighet.

Till sist några kommentarer till sloandet av den obligatoriska läkarundersökningen för körkortssökande. Det åtgärden var bra. Det synprov man bl. a. i stället måste genomgå kan i fortsättningen göras på trafikskola, som har särskild apparatur härför. Detta är också bra. Men det får inte innebära att landets kunniga kår av legitimerade optiker ställs utanför möjligheten att utföra synprovning av körkortsaspiranter.

Utskottet understryker detta med att säga att det är värdefullt att såväl trafikskolorna som de legitimerade optikerna använder en säker, enkel och billig synprovningsmetod. Det förutsätter anpassade utbildningsinsatser såväl för trafikskolornas personal som för de legitimerade optikerna. Med ordet "anpassade" menar jag att man måste beakta omfattningen av redan befintliga kunskaper på detta område, när man kräver kompletterande utbildning för synprovning.

Herr talman! Jag yrkar bifall till trafikutskottets betänkande i alla delar utom dem som omfattas av de reservationer jag tidigare i detta anförande yrkat bifall till.

Herr talman! Det återstår ytterligare ett par minuter av den tid jag angivit för mitt anförande, och jag skall begagna dem till att i någon mån beröra vad kommunikationsministern sade i sitt inledningsanförande. Jag är naturligtvis glad över att han inriktar sitt misshag huvudsakligen mot socialdemokraterna, men jag vill bestämt bestrida att kommunikationsministern har rätt när han beskyller oss moderater för att ha inte en utan flera olika inställningar när det gäller trafiksäkerhet. Jag vill nämligen hävda att vi försöker uppträda och handla konsekvent. Vår konsekvens tar sig bl. a. uttryck i att vi säger nej till ett utbyggt krängel, ökade kostnader och nya inskränkningar i den enskildes frihet. Vi säger också nej till minskad tro på den enskildes satsningar på detta viktiga område.

Att två moderater av tre i utskottet går samman med socialdemokraterna när det gäller en del avsnitt i propositionen beror på denna allmänna, principiella inställning. Det är också uttryck för ett misshag med att propositionen på flera punkter blivit alltför mycket av en halvmesyr.

Den tredje moderata ledamoten i trafikutskottet, Wiggo Komstedt, har ett antal reservationer och har på ett par punkter gått med utskottet. Han har därigenom visat konsekvens i förhållande till sitt agerande såsom ledamot av trafiksäkerhetsutredningen. Han stöder alltså inte heller propositionen, herr kommunikationsminister, utan förblir lojal mot de ställningstaganden han gjort i trafiksäkerhetsutredningen.

Anf. 4 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag måste säga att det är svårt att få grepp om det här. Det ligger säkert mycken klokskap i Bertil Zachrissons eloge till utskottskansliet. Det kan inte ha varit särskilt lätt att hänga med i alla de turer som utskottet har presenterat.

Bertil Zachrisson säger att vi i departementet har snickrat ihop propositionen efter eget huvud och struntat i vad remissinstanserna sagt. Rolf Clarkson säger att vi gjort en halvhjärtad insats.

Faktum är att vi i propositionen på de mest vitala punkterna tagit hänsyn till trafiksäkerhetsutredningens enhälliga betänkande. Vad remissinstanserna har sagt har vi också tagit hänsyn till. De flesta remissinstanser har i stort sett tillstyrkt utredningens förslag. I utredningen har suttit ledamöter av denna riksdag tillhörande i varje fall de fyra största partierna – jag kommer inte ihåg om vpk var representerat i den.

Jag är naturligtvis den förste att erkänna att man inte måste följa en utrednings förslag. Det kan tillkomma omständigheter som gör att man får avvika från det. Men remissinstanserna har i stort sett slutit upp bakom utredningens förslag, och när det gäller de mest kontroversiella frågorna – om det finns några sådana, och det gör det tydligen – har regeringen också följt remissinstansernas yttranden.

Det vore intressant om Bertil Zachrisson litet bättre ville precisera på vilka punkter vi har underlåtit att ta hänsyn till remissinstanserna. Vilka remissinstansers synpunkter är det vi har lämnat därhän?

Att det kan ske en modifiering i vissa fall för att sammanjämka olika

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

ståndpunkter är ju ingenting ovanligt. Det har vi naturligtvis fått göra på en del punkter.

Bertil Zachrisson sade vidare att antalet motioner visar att propositionen är dålig. En massa motioner har enligt hans mening väckts för att man är kritisk till propositionen. Tillsammans med de motioner som har väckts under allmänna motionstiden är det 40–50 motioner. Hur många av dem har utskottet tillstyrkt? Det är inte många. Hur kan Bertil Zachrisson ta antalet motioner till intäkt för påståendet att propositionen är dålig, när utskottsmajoriteten avstyrkt motionerna och i alla väsentliga delar ställer upp på propositionen?

Bertil Zachrisson sade att förslaget om fyra lektioner i körskola måste förkastas. Det är en från pedagogisk synpunkt felaktig metod. Det är bättre att var och en får köra efter eget huvud, sade Bertil Zachrisson. Det är säkert riktigt i många fall. Men att höja upp det till allmän regel är nog litet äventyrligt, Bertil Zachrisson. Det finns ju här i landet utbildning även på andra områden. Har Bertil Zachrisson som f. d. utbildningsminister även där uppfattningen att det är tillrådligt att avstå från obligatorisk utbildning? Det skulle vara intressant att föra den diskussionen vidare.

Utredningen ansåg att antalet obligatoriska lektioner borde vara åtta. Vi har reducerat det antalet, eftersom vi tyckte att det var litet väl kraftigt tilltaget. Vi har alltså gått ifrån utredningens förslag i fråga om antalet lektioner men inte i fråga om principen. Remissinstanserna har tillstyrkt praktiskt taget hundra procentigt men inte bundit sig för antalet lektioner, så egentligen har vi inte gått ifrån remissinstanserna där heller.

I frågan om motorcykelkörkort säger både Bertil Zachrisson och Rolf Clarkson att utbildningen är oerhört viktig. Varför är ni då så rädda för att den som har gått igenom en utbildning skall visa ett intyg på det? Det förvånar mig mycket. Rolf Clarkson och Bertil Zachrisson säger att motorcykelorganisationerna klarar detta. Ja, det gör de på ett utmärkt sätt. Problemet är bara att endast 10 % av motorcyklisterna är anslutna till organisationerna. Vore procentsatsen större skulle det vara lättare att resonera som ni gör. Och det finns faktiskt ledare för motorcykelorganisationerna som tycker att ett speciellt prov eller intyg för förare av tung motorcykel är bra. Det är alltså ingen entydig uppfattning som ni redovisar.

Jag är litet fundersam över vad orsaken kan vara till att man så här vidlyftigt och litet svulstigt talar om hur viktigt det är att målsättningen för trafiksäkerheten läggs fast, hur viktigt det är med utbildning och med än det ena, än det andra. Men när sedan den allmänna debatten sätter i gång och olika intressen börjar stå mot varandra, då sviktar man i de olika detaljfrågorna, då vill man inte ta steget fullt ut och dra konsekvenserna av sina egna storvulna visioner. Det är det intryck som man får när man läser trafikutskottets betänkande och ser hur majoriteten har trixat sig fram för att vara alla till lags. Det är ett intryck som jag tror att de flesta får som tar del av betänkandet.

Bertil Zachrisson säger också att det är registrering hit och registrering dit.

Jag vet inte vad han menar. Vad det handlar om är bara att den utbildning som vi alla är överens om, skall avslutas med ett intyg på att man klarat den utbildningen. Om det är en registrering hit och registrering dit lämnar jag därhän.

En registrering som jag tycker är onödig är den som Bertil Zachrisson och andra vill ha av mopeder som ägs och framförs av gamla människor, som kanske kör med den någon mil om dagen. De skall registreras. Det vill majoriteten. Det är inget krångel och ingen byråkrati. Det är ganska intressant att ta del av sådana upplysningar.

Anf. 5 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Jag tror det är uppenbart för alla att grunden till att vi har fått den här osäkerheten i diskussionen om en rad konkreta delar som gäller trafiksäkerheten är att regeringen har härjat fritt när den bedömt både utredningen och remissvaren. Jag hänvisar igen till den ström av organisationer som har begärt företräde för trafikutskottet. Det är alldeles uppenbart att regeringens förslag inte är förankrat hos allmänheten. Det är grunden för de reaktioner som finns i dag. Det är inte något påfund från partisynpunkt. Jag upprepar att detta egentligen inte är någon partiskiljande fråga. Normalt har vi i riksdagen – det tror jag att alla kan intyga som har sysslat med detta – behandlat dessa frågor under väldigt stor enighet. Grunden är att vi har upplevt att här finns väldiga motsättningar. Vi har försökt samla upp argumenten.

Jag upprepar gärna min eloge till kansliet. Det har faktiskt haft ett ganska omöjligt arbete, ett arbete som skulle ha utförts i kanslihuset.

Kommunikationsministern säger att vi vill ha registrering hit och registrering dit. Men det är inte så. Det är ni som har genomfört ett system, som kommer att verka utomordentligt egendomligt. Vad är det för klokskap i att somliga mopeder skall vara registrerade men inte andra? Hur skall försäkringsbolagen, polisen och allmänheten kunna uppfatta att det är något slags klokskap att en moped är registrerad men en annan inte? Somliga mopedister skall vara försedda med körkort men andra inte. Hur skall polisen och allmänheten uppfatta detta? En 17-åring kan åka utan körkort, men en 15-åring måste ha det. En 20-åring har inte körkort men nästa man har det, osv. Vilket system är detta? Är det ordning? Innebär det säkerhet i trafiken att genomföra en ordning, som ger en sådan splittrad bild av verkligheten?

Detta har vi reagerat mot. Det är byråkrati och krångel men ingen hjälp alls när det gäller att öka trafiksäkerheten.

Jag talade om den splittrade utbildningen i körskolorna. Men jag tycker inte alls att var och en skall få utbilda sig efter eget huvud. Det finns ganska bestämda regler för hur utbildningen skall gå till. Den som man kör upp för skall kolla att allt är O.K. Vad jag har angripit är den splittrade utbildningen, att man får ett råd av en lärare i fyra timmar och sedan ett annat råd av någon annan i andra delar av utbildningen. Här är det viktigt att vara konsekvent. Dessutom har erfarenheten hittills inte givit anledning att tro att det nuvarande systemet behöver ändras. Tvärtom har det fungerat bra.

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet*

m. m.

Anf. 6 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Med tanke på den korta repliktiden skall jag börja med att instämma i vad Bertil Zachrisson nyss sade om det som jag själv tycker är närmast klåfingriga halvmesyrer när det gäller registrering av mopeder. Det har inte mycket med trafiksäkerhet att göra. Vissa delar av svenska folket som kör moped skall ha mopedkörkort men andra delar inte. Dessa saker faller på sin egen orimlighet.

Jag vill emellertid försäkra kommunikationsministern att jag fattar detta såsom i det stora hela relativt betydelselösa detaljer från trafiksäkerhetssynpunkt. Vi är överens om de stora linjerna och åtgärderna. Vad jag möjligen skulle vilja upphålla mig litet längre vid än just detta är frågan om motorcyklarna. Det är ett känsligt kapitel. De flesta svenska medborgare tycker nog att motorcykeltrafiken är riskabel och att här bör göras någonting.

Den argumentation som förs av de frivilliga motorcykelorganisationerna har övertygat mig och min kollega i trafikutskottet, Filip Fridolfsson, om att vi skall avvisa propositionens förslag. Organisationerna är kritiska mot trafiksäkerhetspropositionens åtgärder. De säger att kommunikationsministerns uttalande om den senaste tidens skrämmande olycksfallsutveckling är medvetet felaktig. Den olycksfallsstatistik som har förelagts såväl kommunikationsministern som SMC av trafiksäkerhetsverket visar att antalet olyckor per 1 000 motorcyklar är 18,07, det lägsta antalet olyckor sedan 1970. Här står uppgift mot uppgift.

Jag är alldeles övertygad om att det måste vara minst lika riskabelt att låta en 18-åring färdas i en 300–400-hästars sportbil utan andra restriktioner än körkort som att han får köra motsvarande tunga motorcykel. Då måste han vara 20 år och ha särskilt körkort för detta. Det måste finnas en konsekvens i de krav som man ställer på trafikanter med ungefär samma bakgrund.

Jag tror för min del att mycket mer än med obligatoriska timmar, obligatoriska prov och obligatoriska åtgärder står att vinna genom att på ett så tidigt stadium som möjligt i trafikskolorna och fortlöpande via massmedia visa trafikanterna hur folk ser ut efter trafikolyckor. Det tror jag på ett helt annat sätt tar den enskildes uppmärksamhet i anspråk och får honom att reagera i fortsättningen.

De som har sett hur krockskadade människor ser ut sätter på sig bilbältena, även när de färdas i baksätet. De som vet att även baksätespassagerare blir söndertrasade till otrolighet gör det frivilligt. Det behövs inget obligatorium.

Anf. 7 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag vill gärna säga, för undvikande av alla missförstånd, att jag är minst av alla anhängare av krångel och byråkrati. Vi har faktiskt ansträngt oss i departementet, i varje fall sedan jag kom dit, för att avlasta en hel del på det här området, och det gäller olika sektorer som sorterar under departementet.

Men det finns ju ändå vissa saker som vi måste ta itu med. När det gäller

exempelvis intyg om fullgjord utbildning för motorcykel finns det ingen entydig opinion. Jag anförde det i mitt tidigare inlägg, och jag kan försäkra Bertil Zachrisson att vi har kontakter med verkligheten. Då menar jag inte bara de instanser som uttalat sig när utredningen varit ute på remiss. Vi får fortlöpande ta emot brev och telefonsamtal. Jag medger gärna att många av dem som hör av sig är litet lågmälda, men icke förtyllmäter jag dem också värde. Det är kanske litet skillnad mellan mig och Bertil Zachrisson därvidlag – jag vet inte.

Jag upprepar min fråga till Bertil Zachrisson: Vilka remissinstanser är det som regeringen har lämnat därhän? Bertil Zachrisson sade ju i sitt första inlägg att det finns remissinstanser som vi inte har brytt oss om. Jag är intresserad av att få veta vilka det är.

Vi har faktiskt tagit hänsyn till remissinstanserna. Somliga har vi kunnat följa helt, andra har vi tillmötesgått i vissa delar. Något annat vore ju en orimlighet. Även om remissinstanserna har olika uppfattningar, finns det alltid något som är användbart. Det är vad som har skett i den här frågan, såväl som i så många andra.

Jag kan hålla med Rolf Clarkson om att en del av de frågor vi nu diskuterar är detaljfrågor. Lösryckta var för sig är de det, men insatta i ett mönster utgör de tillsammans en väg att beträda för att nå de målsättningar för trafiksäkerheten som vi alla tycks vara överens om.

Det är ändå bra att vi är överens om målsättningarna. Att man sedan kan diskutera vägarna dit är tydligt, men man skall inte förringa de mindre frågorna i det här sammanhanget. Jag tycker nog att propositionen har gjort en avvägning mellan vad som är nödvändigt för att uppnå målsättningen och vad man bör undvika för att inte belasta enskilda människor med för mycket av registrering och pålagor eller vad vi nu vill kalla det för.

Det är bl. a. det som har varit drivfjädern när det gäller mopedregistreringen. Man kan göra sig lustig över att en del mopeder skall vara registrerade och andra inte. Men som jag sade i mitt huvudanförande tar det inte särskilt lång tid förrän nyansaffningen av mopeder har skett i sådan omfattning att de flesta är registrerade.

En äldre person någonstans i glesbygden som köper en ny moped vet då att den är registrerad och att den skall vara det. Däremot är det inte nödvändigt att tvinga dem som har gamla mopeder kvar ytterligare några år, en mycket liten andel, till att registrera sina fordon. Jag tycker att man kan kosta på sig den generositeten. Det är detta propositionen går ut på och ingenting annat.

Anf. 8 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Det skulle faktiskt ta rätt lång tid innan alla mopeder var registrerade; det finns de som påstår att det skulle ta 30 år. Därutöver skulle det skapa väldiga risker för svarthandel och allt möjligt som inte är önskvärt. Försäkringsbolagen – som är en sådan där remissinstans som inte riktigt har blivit avlyssnad, för att nämna en av många – påpekar ju att det här förslaget för stora komplikationer med sig.

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Som sagt är remissinstanserna många. Det är praktiskt taget alla motororganisationer som sysslar med den här typen av frågor. Det är de flesta av de organisationer som arbetar med trafiksäkerhetsfrågor. Det är branschorganisationer av typ Transportarbetareförbundet och Åkeriförbundet. Och jag talar nu inte bara om de saker som vi har olika meningar om och där vi är i minoritet, utan även om en rad av de andra frågorna. Det går alltså att nämna stora grupper. Jag påpekar igen att jag tror att en av anledningarna till att det har varit ett så kraftigt motionsskrivande i de frågor som är berörda och som vi diskuterar just är att man inte har lyssnat på remissinstanserna.

Sedan kan man diskutera om det här är detaljfrågor. Det är klart att det är, sett ur helhetens synpunkt, men den enskilda människan upplever dem inte som detaljfrågor, utan som ett slags intrång från samhällets sida där det inte är nödvändigt. Samhället skall gå in och t. o. m. använda byråkratin när det är nödvändigt för att ge de enskilda människorna skydd – det tror jag vi alla är överens om – men däremot skall man inte låta samhället gå in med en byråkratisk apparat där det finns skäl att anta att de enskilda människorna klarar detta bättre själva. Och det är vårt intryck av den verksamhet som har bedrivits hittills. Trafiksäkerhetsarbetet hittills visar att det har gått. Därför tror jag att inriktningen på trafiksäkerhetsarbetet skall vara att förstärka de frivilliga organisationernas och ungdomsorganisationernas roll. Även om det bara är 10 %, Claes Elmstedt, som tillhör motororganisationerna eller motorcykelorganisationerna, är det ju väldigt många fler som använder deras tjänster. Såvitt jag förstår är det därför ganska naturligt att se dem som ett av de organ som kan hantera åtskilligt av det som vi önskar se utvecklas i trafiksäkerhetsarbetet framöver.

Jag understryker än en gång att i fråga om den grundläggande målsättningen för trafiksäkerhetsarbetet är vi överens, och detta är en mycket bra utgångspunkt. Men samtidigt är det viktigt, när vi nu går vidare, att de frivilliga organisationernas verksamhet förstärks i det framtida trafiksäkerhetsarbetet.

Anf. 9 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag skall använda denna replik till att understryka ett förhållande som jag tycker inte har tillräckligt framhållits i trafiksäkerhetsdebatten, nämligen den ytterligt gynnsamma utveckling på olycksfallsstatistikens område som har skett under de senaste åren. Vi har på senare år fått en påtaglig nedgång i antalet olycksoffer – dödade och skadade.

Det är självklart att, när vi nu befinner oss i förlig vind med en stadigt förbättrad trafiksäkerhet, klimatet inte är gynnsamt för att införa en serie detaljrestriktioner och bestämmelser. Man vill hellre satsa vidare på att denna utveckling skall fortsätta som ett resultat av information och upplysning. Det är grunden till vår moderata linje.

Jag hävdar att den är moderat, därför att vi – två av tre moderater i trafikutskottet – tycker att vi har uppträtt konsekvent när det gäller samtliga punkter i propositionen. Och jag tror att de kommande voteringarna

kommer att ge mig rätt på den punkten.

Här är alltså en gemensam nämnare, nämligen att satsa på frivilligheten och tilltron till att den enskilde kan agera på ett bättre sätt i trafiken i framtiden.

Anf. 10 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! För att inga missuppfattningar skall uppstå vill jag med anledning av Bertil Zachrissons senaste inlägg säga att propositionen förespråkar att motorcykelorganisationerna skulle få ansvaret för utbildningen av motorcykelförare. Det är regeringens uppfattning. Med detta visar regeringen det förtroende för organisationerna som de förtjänar. Man har här framställt det som om det skulle vara någon annan relation mellan regeringen och motorcykelorganisationerna. Så är inte fallet. Vi har fullt förtroende för organisationerna, och vi är beredda att ge dem det här ansvaret. Men utbildningen skall de alltså få ta hand om.

Talmannen anmälde att Bertil Zachrisson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 11 BERTIL JONASSON (c):

Herr talman! Proposition 1981/82:81, som ligger till grund för det betänkande som vi nu behandlar, innebär många goda förslag till ytterligare förbättringar när det gäller trafiksäkerheten. Kommunikationsministern har här redogjort för innehållet. Han har också anfört en hel del synpunkter på utskottsbetänkandet. Han har bemött socialdemokrater och moderater som varit emot propositionen. Jag skall då för den skull kunna fatta mig något kortare än vad jag hade tänkt mig och tala om centerns reservationer, där vi har följt upp kommunikationsministerns förslag. Jag vill också säga att det inte bara är vi som står bakom dessa synpunkter, utan det är flera som är med. Alla som har studerat utskottsbetänkandet kan se att det utgör ett ovanligt märkligt mönster när det gäller hur olika personer ifrån olika partier har agerat.

Även om lagstiftning och trafiksäkerhetsarbete ganska väl har lyckats att nedbringa antalet trafikolyckor och därmed minska antalet dödade i trafiken, måste vi konstatera att trafikolyckorna fortfarande skördar många liv och förorsakar många skador på människor.

Förutom mänskligt lidande och många tragedier med långtgående följder kostar olyckorna stora pengar genom sjukvård m. m. för samhället. Därför får vi aldrig släppa taget när det gäller att genom åtgärder av olika slag förbättra trafiksäkerheten. Det beslut vi så småningom går att fatta är ett ytterligare steg på vägen för en förbättrad trafiksäkerhet. Steget i förbättrande syfte skulle enligt min mening ha varit ännu effektivare, om utskottet i högre grad än vad som nu sker hade följt utredningens och propositionens förslag.

Av utskottsbetänkandet och reservationer framgår enligt min uppfattning att många av utskottets ledamöter har stirrat sig blinda på motverkandet av

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

byråkrati och har satt friheten som främsta mål. Även om jag rent allmänt ansluter mig till den principen och aktar den högt när det gäller samhällsarbete i stort, vill jag dock på denna punkt anmäla skäl för en annan uppfattning. Om vi genom strängare regler och lagstiftning kan rädda människoliv och hålla tillbaka lidande, tragedier m. m., är det värt mödan att underkasta sig vissa besvär och visst byråkratiskt krångel.

Jag tänker då speciellt på kommunikationsministerns förslag i propositionen om körkort eller kompetensbevis för förande av moped, som utskottsmajoriteten går emot. Enligt propositionens förslag skulle mopedkort krävas för dem som önskar föra moped och som efter lagens ikraftträdande fyller 15 år. För dem som vid lagens ikraftträdande har fyllt 15 år skulle något krav på mopedkort inte gälla. Dessa torde ha vana att köra moped, och därför skulle de vara befriade från körkortskrav. Jag tycker att detta är en rimlig kompromiss, som alla skulle kunna ställa sig bakom.

Här bör inte partitaktik få förekomma. Efter att ha studerat reaktionerna i detta sammanhang, kommer jag inte ifrån att det är just partitaktik som har styrt många. Nej, här gäller det att rädda liv. Centerpartisterna i utskottet, Rune Torwald, Gösta Andersson och jag, har dock blivit ensamma när det gäller att på denna punkt stödja propositionen. I reservation nr 3 har vi yrkat på införande av mopedkort för dem som efter lagens ikraftträdande uppnår behörighetsåldern 15 år, och jag yrkar bifall till denna reservation. Jag vill samtidigt ha sagt att Danmark har använt sig av detta system och att det har gått bra.

Flera föräldrar som mist sina barn i mopedolyckor efter barnens 15-årsdag har gråtande vädjat om samhällets stöd för kravet på mopedkort för att rädda kommande ungdomars liv. Det är dessa människors vädjanden som jag vill vidarebefordra, när jag ber om riksdagskamraternas stöd för reservation nr 3.

Enligt Rolf Clarkson skulle inte effekterna av dessa åtgärder stå i en rimlig proportion till samhällets kostnader. Hur gör man sådana ekonomiska beräkningar? Bedömningen beror ju på hur Rolf Clarkson har räknat i detta fall. Det är klart att utbildning och viss byråkrati kostar litet pengar, men om man därigenom kan undvika kostnader för sjukvård och annat, så är det ett tungt vägande skäl för förslagen. Och hur skall man beräkna värdet av en 15-åringens liv? I 15-årsåldern har ungdomarna fått en utbildning, ser positivt på tillvaron och är beredda att göra en insats – och så släcks livet. Vi måste, herr Clarkson, ha ett ansvar i detta fall. Jag kommer inte ifrån det.

Bertil Zachrisson säger att regeringen inte har stöd för sina förslag hos människorna. Det är fel, Bertil Zachrisson. Hur skulle ni f. ö. ha kunnat undersöka det? Bertil Zachrisson nämnde de många brev som vi har fått. Men brev får vi från alla fronter – det vet varenda en i detta hus. Människor reagerar så olika, och vi har 8 miljoner människor i detta land. Ser vi saken mot denna bakgrund, går det inte att resonera på det sätt som Bertil Zachrisson gör.

Bertil Zachrisson säger också att det inte finns något skäl för att 17-åringar inte skall behöva ha mopedkort men väl 15-åringar. Enligt honom kan inte

människor förstå att det skall vara en sådan skillnad. Det är klart att det kan låta konstigt med denna skillnad, men kom ihåg att de som har kört moped och klarat den svåra första tiden nu har blivit äldre och fått erfarenheter och ett bättre omdöme. Då kan det, som kommunikationsministern sade, vara onödigt att besvära dem med ett mopedkort.

Vitsen och avsikten med ett mopedkort är ändå att det skall fylla en funktion vid introduktionen, när ungdomarna får börja köra moped. Det är då som de tycker att det är så roligt – de kastar sig på mopeden och åker. Visst är det trevligt när människor har roligt – det är jag den förste att understryka – men det är inte roligt att göra de erfarenheter som jag har gjort. Jag har alltså lyssnat till många människor som har gråtit för att deras barn, som de väntat sig så mycket av, inte längre finns till.

Wiggo Komstedt har suttit med i denna utredning, och han går ännu längre – vilket jag har förståelse för. Han vill att alla mopedister skall ha mopedkort. Vi har inte gått fullt så långt, eftersom vi har hoppats att ändå få majoritet för ett riktigt förslag. Förslaget i reservation 3, som grundar sig på regeringens förslag, är en bra kompromiss. Jag anser att riksdagens ledamöter borde följa denna reservation.

Beträffande mopedregistrering har vi centerpartister i utskottet följt propositionens förslag om obligatorisk registrering av mopeder. Genom ett sådant förfarande skulle vi få en bättre kontroll och därmed bättre kunna motarbeta stölder o. d. Registreringen skulle också underlätta identifiering av väskryckare och motverka trimning. Genom att inte kräva registrering av äldre mopeder anser vi att mycken byråkrati skulle kunna undvikas. Wiggo Komstedt har för sin del begärt att alla mopeder skall registreras. Wiggo Komstedt har suttit med i utredningen och vet litet mer. Man kan inte heller så enkelt, som socialdemokrater och övriga moderater gör i detta avseende, gå ifrån verkligheten. Vårt förslag i reservation 1 är en bra kompromiss, och jag yrkar bifall till denna.

I reservation 5 av centerpartiets och folkpartiets representanter samt Wiggo Komstedt behandlas obligatorisk utbildningsstart i trafikskola. Vi följer regeringens förslag om fyra obligatoriska lektioner. Vi anser att detta kan ge den bästa starten och möjligheten att utbilda människor till goda och ansvarsfulla förare. Jag yrkar bifall till reservation 5.

Erfarenheten har visat att ett särskilt förarprov för tung motorcykel behövs. En övergång från lätt till tung motorcykel innebär en stor förändring, och detta bör beaktas. Därför har kommunikationsministern föreslagit att ett särskilt förarprov skall krävas för tung motorcykel. Centerpartisterna, folkpartisterna och Wiggo Komstedt har ställt upp på detta förslag. Men genom en samverkan mellan socialdemokraterna och två moderater har vi inte fått majoritet för vårt förslag. Min partikamrat Rune Torwald kommer senare att ta upp denna fråga. Jag vill ändå nu yrka bifall till reservation 7.

För förande av vissa tunga motorcyklar har kommunikationsministern föreslagit 20 år som behörighetsålder. Vi centerpartister och folkpartister i utskottet delar principiellt denna uppfattning. Vi har dock inte funnit

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

anledning att reservera oss mot utskottsmajoritetens uppfattning, med hänsyn till brister i olycksfallsstatistiken. Denna kunde annars ha gett bättre belägg för detta förslag. Vår uppfattning, dvs. att detta förslag i princip är riktigt, har vi tillkännagivit i ett särskilt yttrande.

Herr talman! Trafiksäkerheten är en stor och väsentlig fråga. Det har också accentuerats på det sättet att Nordiska rådet har sagt att 1983 bör bli ett trafiksäkerhetsår. Jag skall inte närmare gå in på det. Jag vill emellertid säga att vi alla måste ta vårt ansvar för att få bästa möjliga trafiksäkerhet och rädda människoliv. Det är en stor uppgift för alla, och här får inte partitaktiken lägga hinder i vägen för nödvändiga beslut.

Med detta yrkar jag, herr talman, bifall till reservationerna 1, 3, 5 och 7 och i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 12 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Som replik på vad Bertil Jonasson nyss har sagt måste jag säga att den talekonst som han här har utvecklat känns besvärande. Bertil Jonasson är ju en hedersman, men jag undrar om den sorts argumentering, känslomässigt i och för sig berättigad, som han förde är den rätta i en debatt av det här slaget.

Under decennier har tiotusentals människor i vårt land dödats och i varierande svårighetsgrad handikappats. Jag tror att vi alla har sorgliga fall i vår vän- och släktkrets med människor som fallit offer för trafiken. Men jag tycker inte att det är riktigt att bygga upp en argumentation på sådana personliga erfarenheter. Om vi vill undvika sådant i fortsättningen finns det ju bara ett enda alternativ, Bertil Jonasson, och det är att upphöra med all fordonstrafik, att bara tillåta gångtrafik och knappt det. Med utgångspunkt i Bertil Jonassons resonemang är det ju faktiskt omöjligt att garantera att ett enda människoliv sparas, om vi inför mopedkort. Bertil Jonasson inser säkert själv att detta är en argumentering som inte håller.

Jag känner det som sagt väldigt besvärande. När man här försöker följa en linje av progressivitet genom att utöka trafiksäkerheten och så långt som möjligt skapa ett skydd för den enskilde samtidigt som man tror att den enskilde skall kunna motsvara ett förtroende, då vill man inte bli satt i någon slags bödelsposition. Vi har alla samma strävan: att spara människoliv och att minska antalet skadade i så stor utsträckning som möjligt – det tror jag att jag kan stå för när det gäller både mig själv och mitt parti.

Anf. 13 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Bertil Jonasson säger att vi får brev från allmänheten i praktiskt taget alla frågor, och det lät på honom nästan som om han tyckte att man inte skulle bry sig om dem. Men det anmärkningsvärda är ju att vi i det här sammanhanget har fått så många och att reaktionen har varit så omfattande. Det tror jag också Bertil Jonasson kan vittna om.

Men, Bertil Jonasson, huvudfrågan när det gäller de detaljer där vi nu har olika mening – och de är tyvärr många – är inte om ett effektivt trafiksäkerhetsarbete skall bedrivas genom att man utökar byråkratin på ett

stort antal punkter eller inte. Huvudfrågan är om inte det arbetet i stället skall ske genom att man bygger ut utbildningen i skola och i frivilligorganisationer. Vi är som väl är överens om detta, men vi är inte överens om att man skall införa en omfattande byråkrati. Det är detta senare som vi träter om. Låt mig säga, herr talman, med all respekt för – som utskottets vice ordförande sade – hedersmannen Bertil Jonasson, att det är litet säreget att uppleva värmilnningen Bertil Jonasson som byråkratins riddersman här i kammaren.

Anf. 14 BERTIL JONASSON (c) replik:

Herr talman! Mina goda kamrater Rolf Clarkson och Bertil Zachrisson angriper mig här genom att ifrågasätta min argumentering. De tycker att jag uppträder på ett märkligt sätt, och de har naturligtvis rätt att tycka det.

Jag vill först säga att jag är kolossalt mycket emot allt vad byråkrati heter. Allt sådant skall motverkas, och arbetet skall förenklas och göras effektivt. Men i det här fallet har jag blivit så påverkad av vad man berättat för mig och jag har sådana erfarenheter när det gäller de här frågorna att jag måste reagera. Jag skulle inte känna mig förlåten i mitt innersta om jag inte gjorde det vid ett sådant här tillfälle. Föräldrar har skildrat sin situation för mig. De har berättat hur omöjligt det har varit att få ungdomarna att tänka sig för. Ungdomarna har sagt: Det är ingen fara. Det här vet väl vi bättre, och vi behöver ju inte ha körkort. Jag citerar ordagrant vad en av dem sade: "De" dvs. myndigheterna, "vet väl bättre att det inte behövs." De tror alltså inte att det är farligt att köra moped utan utbildning. Sedan kan det inträffa att någon av dem kör ihjäl sig samma dag som han eller hon fyller 15 år.

Det kan synas hårt att kräva mopedkort för 15-åringar, men om man på detta sätt kan rädda livet på en och annan 15-åring, så har man gjort en insats. Det behöver inte betyda så mycket byråkrati. Dessa ungdomar måste helt enkelt få utbildning, och det gäller att göra klart för dem att de för att få ett mopedkort måste sätta sig in i vad det betyder att köra moped. De måste känna till olika trafikregler, innan de får köra.

Det är, herr talman, bakgrunden till mitt sätt att resonera. Om andra sedan tycker att jag är naiv och slår på känslosträngarna, så må de tycka det. Det här är mitt motiv. Jag sätter ungdomarnas liv långt framför hänsynen till den byråkrati som möjligen kan uppstå. Den betyder litet i förhållande till de människoliv som kan räddas.

Anf. 15 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Käre Bertil Jonasson! Jag tror inte det finns den ringaste gradskillnad i den sorg som drabbar efterlevande till den som har dödats, vare sig denne hade körkort eller ej.

Anf. 16 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! I all vänskaplighet och med all respekt för Bertil Jonassons personliga upplevelser vill jag säga att det inte kan förhålla sig så att man räddar liv bättre bara därför att somliga har körkort och andra inte. Det blir

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

ju följden av det lagda förslaget. Att somliga skall ha mopedkort och andra inte samt att somliga mopeder skall registreras och andra inte, kan inte vara en bra ordning. Den ter sig snarare egendomlig. Antingen skall alla ha mopedkort eller också får vi bygga på den frivillighet som vi hittills har byggt på. Jag tror att själva grunden för ett effektivt trafiksäkerhetsarbete är att få de många människorna i landet engagerade i det. Det kan aldrig byråkratin klara av men väl frivilligorganisationerna.

Anf. 17 BERTIL JONASSON (c) replik:

Herr talman! Jag skulle önska att vårt samhälle fungerade på det sätt som Bertil Zachrisson uttrycker det. Det skulle alltså fungera utan lagar och förordningar, och vi skulle kunna lita på människorna. Vem vore mer glad än jag om det förhöll sig på det sättet! Men tyvärr gör det inte det. Vi är tvungna att ha lagar och förordningar som styr trafikverksamheten. Det gäller också på alla andra områden, vilket vi borde vara överens om.

I denna fråga anfördes såväl i propositionen som i utredningen och av reservanterna att det behövs ett mopedkort för dem som fyller 15 år men inte för dem som redan har körkort. Det kan för all del, som Bertil Zachrisson säger, förefalla litet snett. Men kvar står det faktum att det främst är de som fyllt 15 år och börjat köra moped som råkar ut för trafikolyckor. Det är dessa olyckor som skulle kunna undvikas genom ett mopedkort.

Anf. 18 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Den proposition och det betänkande som vi nu behandlar berör enligt rubriken riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet. Men de mera långsiktiga åtgärderna får man verkligen leta efter i betänkandet. För det mesta behandlas de traditionella selektiva åtgärderna som utbildning, fordonskontroll, förbud och prov, bilbältet, belysningen och vägskyltarna. I propositionen medges också att det blir allt svårare att finna enskilda åtgärder som ger direkta och påtagliga resultat. Man talar om att "de stora reformernas tid nu är förbi". Det är litet av uppgivenhet i detta resonemang.

Det är inte min avsikt att visa nonchalans mot värdet av selektiva åtgärder. De kan ha sin positiva betydelse för att bl. a. begränsa t. ex. skadornas omfattning vid en kollision. Så är utan tvivel fallet med exempelvis bestämmelserna om obligatoriskt användande av hjälm när det gäller motorcyklister eller av bilbälte i bilarnas framsäte. Och visst kan man väl fortfarande förbättra belysning och annan teknisk utrustning på fordonen, men det blir allt svårare att finna på något nytt, vilket för övrigt, som jag nyss sade, också erkänns i propositionen.

Om, herr talman – som nu är fallet – inom loppet av några år tiotusentals människor dödas och hundratusentals skadas och lemlästas i vägtrafikolyckor och om dessa trafikolyckor förorsakar samhället många miljarder i kostnader som går att ungefärligt beräkna, och ännu flera miljarder i svårberäknade humankostnader, räcker det inte med selektiva åtgärder eller förbättring av vägstandarden eller trafikmiljön. Situationen kan illustreras

med några citat ur trafiksäkerhetsverkets anslagsframställning för innevarande budgetår:

”En familj på fyra personer är risken att minst en av familjemedlemmarna under livstiden dödas eller skadas i en vägtrafikolycka 83 %. Risken att minst en dödas eller skadas är 44 %.”

”Av alla män i åldern 15–19 år som avlider, så svarar olyckor i vägtrafiken för 43 % och i åldern 20–24 år för 27 % av fallen.”

Så här får det bara inte fortsätta.

Antalet offer i trafiken har aldrig behandlats som en restriktion för vidare utbyggnad och tillväxt av bilismen. Så sker inte heller i förevarande betänkande.

I vpk:s motion 1981/82:279 framhålls att avgörande förbättringar av trafiksäkerheten hör ihop med åtgärder på trafikpolitikens område, och det är det som jag vill tala litet grand om här. När det gäller trafikolyckorna är orsakssammanhanget klarlagt, och det finns verksamma åtgärder att ta till. Det är definitivt de politiska instansernas skyldighet att ta fram förslag och fatta de beslut som fordras för att förändra trafikapparaten. Sambandet mellan trafikpolitik och trafiksäkerhet går inte att bestrida. Enligt min mening måste en ökad grad av styrning och planering in i bilden. Bilismen och bilindustrin har fått styra utvecklingen, eftersom den snabba tillväxten av bilismen har ansetts främja viktiga politiska mål som sysselsättning och ekonomisk tillväxt. Bilism och välfärd har gjorts till identiska begrepp. I stället för en planering av bilismen har vi fått en planering för bilismen. Bilismens stormande utveckling har kunnat äga rum som ett spontant skeende, och någon samlad transportförsörjningsplan har aldrig funnits.

Herr Clarkson, som är ledamot av trafikutskottet, nämnde i debatten att det har skett en minskning av trafikolyckorna, och han refererade då till det frivilliga trafiksäkerhetsarbetet. Men att den relativt begränsade minskning av antalet bilar i trafik och av mängden levererat motorbränsle som skett under senare år medfört en minskning av antalet dödade och skadade är endast en bekräftelse på sambandet mellan dessa faktorer. Det medges också av trafiksäkerhetsverket att detta samband finns.

Förutom de direkta trafikskadorna förorsakar bilismen en betydande miljöförstöring i form av förgiftning av luften och höga bullernivåer. Sådana skador är självfallet mycket svåra att kvantifiera i ett visst antal miljarder kronor. Från vpk:s sida har vi i motion 1981/82:280, som kommer att behandlas senare under riksmötet, gjort gällande att det är en viktig uppgift för oss politiker att åstadkomma en minskning av bilismen, främst i tätorterna, men även mellan dessa. En sådan linje innebär inte att vi förkastar personbilen. Den kommer även framdeles att spela en stor roll i det svenska transportnätet, och den är ofta oersättlig som transportmedel i glesbygden för att nå ensligt belägna fritidsområden osv. Även för handikappade har bilen stor betydelse. Men det är ett dyrbart energi- och resursslöseri när människor åker en och en i sina privata bilar till och från arbetet, till och från större tätorter osv.

Det är klart att om vi skall åstadkomma en radikal minskning av bilismen i

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

tätorterna, och mellan dem, då måste kollektivtrafiken förstärkas, inte bara kvantitativt utan även kvalitativt. Det gäller alltså såväl turtäthet och regularitet som komfort och handikappanpassning. Här finns också mycket att göra för utveckling och förbättring av fordonen. Men även samhällsplaneringen i stort kommer in i bilden. Det gäller t. ex. lokalisering och utformning av områden för boende, service och arbete. Här måste målet att minska trafiken så mycket som möjligt vägas in. Så sker inte konsekvent, då samhällsplaneringen i stället sedan lång tid utgår från att människorna numera har tillgång till bilar. Det är möjligt att ännu en tid avfärda den grundsyn jag försöker göra mig till talesman för, att avfärda tanken på en bättre trafiksäkerhet via en bättre trafikpolitik, men förr eller senare måste frågan angripas utifrån dessa aspekter. Det är detta vi betonat i vår motion då det gäller den framtida inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet.

Vi anser därmed att det föreliggande utskottsförslaget inte tillräckligt beaktat den klara kopplingen mellan trafikpolitik och trafiksäkerhet. I stället ägnas desto större intresse åt de selektiva åtgärderna. Att vi är kritiska på denna punkt innebär inte att vpk underskattar betydelsen av selektiva åtgärder. I vår motion 279 har vi tagit upp ett par sådana åtgärder, vilka vi bedömer som angelägna. I yrkande 2 föreslår vpk en generell hastighetsbegränsning till 90 km/tim. och att högre hastighet endast i undantagsfall får medges. Trafiksäkerhetsutredningen har redovisat att en sänkning av den högsta tillåtna hastigheten från 110 km/tim. till 90 km/tim. skulle, med en försiktig uppskattning, innebära en reduktion av personskadeolyckorna med 20 %. Med andra ord: en sådan åtgärd skulle årligen förskona 4 000 personer från att dödas eller skadas i trafiken. Enbart denna enkla åtgärd, som för människor som använder sig av bil inte innebär att de gör några nämnvärda förluster av tid på sin resa, skulle förskona oss från att bevittna hur 4 000 människor här i landet dödas eller skadas i trafiken.

Även om man enbart ser krasst ekonomiskt på sådana åtgärder innebär de säkerligen miljardbelopp i besparingar för landets sjukvård. Detta är en av flera positiva effekter. Det står klart att en sänkning av högsta tillåtna hastighet också ger kollektivtrafiken ökat underlag. På detta område finns verkligen mycket att göra. I en undersökning verkställd av statens väg- och trafikinstitut bekräftas f. ö. att omkring hälften – lägg märke till det – av det totala trafikarbetet sker med överskridna hastighetsgränser.

Såväl i propositionen som i betänkandet tillbakavisas vårt förslag med hänvisning till de begränsade möjligheterna att bevaka efterlevnaden. Detta är ett särskilt problem, inte minst bekräftat av statens väg- och trafikinstituts undersökning, som jag nyss nämnde. En rejäl trafikövervakning skulle påverka hela trafikstrukturens utveckling i gynnsam riktning ur samhälls-ekonomisk synpunkt. Bl. a. skulle järnvägsalternativets möjligheter bli större, om godstrafiken på våra vägar skedde enligt gällande hastighetsbestämmelser. Jag tror att mer än en av oss här i kammaren kan bekräfta att den hastighetsgräns på 70 km/tim som gäller för t. ex. långtradare är illusorisk, eftersom man ofta när man kör 90 km/tim blir omkörd av sådana fordon på våra vägar och eftersom man kan få höra auktoritativa hävdare av

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

trafiksäkerhetsintresset på länsnivå säga att trafikflödena skulle förstöras, om lastbilarna skulle följa 70 km-gränsen. Sådana yttranden kan man faktiskt få höra. Bl. a. skulle säkerligen, som jag nyss sade, järnvägsalternativet ges en bättre möjlighet, om man hävdade dessa hastighetsbestämmelser.

Inga som helst verkliga åtgärder för förbättrad trafikövervakning nämns av utskottet, trots att sådana är angelägna. Jag skulle därför vilja ställa frågan: Varför inte låta utbilda ett antal av våra tiotusentals arbetslösa unga människor till den nyttiga och för samhället lönsamma uppgiften att bevaka hastighetsreglernas efterlevnad? Det skulle ha en verkan inte bara så att man finge en bättre bevakning, utan också så att dessa ungdomar finge jobb i stället för att som nu kanske hämta understöd. Det skulle också ha den effekten att ungdomarna finge ett klart intresse av dessa frågor och kunde vidarebefordra till sina kamrater vikten av att följa gällande trafiksäkerhetsbestämmelser.

Ett annat förslag i vår motion innebär en höjning av behörighetsåldern för framförande av moped till 16 år. Även här måste utskottet medge att danska erfarenheter bekräftar en avsevärd minskning av antalet mopedolyckor, då just en sådan höjning av behörighetsåldern skedde.

Tillåt mig än en gång citera ur trafiksäkerhetsverkets anslagsframställning för innevarande budgetår något som illustrerar situationen: "I en skola med 100 stycken 15-åriga pojkar kommer minst 3 att skadas eller dödas som mopedförare i kollision med annat fordon under ett år." Detta är visserligen statistik, men det ger en bild av vad verkligheten innebär. Vi ser en skola med 100 pojkar. Vi vet med säkerhet statistiskt att tre av dessa kommer att vara döda eller skadade inom en viss tid på grund av mopedolyckor.

Det är mot en sådan bakgrund vi föreslår att åtminstone åldersgränsen för förande av moped höjs till 16 år. Som skäl för avstyrkande anför utskottet att mopedutbildning inte, som man nu tänkt sig, skall kunna ske i grundskolan. Enligt vår mening är detta inget relevant skäl. Utbildning kan säkerligen ordnas utan att behörighetsåldern är 15 år. Glädjande nog har mopedförsäljningen gått ned de senaste åren. Sedan 1962 har antalet trafikförsäkrade mopeder minskat. I stället för att legalisera en fortsatt expansion av mopedanvändningen mer eller mindre i leksyfte bland tonårspojkar bör man stimulera den nu pågående trenden mot nedgång för mopederna.

Vi vill slutligen erina om att risken att skadas i trafiken är drygt 15 gånger så stor för mopedisten som för bilisten. Det står f. ö. i propositionen.

Med det anförda, herr talman, yrkar jag med anledning av vpk-motionen 1981/82:279 bifall till det särskilda yrkande som utdelats i kammaren och som innebär beträffande

mom. 5 att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motion 1981/82:279 samt motion 1980/81:750 som sin mening ger regeringen till känna att åldersgränsen för att få köra moped bör höjas till 16 år och

mom. 19 a att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motion 1981/82:279 som sin mening ger regeringen till känna att högsta tillåtna hastighet bör fastställas till högst 90 km/tim och att högre hastighet endast bör få medges i undantagsfall.

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Slutligen, herr talman! Just nu pågår en kampanj i anslutning till det nordiska trafiksäkerhetsåret. Vpk ställer sig bakom förslaget om ett nordiskt trafiksäkerhetsår, som vi anser värdefullt för att förankra trafiksäkerhetsarbetet i folkopinionen i Norden. Utan tvivel har det stor betydelse om man kan lyfta fram trafiksäkerhetsarbetet genom att engagera en rad samhällsorganisationer. Vi kan här bygga på det oförtröttliga arbete som många av trafiksäkerheten intresserade organisationer redan bedriver. Även om vi från vpk:s sida särskilt har velat betona sambandet mellan trafiksäkerhet och trafikpolitik betraktar vi den subjektiva kraft som folkmedvetandet innebär som ytterst värdefull för att skapa förståelse för värdet av en bättre trafiksäkerhet.

Anf. 19 ERIC REJDNELL (fp):

Herr talman! Vi behandlar i dag regeringens proposition 1981/82:19 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m. m. Det är intressant att beakta rubriceringen av den här propositionen. Vid utskottets behandling av vissa delar av densamma får man ibland känslan av att det är helt andra målinriktningar som fått dominera. Låt mig återkomma till detta senare i mitt anförande.

Till trafikutskottets betänkande 19 har fogats inte mindre än 14 reservationer och 4 särskilda yttranden. Av reservationerna svarar socialdemokraterna för 3, centern för 2 och folkpartiet för 2, vilket utgör hälften av avgivna reservationer. De övriga 7 har blandade inslag av ledamöter, överpartigränserna i vissa fall. Låt mig, herr talman, redan nu yrka bifall till reservationerna 4, 5, 7, 9 och 13. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Denna splittring visar, anser jag, hur svårt det kan vara med trafiksäkerhetsfrågor – det finns många olika synpunkter och förslag till lösningar. Vad har då propositionsskrivaren och utskottet haft för målsättning, när man tagit itu med det här arbetet?

Låt mig erinra om den kontinuerliga minskning av antalet trafikolyckor som vi kunnat registrera på senare år, trots en ökning av antalet fordon. Denna gynnsamma utveckling får inte brytas.

Regeringen har tre målsättningar, som utskottet delar:

- Den första målsättningen är att antalet dödade och skadade fortlöpande skall minskas.
- Antalet olyckor för en viss trafikantgrupp måste sättas i relation till den omfattning vari vissa trafikanter förekommer i trafiken och den risk de löper att dödas eller skadas. En andra målsättning blir därför, att dessa risker fortlöpande skall minskas och att detta skall gälla för varje grupp av trafikanter.

- En tredje målsättning är att risken att dödas eller skadas i trafiken skall minska i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade. Barnens och de handikappades trafiksäkerhet skall särskilt beaktas.

Propositionen tar upp frågor som berör trafikantutbildning, mopedfrågor – registrering och mopedkort –, körkortsfrågor samt en rad övriga frågor om

bl. a. bilbälten, kontrollbesiktning, helgförbud, hastighetsproblem, rökning och bilkörning, viltolyckor, MC-frågor, reflexer på cyklar, förbud att gå mot rött ljus, vägskyltar samt frågor om information rörande trafiklagstiftning och parkeringsbestämmelser.

Som kammarens ledamöter förstår finns det ett väldukat bord, och jag skall givetvis inte beröra mer än vissa av dessa frågor.

När det gäller de allmänna riktlinjerna har inte utskottet någon annan mening än vad föredraganden anført i propositionen. Ett flertal motioner tar upp frågan om barnens och de oskyddade trafikanternas trafiksäkerhet, som enligt motionärerna bör ägnas särskild uppmärksamhet. Just dessa trafikantkategoriers problem kommer att ägnas speciellt intresse i det nordiska trafiksäkerhetsårets aktiviteter under 1983, och flera ledamöter har redan påtalat det här. Utskottet har också pekat på några av dessa aktiviteter. Vi hoppas att NTÅ 1983 kommer att få bra genomslagskraft och efterlämna positiva resultat i vår trafikolycksfallsstatistik både under nästa år och allt framgent. Men låt oss se på oenigheterna inom utskottet och vad de innebär.

Till att börja med har vi mopedregistreringen. Här bildar folkpartiet, socialdemokraterna och en moderat ledamotmajoritet i utskottet – vi säger ja till obligatorisk registrering av mopeder. Att vara anonym i trafiken bidrar inte till en säkrare trafik. En förare som lätt kan identifieras uppträder i regel med större ansvar, vilket i sin tur bidrar till en säkrare trafik. Men en registrering gör att även andra områden, t. ex. trimning av mopedmotorer, lättare kan övervakas av polisen.

Ett mycket stort antal remissinstanser på trafiksäkerhetsutredningen – inte mindre än 22 stycken – har också uttalat sig positivt till registrering.

TSU anser bl. a. att registreringsplikten, förutom bättre möjligheter till trafiksäkerhetsmässigt motiverad övervakning, ger förbättrat medkänsligt och socialt ansvar i trafiken redan från debuten som fordonsförare. Det är en uppfattning som jag helt delar.

Kommunikationsministern anser det väl motiverat att införa registrering av mopeder. Han anför en rad positiva följder av registreringen, exempelvis polisens ökade kontrollmöjligheter, minskad benägenhet att trimma mopederna och mindre risk för stöld, vilket måste vara positivt för försäkringsbolagen och försäkringstagarna. Han anser inte heller att några administrativa och praktiska problem att ordna en registrering av mopeder föreligger sedan bilregistret införts.

Trots alla dessa superlativer förordar statsrådet att man gör registreringen obligatorisk endast för *nya* mopeder. Det är enligt min mening en halvmesyr, som tar bort det mesta av fördelarna med en registrering.

När det gäller frågan om införande av mopedkort är utskottet splittrat. Folkpartisterna och *en* moderat stöder trafiksäkerhetsutredningens förslag, vilket innebär att alla mopedförare – utom körkortshavare – som vid kravets införande fyllt 15 år skall ha mopedkort. Centern har följt den princip som föreslås i propositionen, att kompetenskrav skall ställas endast på dem som efter införandet av bestämmelsen fyller 15 år. Socialdemokraterna och två

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

moderatledamöter säger nej till mopedkort.

Den här frågan är väl utredd, och TSU har goda skäl för att förespråka införandet av mopedkort. En stor majoritet av remissinstanserna är också positiva till förslaget. Flera remissinstanser framhåller att kortet är ett sedan länge föreliggande önskemål, att införandet är trafiksäkerhetsmässigt starkt motiverat och att man härigenom kan få bättre regelefterlevnad och även andra positiva verkningar i fråga om mopedförarnas uppträdande i trafiken.

Jag hoppas att socialdemokraterna är lika splittrade som moderaterna i denna fråga. Det finns gott fog för detta hopp, eftersom socialdemokraterna har varit representerade i utredningen och där delat utredningens ställnings- tagande.

Kommunikationsministern har här också tagit upp att socialdemokraterna gjort helomvändningar. Måhända görs en ny helomvändning i den omröst- ning som kommer att äga rum senare i dag – jag förmodar att många års arbete i trafiksäkerhetsutredningen måste väga tyngre än ett hastigt hopkommet motionsyrkande. Och i så fall borde det här i kammaren finnas majoritet för bl. a. mopedkort. Jag uppmanar kammarens ledamöter att rösta för reservation 4 om införande av mopedkort. Vi får inte glömma att det är en trafiksäkerhetsproposition vi behandlar.

När det gäller behörighetsåldern för att få köra moped är utskottet enigt om att bibehålla 15-årsgränsen.

Låt mig i detta sammanhang ta upp det särskilda yrkande som vpk har framställt. Jag yrkar avslag på yrkandet om höjning av behörighetsåldern för framförande av moped till 16 år.

Vidare yrkar vpk att den högsta tillåtna hastigheten bör fastställas till 90 km/tim och att högre hastigheter endast i undantagsfall bör medges. Motionärerna har också skrivit att det är svårt att övervaka efterlevnaden. Vissa vägar är emellertid, Sven Henricsson, så bra att en hastighet på 110 km kan tillåtas. Dessutom är det förarens skyldighet att anpassa hastigheten till vägförhållandena och trafiken. Därmed är det inte sagt att man kan tillåta ett "fritt fram" med rekommenderade hastigheter, som det också finns motionsyrkanden om. Jag yrkar alltså avslag även på det yrkandet av vpk.

Den obligatoriska utbildningsstarten i trafikskolor, som regeringen föreslår, avstyrks av socialdemokraterna och två moderater, som därmed bildar majoritet i utskottet.

Folkpartiets och centerns ledamöter i utskottet och en moderat ansluter sig till regeringsförslaget, som innebär att erfarenheterna får visa om fyra obligatoriska lektionstimmar är tillräckligt eller om den grundläggande utbildningen i trafikskola bör utökas. Även kommunikationsministern var inne på det i dag, när han sade att trafikskolorna förmodligen vill utöka tiden. Även utredningen var inne på den tanken. För egen del har jag i ett särskilt yttrande pekat på verkligheten, som visar att trafikskolornas elever i regel behöver både åtta och tio timmar i detta avsnitt.

Från utredningens sida har vi kritiserat det nuvarande förarprovets. Varken

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

det teoretiska provet eller körprovet är enligt utredningens mening tillfyllest. Teoriprovet, som består av ett frågeformulär med tre kryssmarkeringar, ger inte något säkert utslag på om körkortsaspiranten kan trafikreglerna. Körprovet är mera av stickprovstyp, eftersom förarprövaren endast träffar körkortsaspiranten under 20–30 minuter och endast vid ett tillfälle.

Utredningens förslag, som innebär att utbildningen skall ske i tre skeden med förarprov i slutskedet, måste bli en målsättning även om kommunikationsministern av kostnadsskäl inte vill förorda detta i dag. Genom att förarutbildningen påbörjas i trafikskola får eleven en riktig grund att bygga vidare på. Förslaget att förarprövaren bör närvara vid minst tre observationstillfällen i tredje skedet, som också skall äga rum vid trafikskolan, borgar för en betydligt säkrare och bättre utbildning.

Eftersom åldersgränsen för privat körkortsutbildare föreslås ändrad från 21 till 24 år och kvalifikationstiden till fem år, förbättras även privatutbildningen.

Regeringsförslaget om särskilt förarprov för tung motorcykel har avvisats av socialdemokraterna och två moderater i utskottet. Folkpartiets och centerns representanter samt en moderat har utvecklat argumenten för dessa prov i reservation nr 7, varför jag inte skall ta kammarens tid i anspråk för att redogöra för dessa synpunkter.

Förslaget om en 20-årsgräns för förande av tung motorcykel avstyrks av socialdemokraterna och två moderater i utskottet. Utskottsminoriteten har inte reserverat sig i denna fråga utan nöjt sig med ett särskilt yttrande.

Folkpartiet har i utskottet reserverat sig mot fortsatt användning av intensivutbildning i dess nuvarande form. Den intensivutbildning på en eller två veckor som till en början erbjöds vissa körkortsaspiranter i glesbygden med långa reseavstånd till körskolor men som nu har spritt sig även till storstadsregionerna måste enligt vår mening även fortsättningsvis vara ett undantag. Utbildningen av de unga körkortsinnehavarna är en av de viktigaste frågorna i trafiksäkerhetssammanhang.

Låt mig även, herr talman, citera ett uttalande av Sveriges Trafikskolors riksförbunds styrelse med anledning av en motion vid dess höstmöte förra året. Styrelsens uttalande lyder:

”Den s. k. intensivutbildningen, som till innehåll och tid rekommenderas alla elever utan åtskillnad och som genomförs och leder fram till körkort under 2–4 veckor, kan förbundsstyrelsen inte stödja. Gjorda undersökningar bekräftar, att det finns ett samband mellan utbildningstid och inlärning och visar att såväl för korta som för långa utbildningstider inverkar negativt på inlärning och behållning på längre sikt. Detta gäller såväl teoretisk som motorisk inlärning.”

Trafikutskottet har enligt min mening inte följt upp den ”beställning” av åtgärdsförslag som riksdagen har givit utredningen vad gäller åtgärdsprogram för att rehabilitera rattfyllerister. TSU:s tilläggsdirektiv innebar att förslag skulle läggas fram om hur rehabiliteringsåtgärder skulle kunna användas för att stärka det individualpreventiva syftet. Den som dömts för

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

rattonykterhet eller rattfylleri skulle i detta fall bli föremål för målinriktade vårdinsatser. En försöksverksamhet med sådan alternativ vårdform bör prövas. Alkohol och trafik hör inte ihop. Det klara sambandet mellan trafikonykterhet och trafikolyckor kräver att stränga åtgärder vidtas för att rehabilitera dem som har förbrutit sig och för att förhindra att nya förseelser begås. Dessa synpunkter har vi från folkpartiet utvecklat i reservation nr 13.

I två enskilda motioner yrkas att riksdagen beslutar avskaffa straffsanktionen vid gående mot rött ljus. För två år sedan avslag riksdagen ett liknande förslag efter noggrann behandling i utskottet. Från trafiksäkerhetssynpunkt är det självklart att förbudet och tillhörande straffsanktion är av stort värde, även om inte polisens resurser är tillräckliga för en effektiv övervakning. Likaså bör nuvarande bestämmelser från trafikfostrande synpunkt för barnens del vara till direkt fördel. Man kommer inte till rätta med ofoget att gå mot rött ljus genom att avkriminalisera det och ta bort straffsanktionen för detsamma.

Herr talman! Jag yrkar avslag på reservationerna 1-3, 6, 8, 10-12 och 14. Som jag inledningsvis nämnde yrkar jag bifall till reservationerna 4, 5, 7, 9 och 13 samt i övrigt bifall till utskottets hemställan.

Under detta anförande övertog andre vice talmannen ledningen av kammarrens förhandlingar.

Anf. 20 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Eric Rejdnell kritiserar vårt förslag om en sänkning av högsta tillåtna hastighet från 110 km/tim till 90 km/tim. Jag vill upprepa vad vi bygger vårt yrkande på.

Vår motivering är att en sådan åtgärd skulle minska antalet dödade och skadade, som nu årligen uppgår till 20 000, till 16 000. Det är bekräftat av utredningen att man skulle kunna få en 20-procentig minskning, dvs. 4 000 färre personskadeolyckor. Vad betyder det inte för belastningen på vår sjukvård. Detta är helt klart.

Sedan har vi sagt att man skulle kunna ha ett differentierat system med hastighetsgränser. Det är klart att vi skall ha kvar 50- och 70-kilometersgränserna. Vårt förslag utesluter inte att man skall tillåta 110 km/tim i undantagsfall. Varför inte på motorvägarna?

Men vi är principiellt motståndare till att man när det gäller vägbyggandet satsar enormt på motorvägar. I Sverige finns f. n. 100 mil motorvägar, och de kostar i nuläget 7 000 kr/m att förfärdiga. Vi menar att bilismen inte får drivas upp till en sådan volym att den kräver åtgärder som blir en oerhörd belastning för landets ekonomi.

Jag ställer frågan till Eric Rejdnell: Vad vill utskottet göra för att effektivisera övervakningen? Ni säger ju att man inte kan klara övervakningen.

Nåväl, om övervakningen är dålig och detta leder till att trafikanterna överskrider gällande regler, när man med andra ord inte kan hävda lagarna,

vilka åtgärder vill ni då ta till för att åstadkomma att lagarna respekteras? Skall den ordningen få fortsätta att man mer och mer bortser från lagstiftningen? Vad tjänar det då till att vi här i riksdagen stiftar lagar?

Jag vill veta av utskottets företrädare: Vad tänker ni göra? Vad har ni för förslag för att effektivisera övervakningen av de regler som gäller i trafiken?

Anf. 21 ERIC REJDNELL (fp) replik:

Herr talman! Jag skall ge Sven Henricsson rätt i att en minskning av hastigheten med 20 km/tim också minskar antalet dödade och skadade i trafiken. Men det förutsätter att trafikanterna till 100 % efterlever ett beslut om sänkt hastighet. I annat fall kommer effekten att bli en helt annan.

Riksdagen går inte gärna in och beslutar på det här området, eftersom vi har ett vägverk. Jag tror att vi lugnt kan överlåta till vägverket att handha dessa frågor. Det finns också möjligheter för länsstyrelserna att komma in med sina propåer när de vill ha ändring i de bestämmelser som vägverket har fastställt vad gäller hastigheterna.

Däremot tycker jag inte att Sven Henricsson har rätt när han säger att det inte görs någonting i fråga om övervakningen. Senast i förra veckan genomfördes här i Stockholmsområdet en intensiv trafikövervakning, och i samband därmed konstaterades det att de återkommande övervakningar som görs inte bara gäller hastighetsbestämmelsernas efterlevnad utan också kontroll av rattonykterhet och mycket annat.

Utredningen har tryckt mycket hårt på att vi skall öka polisens möjligheter att kontrollera framför allt nykterheten i trafiken. Därmed får man också i nätet in en hel del andra som bryter mot gällande trafikbestämmelser. Jag tycker att det är en riktig utveckling, och den borde inte Sven Henricsson ha förbisett.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 22 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Jag skall inte göra någon längre kommentar till det senaste inlägget, men nu får ju Eric Rejdnell bestämma sig. Antingen har vi en bra övervakning – han ville nu göra gällande att den fungerar rätt bra, att det görs återkommande kontroller osv. – eller också har vi en dåligt fungerande övervakning, som utskottet hävdar i betänkandet.

Utskottet säger ju att det inte är någon mening med restriktioner, eftersom man inte kan övervaka dem. Hur står det till egentligen?

Att man gör enstaka kampanjer för att kontrollera nykterheten i trafiken kan väl ingen ha någonting emot, men utskottet säger att det inte är möjligt att kontrollera efterlevnaden av gällande trafikregler. Sedan synes man nöja sig med detta, och det är därför jag har efterfrågat om det inte i utskottet finns några positiva förslag till åtgärder för att förbättra efterlevnaden.

Jag har sagt att man borde fundera på att utbilda unga människor, som nu

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

går arbetslösa, till trafikvakter. Det skulle öka intresset och viljan att efterleva trafikregler även inom den unga generationen.

Anf. 23 ERIC REJDNELL (fp) replik:

Herr talman! När det gäller 90 eller 110 km/tim har även Sven Henriesson ansett att det finns vägar där man kan tillåta 110 km/tim. Men detta sker mer restriktivt än tidigare.

Vad beträffar att öka efterlevnaden av de bestämmelser som vi har hoppas jag att även debatterna här i kammaren kan vara ett led i en upplysning om vad det verkligen betyder, om man inte efterlever de bestämmelser som finns. Det är kanske de där 10 km eller där omkring som man kör för fort i vilket avseende det än är – i dagligt tal brukar man säga att man lägger på momsen – som vi skall försöka få bort. Det tror jag att vi får genom en effektivare övervakning, men samtidigt som vi kräver en sådan måste vi ge polisen resurser för de ökade insatser som vi därmed fordrar av den. Jag tycker att vi är på god väg, även om vi inte har nått dit vi vill komma. Men ingenting är så bra att det inte går att göra det bättre.

Anf. 24 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Sverige är i flera hänscenden ett föregångsland på trafiksäkerhetsområdet. Vi har nu nått en trafiksäkerhet som sett i ett internationellt perspektiv är hög.

För att den positiva trenden inte skall brytas krävs det bl. a. en förbättrad upplysning och undervisning redan från småbarnsåren. Det är också angeläget att skolorna i större utsträckning tar sig an trafiksäkerhetsfrågorna. I samverkan med trafiksäkerhetsföreningarna bör skolan lokalt kunna ta upp konkreta problem. Det gäller att göra trafikundervisningen intressant och spännande, men också att upptäcka, påtala och rätta till brister i den lokala trafikmiljön.

När det gäller att öka trafiksäkerheten via lagstiftning måste man vara varsam och se till, att de förslag som läggs fram här i riksdagen är väl underbyggda och ordentligt förankrade. Om så inte sker, är risken stor för att insatserna endast leder till en ökad byråkratisering, en djungel av nya lagar och paragrafer som inte alls ökar trafiksäkerheten.

Förslaget om det framtida trafiksäkerhetsarbetet, som vi nu behandlar, innehåller till stora delar dåligt underbyggda delförslag, som skulle leda till en onödig byråkratisering. Om regeringens förslag skulle genomföras till fullo, kan man se en utveckling framöver där snart sagt alla fordon, vare sig det är fråga om motorgräsklippare, cyklar eller några andra, beläggs med någon form av åldersgränser eller körkort. Vi kan inte ställa upp på en sådan byråkratisk utveckling.

Vi socialdemokrater säger nej till mopedkort. Vi anser det mycket viktigt att mopedförarutbildningen byggs ut och att den omfattar både praktik och teori. Men vi menar att mopedförarna kan tillgodogöra sig utbildningen utan att vi ställer krav på mopedkort.

Regeringen föreslår en rad förändringar, bl. a. skärpta krav på privat

förarutbildning. Enligt nuvarande regler skall en privat utbildare ha fyllt 21 år och innehaft körkort i tre år för fordon av det slag som utbildningen avser. Nu föreslår regeringen att åldersgränsen ändras till 24 år och kvalifikationstiden till fem år. Dessutom föreslås att den inledande utbildningen skall ske i trafikskola.

Från socialdemokratisk sida säger vi nej till det förslaget, därför att vi anser att kraven på mognad och erfarenhet hos privata körkortsutbildare tillgodoses genom nuvarande regler. De nya regler som regeringen föreslår innebär en så marginell förändring av dessa krav att de måste tillmätas mindre betydelse än de stora nackdelar som förändringen skulle innebära, särskilt för ungdom i glesbygd.

När det sedan gäller förslaget om ändrade regler för att få framföra motorcyklar i olika storlekar glider regeringsförslaget in i den verkliga byråkratin. Här föreslås att den som vid 18 års ålder vill gå över från lätt till tung motorcykel skall avlägga nytt körkortsprov med därtill hörande undervisning. Vidare begränsas rättigheten att köra de största och tyngsta motorcyklarna till dem som har uppnått 20 års ålder. Bakgrunden till dessa förslag är enligt kommunikationsministern den senaste tidens olycksutveckling när det gäller de största motorcyklarna och ålderskategorin 18–19 år.

I propositionen anges att ett samband råder mellan olycksfrekvens och motorcykelns storlek. Någon statistik som visar ett samband mellan olycksfrekvens och motorcykelns storlek finns inte. Statistiken visar att 18–19-åringar med motorcykelkörkort är mindre inblandade i olyckor än vad deras körkortsandel visar. Däremot är 18–19-åriga bilförare väsentligt mer olycksdrabbade än motorcyklister i samma åldersgrupp.

Vi anser det inte klarlagt att de här redovisade förslagen för motorcyklar skulle få någon större trafiksäkerhetshöjande effekt. Därför ställer vi inte upp på regeringens förslag om särskilt förarprov för tung motorcykel och om 20-årsgränsen för de största och tyngsta motorcyklarna. En förbättrad grundutbildning, kopplad med fortbildning och ett aktivt trafiksäkerhetsarbete, ger enligt vår mening bättre resultat för dessa trafikantgrupper.

Vidare föreslås att den s. k. tredje etappen av körkortsreformen förändras. C-behörighet för tung lastbil utan tungt släpfordon införs enligt regeringsförslaget. Det föreslås vidare att förare med behörighet att köra buss också skall få köra singellastbil.

Från vår sida ställer vi inte heller upp på detta förslag – av följande skäl:

I likhet med de anställdas organisationer menar vi att den av riksdagen beslutade körkortsreformen med krav på CE-behörighet för alla förare av tung lastbil och lastbils kombinationer bör genomföras. Yrkesutbildningen är mycket viktig för alla dem som arbetar som förare i yrkesmässig trafik. Vidare skulle förslaget medföra kontrollsvårigheter med risk för en otillfredsställande arbetsmarknadssituation för de förare som har enbart C-behörighet. Även arbetsgivarna – t. ex. Svenska åkeriförbundet och Biltrafikens arbetsgivareförbund – vill slå vakt om yrkesutbildningen inom den nuvarande utbildningen till CE-behörighet. Vi ställer, som jag nämnde,

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

inte heller upp på förslaget att förare med behörighet att köra buss också skall få köra singellastbil.

Vi socialdemokrater anser att det i trafiksäkerhetsarbetet är viktigt att värna om de oskyddade trafikanterna. Därför vill vi bl. a. att lastbilar med tillkopplad släpvagn skall vara försedda med en skylt med texten "SI.ÄP", vilken skall vara placerad på höger sida framtill på lastbilen, med texten läsbar bakifrån. Det är ett föga kostnadskrävande förslag till värn för de oskyddade trafikanterna. Det är beklagligt att de borgerliga inte vill ställa upp på en sådan enkel åtgärd som kan hjälpa till att minska antalet olyckor i trafiken.

Allmänt sett ger förslagen i den proposition om trafiksäkerheten som regeringen presterat ett luddigt och rörigt intryck. Propositionen är till stora delar byggd på en statistik som inte har stöd i de trafikantgrupper som berörs av regeringsförslagen.

Självfallet skall regeringsförslag till viss del bygga på utredningsresultat som skall värderas på olika sätt. Men det är minst lika viktigt att propositionsförfattaren lyssnar på de organisationer som företräder de olika trafikantgrupperna i samhället. Om så sker skulle regeringsförslagen inte behöva bli överkörda på det sätt som nu skett i utskottsbehandlingen.

När det gäller de förslag som berör motorcyklarna har regeringen inte lyssnat på de synpunkter som de stora MC-organisationerna fört fram.

Ett annat exempel är att regeringen inte ställt upp på att genomföra den av riksdagen 1971 beslutade körkortsreformen, trots att både de anställdas organisationer och arbetsgivarintressena anser att det är viktigt med en god yrkesutbildning för alla som arbetar i yrkesmässig trafik.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag säga: Det går att öka trafiksäkerheten utan krångliga och byråkratiska paragrafer, om bara viljan finns, men som framgår av regeringens proposition och den borgerliga splittringen i utskottsbetänkandet med bifogade reservationer klarar inte borgerligheten den uppgiften.

Jag yrkar bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

Anf. 25 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Efter sju års utredande och två års remissarbete och propositionsskrivande ligger nu trafiksäkerhetsutredningens förslag på riksdagens bord. Många delförslag har lagts fram under utredningens arbete. Dessa förslag och de beslut som fattats på grundval av dem har visat sig betydelsefulla i vårt trafiksäkerhetsarbete, vilket också återspeglas i en gynnsam utveckling när det gäller antalet skadade och omkomna i trafiken.

Man kan naturligtvis med rätta fråga sig om det är riktigt att beslut fattas på basis av utredningsdirektiv som skrevs för tio år sedan. Trafiken har ju förändrats en hel del under dessa år. Men vi har under utredningen fått tilläggsdirektiv och nya uppgifter. Önskvärt är naturligtvis att utredningar blir klara betydligt snabbare än vad som var fallet med trafiksäkerhetsutredningen. Jag tror emellertid att det är viktigt att vi nu ändock får ett beslut

på en del viktiga punkter inom trafiksäkerhetsarbetet.

Det är synd att regeringen inte gått med på utredningens förslag på alla punkter utan försökt lägga sig någonstans i ett ingenmansland.

Det är de avgörande anledningarna till att betänkandet ser ut som det gör med många olika politiska konstellationer. Hade kommunikationsministern inte pysslat med trestegsförslaget när det gäller körkortet för tung motorcykel exempelvis, tror jag att vi hade fått enighet kring de två stegen.

De två regeringspartierna demonstrerar också på en rad punkter olika uppfattningar, vilket väl klart markerar att regeringens proposition inte är en alltför stark produkt.

Moderata samlingspartiets utskottsrepresentanter är inte heller överens på alla punkter. Det beror bl. a. på att jag själv satt med i trafiksäkerhetsutredningen och som en konsekvens härav har hävdad och följt upp de förslag som jag stödde i utredningen. Rolf Clarkson har tidigare redovisat att moderata samlingspartiet vill skapa så få lagar som möjligt och även motverka byråkratin. Jag har inte heller någon annan principiell uppfattning än mitt partis. Men när det gäller trafiksäkerhetsarbetet och när det gäller att spara människoliv och minska skadeverkningarna, något som jag lärde mig under sju års utredningsarbete, är jag personligen beredd att ta obehaget av lagstiftning i vissa fall som inskränker individens frihet.

Jag skall nu gå över till att kommentera de olika punkterna och reservationerna.

När det gäller frågan om mopedregistreringen konstaterar jag med glädje att den motion som jag som enskild riksdagsman väckte om registrering av samtliga mopeder vann gehör både hos socialdemokraterna och hos folkpartisterna i utskottet. Det är alltså inte som statsrådet hävdade så, att moderaterna har gått med socialdemokraterna, utan det finns områden där de socialdemokratiska och folkpartistiska grupperna anslöt sig till min motion. Jag vill gärna tacka för den klokskap som de två partierna demonstrerat på denna punkt.

Utskottsmajoritetens förslag är detsamma som trafiksäkerhetsutredningens. Regeringsförslaget är utomordentligt dåligt där det föreslås registrering bara av alla nyförsålda mopeder från ett visst datum. Det regeringsförslaget återfinns i reservation nr 1 av centerpartiet.

Jag yrkar alltså bifall till utskottets förslag på denna punkt.

När det gäller mopedkortet är utskottet också splittrat. Majoriteten tycker inte att mopedkort bör införas. Jag anser emellertid i enlighet med utredningens förslag att mopeden är ett så farligt fordon att det bör krävas kompetens av den som framför moped. Man kan inte, som regeringen föreslår, ha två sorters mopedförare, en med körkort och en utan. Utredningen föreslog att man vid övergången skulle ge dem som har moped och som anmäler att de även fortsättningsvis tänker köra moped ett körkort utan särskild prövning, dvs. samma princip som tillämpades för några år sedan med anledning av ändringarna när det gäller tung trafik. Detta yrkande har framförts i reservation nr 4, vilken jag härmed vill yrka bifall till.

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet*

m. m.

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riklinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Vad beträffar frågan om obligatorisk utbildningsstart i trafikskola för den som skall övningsköra privat föreslår regeringen fyra lektioner. Till detta har jag anslutit mig, även om det är en prutning i förhållande till utredningens förslag. Jag tror att det är utomordentligt viktigt med den grundläggande utbildningen och att man från början får in de rätta instruktionerna hos unga körkortsaspiranter. Mor och far, som tog körkort för kanske 25, 30 eller 40 år sedan, är inte alltid de bästa pedagogerna när det gäller att undervisa barn.

Jag vill därmed yrka bifall till reservation nr 5.

Frågan om särskilda förarprov för tung motorcykel är också utomordentligt viktig. Jag uppskattar att man tagit upp detta i propositionen och att det föreslås att man inte skall ha den kvarvarande automatiken när det gäller övergången från lätt till tung motorcykel. MC-förarna är en utsatt trafikantgrupp, som vi bör försöka skydda i trafiken. Men MC-förarna utsätter sig själva ofta för stora skaderisker, och därför bör man inte automatiskt kunna gå över från en 125-kubikare på 4 à 5 hästkrafter till ett krutpaket på 100 hästar. Här är utbildningen till skydd både för den enskilde MC-föraren och för samhället i form av ett mindre antal dödade och skadade MC-förare. Det är de oskyddade trafikanterna som har de största skadorna, och det är litet skillnad att sitta på en 100 hästars MC och att sitta i en bil med 50 hästar.

Jag yrkar alltså bifall till reservation nr 7.

Jag skall, herr talman, säga några ord även om reservation nr 8, som gäller det särskilda körkort som föreslås för lastbilsförare. Kommunikationsministern sade att det inte finns någon anledning för samhället att lägga ut 150 milj. kr. extra. Jag instämmer helt i det. För den som skall ägna sig åt distributionskörning för exempelvis Pripps eller Mjölkccentralen, KF, ICA eller vad det kan vara, exempelvis i Stockholm, och som inte tänker sig att någonsin köra långtradare mellan Stockholm och Göteborg eller mellan Stockholm och Malmö med släpvagn, finns det ingen som helst anledning att få hela utbildningspaketet. Det finns möjlighet att göra en komplettering, om detta skulle behövas.

Jag skall nu gå över till att något kommentera reservation nr 10 om obligatoriskt användande av bilbälte i bilarnas baksäten.

I utredningen tillhörde jag den grupp som föreslog obligatoriskt användande av bilbälte i baksätet. Vi hade under många år bilbälten i framsätet utan lag om att de skulle användas. Användandet var mycket lågt. Så fick vi en lagstiftning och användandet är nu mycket högt. Det har sparat många bilförares och passagerares liv under de år som vi haft lagen om bilbältets användande i framsätet. Vi har nu i snart tio år haft en lag om att det skall finnas bilbälten även i bilarnas baksäten. Det frivilliga användandet är mycket lågt – 3–5 %. Tio års erfarenhet visar att det inte går att bara med information göra någonting, om vi vill att baksätespassagerarna skall använda bilbältena. Nu visar en mängd samstämmiga läkarrapporter att allt fler baksätespassagerare utan bälten skadas, fler än de som åker i framsätet med säkerhetsbältet.

Dessa rapporter har utskottet tidigare fått ta del av, och även regeringen måste naturligtvis känna till detta. Jag finner det därför utomordentligt märkligt att man varken i propositionen eller i utskottet har varit mer intresserad av att hjälpa till att spara människoliv på våra vägar.

Jag yrkar alltså bifall till reservation nr 10.

Om detta yrkande skulle falla i kammaren har vi reservation nr 11. Jag tycker nämligen att konsekvensen bjuder att skall man inte använda bilbältena i baksätena, så skall vi inte heller ha en lag som säger att det skall finnas bilbälten där. De 3 % som använder bältena i baksätet är naturligtvis så intresserade av detta att de kommer att skaffa dem i alla fall. Det sitter bilbälten i baksätena på våra bilar för 500 milj. kr. Det är en ganska onödigt kostnad i dagens ekonomiska klimat, om man anser att de skall sitta där som ett slags prydnad.

Om reservation nr 10 faller, yrkar jag bifall till reservation 11.

Mycket kort om reservation nr 14. De tre reservanterna föreslår att man skall ta bort straffsanktionerna för förbudet att gå mot rött ljus. Här har vi samma inkonsekvens som när det gäller bilbältena. Tar man bort straffsanktionen, skall man också ta bort förbudet att gå mot rött ljus. Jag tycker i stället att vi skall skärpa kravet på att man inte får gå mot rött ljus.

Vi kan göra hur många kampanjer som helst av modell Barnens trafiksäkerhetsår, en kampanj som hyllats så väldigt i dag. Men om vi vuxna ständigt demonstrerar vårt dåliga omdöme och visar dålig respekt för trafiksignaler, så hjälper inte detta. Det tror jag i mångt och mycket är ett problem för storstäderna.

Det har i debatten i dag sagts väldigt mycket som det skulle finnas anledning att kommentera, men min talartid räcker inte till för detta. Låg mig bara helt kort kommentera det långa anförande som Sven Henricsson höll. Det var inte någonting om trafiksäkerhet. Det var ett enda långt påhopp på vägtrafiken, såväl den tunga nyttotrafiken som persontrafiken. Så talar stinsen i trafiksäkerhetsdebatten, när han äntrar kammarens talarstol.

Vidare säger Sven Henricsson att det strängt taget måste finnas arbetslösa ungdomar i varje buske för att kontrollera efterlevnaden av hastighetsbegränsningarna. Ja, man kan kontrollera på många sätt. Men detta är Sverige – detta är icke Sovjetunionen.

Herr talman! Trafiksäkerhetsarbetet måste fortsätta med den klara målsättningen att så länge som någon omkommer eller skadas i trafiken kan vi inte sänka vår ambition att sträva mot ett helt trafiksäkert samhälle. Låt oss i dag ta ytterligare ett steg i riktning mot ett trafiksäkrare samhälle.

Anf. 26 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Wiggo Komstedt tillhör ett parti som säger sig göra anspråk på att hålla tillbaka byråkratin eller i varje fall inte öka den i samhället. Samtidigt – när det gäller det betänkande som vi nu behandlar – ställer Wiggo Komstedt gladligen upp och hoppar in i en djungel av byråkrati genom bl. a. reservation nr 7 om särskilt förarprov för tung motorcykel, som bl. a. han står bakom.

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Med anledning av den reservationen vill jag ställa en fråga till Wiggo Komstedt. Av reservationen framgår bl. a. att man i en del länder utomlands har erfarenhet av detta med åldersgränser. Och det är klart att vi i vårt arbete här skall ta till vara de erfarenheter som vi kan få från länder där man infört särskilda åldersgränser och nya förarprov. Bl. a. har man i Italien, som sägs i reservationen, tre åldersgränser: 16, 18 och 21 år.

Min fråga till Wiggo Komstedt är då: Har man de erfarenheterna i Italien, att dessa åldersgränser och de särskilda förarproven har dämpat olycksfallsstatistiken?

Anf. 27 ERIC REJDNELL (fp) replik:

Herr talman! Jag vill faktiskt ge Wiggo Komstedt en eloge för att han följt upp det arbete som vi utförde i trafiksäkerhetsutredningen. Det fanns ytterligare ledamöter i den utredningen – även om de också fanns med i trafikutskottet – men nu är det osäkert var de står, och det är beklagligt.

Bara några ord om bilbältena och följaktligen reservationerna 10 och 11: Det står klart uttryckt i propositionen – och det föreligger inte heller någon oenighet i utskottet om det – att nyttan av bilbälten i baksätet är ovedersäglig. Bältena används dock i alltför liten omfattning, men utskottet förutsätter att användningen skall öka genom att informationen blir bättre.

Det finns ingen lag om användning av bilbälte i baksätet, och vi tillämpar inte heller lagen om bilbältesanvändning på taxiförarna. Däremot föreslås det att framsätesspassagerarna skall omfattas av bilbälteslagen.

Vad gäller användning av bilbälte i taxibilar hänvisar också föredragande departementschefen till taxiförarnas ljumma intresse av att använda bilbältet, och han vill därför inte nu införa tvingande regler, utan förordar samverkan med branschens organisationer, i syfte att söka ändra taxiförarnas inställning. Utskottet, som delar föredragandens uppfattning, vill också framhålla att ett gott föredöme från taxiförarnas sida synes vara ägnat att öka den allmänna bältesanvändningen.

Jag delar i princip den inställning som Wiggo Komstedt har, att om det finns bälten så borde de användas. Men det finns många områden som liknar detta – vi har redan diskuterat fartgränserna och detta att gå mot rött ljus. Här är ytterligare ett sådant område, där man skulle ha en lag, vars efterlevnad inte kan övervakas i den omfattning som vore önskvärd.

Jag tror på ökad information och att vi därigenom skall nå den gräns för användning av bilbälten i baksäten som gör det möjligt att stifta lag också om detta och därmed kunna ta in det på samma sätt som övrig lagstiftning om bilbältesanvändning.

Anf. 28 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! Ja, Wiggo Komstedt, jag blev beskyldd för att göra ett påhopp på bilismen – det skulle vara den enda substansen i mitt anförande. Men min kritik av att utskottet inte hade berört trafikpolitiken styrkte jag med att det finns ett klart samband mellan antalet personbilar i trafik, mängden levererad bensin och antalet skadade personer i trafiken. Det finns alltså ett

vetenskapligt bevisat, klart samband mellan bilismens utveckling och personskadorna i trafiken. Då måste man attackera bilismen, för att se vad man kan göra för att rätta till förhållandet – inte därför att man skulle vara en rabiat fiende till bilismen. Jag sade också att bilen har många förtjänster. Något påhopp var det alltså inte.

Jag vill dessutom erinra om, att när frågan om anslag till vägarna var uppe, hade moderaterna ett förslag om att inte göra några förbättringar beträffande vägarna, medan vi var anhängare av att förbättra vägarna. Det är också ett intressant faktum.

Beträffande kontrollen är det klart att det måste vara en bättre sådan när det gäller efterlevanden av trafikföreskrifterna. Det förhållandet kan inte få fortgå att det finns en bestämmelse om en viss hastighetsgräns och att man sedan på många håll fullständigt nonchalerar denna bestämmelse. Då tjänar det ju ingenting till att ha bestämmelsen – det måste man medge, och då skall kontrollen förstärkas.

Detta innebär inte, Wiggo Komstedt, att vi på något sätt skulle efterapa förhållandena i Sovjet. Jag tror inte att det finns någon här som har statistik på hur trafikkontrollen är där borta. Jag var där förra sommaren tillsammans med utskottet, och jag kunde inte märka att man hade bättre kontroll där än här. Och jag har talat med folk som har hand om dessa frågor där, och de menar att det på samma sätt som här är omöjligt att klara efterlevnaden av trafikbestämmelserna. Jag tycker inte att vi skall ha den situationen som något mönster – i varje fall vill inte vi från vpk ha det. Däremot vill vi hävda att när det gäller de lagar som vi stiftar – särskilt dem på trafikområdet – skall vi försöka se till att de efterlevs.

Anf. 29 WIGGO KOMSTEDT (m) replik:

Herr talman! Till Sten-Ove Sundström vill jag säga: Jag tillhör fortfarande dem som tycker att vi skall hålla borta byråkratin så långt det är möjligt. Men jag sade redan i mitt inledande anförande att det finns punkter där man måste pruta på sina grundläggande principer. Och det har jag gjort i det här fallet.

Det är den belastning som jag har efter sju års utredningsarbete i trafiksäkerhetsutredningen som gör att jag har fått så mycket faktamaterial att jag är beredd att pruta på moderata principer beträffande byråkratin på den här punkten.

På frågan om Italien: Man har tre åldersgränser där, men det har jag inte velat medverka till. Jag sade i min kritik att jag tyckte det var dumt att regeringen inte valt bara två åldersklasser. Då hade vi kanske fått majoritet för det.

Exempelvis i Finland finns det två åldersklasser, och det visar sig att detta är gynnsamt. Finnarna är mycket duktiga när det gäller trafiksäkerhetsarbete, och det gäller inte minst beträffande motorcyklar.

Mycket kort till Eric Rejdnell: Han försvarar varför han överger det han tydligen har sympatier för i fråga om baksätesspassagerarna och bilbältena. Det går inte att vara övervakare, säger han. Men säg mig, Eric Rejdnell, vad

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

det är för skillnad på om polisen stoppar bilar för att se efter om folk har bältet på sig i framsätet och om de också tittar hur det är i baksätet – det behövs ju inte någon speciellt utökad kontroll för det. Vi har lyckats klara kontrollen ganska hyggligt när det gäller framsätena, så det argument Eric Rejdne föder fram är väl inte särskilt starkt.

Till Sven Henricsson: Sambandet mellan antalet bilar i trafiken och antalet skador är helt uppenbart. Men säg då rakt ut: Vi skall inte ha några skador – vi skall förbjuda alla bilar.

Det är alldeles uppenbart att detta samband finns, men jag tror att med ett effektivt trafiksäkerhetsarbete kan vi banta ner skadorna – det är helt klart. Därför är jag beredd att ansluta mig till en lagstiftning om användning av bilbälten i baksätena. Jag har varit med om att införa hjälptvång för mopedister och motorcykelförare och annat. Jag tar det obehaget för att vi skall kunna ha biltrafik och en motorcykeltrafik. Jag försvarar bilismen – och det skäms jag inte för. Någon skall försvara den också i den här kammaren, och det skall man göra på ett sådant sätt att vi ändå får ha den kvar – och kan ha den kvar på ett riktigt och vettigt sätt. Men vi skall inte vara rädda för att vidta åtgärder som bantar ner trafiken för att spara människoliv.

Sven Henricsson sade någonting som jag uppfattade som litet konstigt, nämligen att vi inte skulle vilja förbättra vägarna. Var står detta någonstans? Framför allt: Var i det här betänkandet står det att inte vi vill förbättra vägarna? Såvitt jag vet är vi alla rörande ense om att förbättra vägarna i det här landet så mycket vi kan, men det har väl inte med det här betänkandet att göra. Här står det i vart fall ingenstans, det kan jag lova.

Jag tror detta kan vara svar på de repliker jag fick – så som jag uppfattade dem.

Anf. 30 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Nu säger Wiggo Komstedt att man ibland måste pruta på principerna – med andra ord acceptera byråkratin. Det är i och för sig inte märkligt när det gäller det parti han representerar. Det är ju inte första gången man där accepterar byråkratin och egentligen går emot sina idéer.

Att jag ställde frågan om hur åldersgränserna i Italien fungerar beror på att Wiggo Komstedt har skrivit under en reservation som utpekar de länder som har infört sådana. Nu kunde inte Wiggo Komstedt svara på det, men jag förväntar mig att hans reservationskollega Rune Torwald, som står efter honom på talarlistan, skall kunna ge ett detaljerat svar på frågan om hur de här åldersgränserna har fungerat där de har införts. Italien är då ett bra exempel, eftersom det där finns gränser vid 16, 18 och 21 års ålder.

Anf. 31 ERIC REJDNE (fp) replik:

Herr talman! Wiggo Komstedt efterlyste min princip när det gäller användningen av bilbälten för baksätespassagerarna.

Jag tycker inte att vi skall behöva vara ense om användningen av bilbälten. Wiggo Komstedt har i princip rätt i att övervakningen när det gäller

baksätesspassagerarna inte behöver vara svårare än när det gäller framsätesspassagerarna. Det är inte detta som har gjort att jag inte har så att säga följt med Wiggo Komstedt linan ut i fråga om trafiksäkerhetsutredningens ställningstagande. Det är ju inte mer än ungefär 10 % av bilåkarna som använder bilbältet i baksätet. Jag kan som exempel nämna Örebroprovet, där man först gick ut och gjorde intervjuer om användningen av bälte i baksätet. Efter detta gav man en information, och sedan gjorde man intervjuer på nytt. Det visade sig då att det hade blivit en mycket markant ökning av användningsfrekvensen – jag kommer nu tyvärr inte ihåg procentsatserna. Jag tror att det är just informationen som saknas här, och den får givetvis inte utebli, utan en strävan måste vara att samtliga passagerare i bilarna använder bilbältena. Det vore värdefullt för alla bilpassagerare att se bilder av de krockprov som är tagna, framför allt nere på väg- och trafiksäkerhetsinstitutet i Linköping. Där kan man få en klar bild av vad som händer med baksätesspassagerare som sitter utan bälte vid krockar i så låga hastigheter som 50 kilometer i timmen.

Jag tror att vi måste fortsätta att föra ut den här informationen för att få samtliga passagerare att använda bältet. Det måste vara målsättningen.

Anf. 32 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! I den proposition som vi behandlar här tillsammans med betänkandet står det på s. 6: "Det gäller bl. a. härvid att få igenom ett synsätt som stryker under sambandet mellan trafikpolitiken och trafiksäkerheten och nödvändigheten att i trafikpolitiska överväganden ständigt ta säkerhetsmässiga hänsyn -- --." Det förvånar mig att Wiggo Komstedt, när jag tar upp frågan om trafikpolitiken som central också för trafiksäkerheten, inte kommer ihåg vad som står i propositionen, där man just har understrukt detta som ett viktigt faktum. Och försök sedan inte att komma ifrån detta genom att låtsas som om inte vägarna har något intresse för trafiksäkerheten! Det står i betänkandet att vägstandarden har betydelse för trafiksäkerheten. Jag efterlyste konsekvensen hos moderaterna när de i samband med vägpropositionen gick in för att göra besparingar på vägenslagen och därmed bidrog till att försvåra upprätthållandet av vägstandarden. Detta var icke ägnat att vara till nytta för trafiksäkerheten, Wiggo Komstedt. Ni är inkonsekventa.

Anf. 33 WIGGO KOMSTEDT (m) replik:

Herr talman! I sin iver att diskutera moderata samlingspartiets och min byråkrati läser Sten-Ove Sundström betänkandet som en vis potentat läser Bibeln. Det är nämligen på det viset att vi i reservationen nr 7 nämner en mängd exempel och räknar upp ett antal länder. I betänkandet är redovisade de länder som har två olika åldersgränser, exempelvis en vid 16 år och en vid 18 år. Vår reservation går ut på att vi skall ha två åldersgränser. Där står också att Italien har tre åldersgränser. 16, 18 och 21 år anges för att visa att man där har tre åldersgränser, men det står över huvud taget ingenting om att vi skulle ha det så i Sverige. Reservationen går inte ut på det, utan den

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

handlar bara om två. Att börja diskutera hur det är i Italien är därför fullständigt ointressant i det här sammanhanget, eftersom det inte är detta vi diskuterar, utan reservation nr 7, vari vi föreslår två åldersgränser.

Sedan säger han att det är vanligt att moderaterna överger sina principer och ibland skapar byråkrati ändå. Jag vill hälsa Sten-Ove Sundström och alla de socialdemokratiska representanterna i utskottet välkomna till gruppen av byråkrater – för ni har ju hoppat på min motion, som säger att vi bör ha mopedregistrering. Alla talare i dag har sagt att detta är byråkrati, men jag tycker inte att det är en byråkrati som jag skäms för. Jag vill ha den därför att jag tror den är riktig och önskvärd ur trafiksäkerhetssynpunkt. Därför försvarar jag den. Jag har t. o. m. hyllat er och tyckt att det var riktigt att ni ställde upp på den motionen. Sten-Ove Sundström har i så fall själv varit en stor byråkrat i ett visst sammanhang. Ni sitter sålunda i samma båt, när det gäller den biten i vart fall.

Sven Henricsson säger att det är givet att vägnars standard har betydelse för trafiksäkerheten. Ja visst, men vi har varje år vägdebatt här i kammaren, och jag tycker att det hör hemma i den debatten. Alldeles självklart är att standarden har betydelse för trafiksäkerheten.

Sven Henricsson säger vidare att vi inte ställer upp på de vägnarslag som exempelvis vpk har föreslagit. Nej, men det är av samhällsekonomiska skäl som vi inte kan vara med på alla era överbud. Vi tar ansvar för samhällsekonomin – vi har inte några 15–20 extra miljarder att slänga ut som ni tycks ha, utan vi ser det hela i ett sammanhang. Därför har vi inte kunnat gå med på att anslå de pengarna för tillfället.

Talmannen anmälde att Sten-Ove Sundström och Sven Henricsson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 34 RUNE TORWALD (c):

Herr talman! I det här inlägget kommer jag närmast att kommentera reservation nr 7 beträffande särskilt förarprov för tung motorcykel, eftersom jag anser att det är på den punkten som ett avslag på propositionen skulle få de allvarligaste konsekvenserna för trafiksäkerheten.

Jag kan dess värre inte frigöra mig från misstanken att socialdemokraterna och de båda moderaterna snarare drivs av cynisk popularitetsjakt bland okritiska ungdomar i 18-årsåldern än av omtanke om trafiksäkerheten. För att belysa detta vill jag i protokollet läsa in reservanternas motiveringar på s. 39–40 i utskottets betänkande. Det finns detaljer där som jag tror kan vara värdefulla. Jag citerar:

”Utskottet delar föredragandens uppfattning att den snabba ökningen av antalet motorcyklar, särskilt tyngre sådana, och av antalet olycksdrabbade yngre motorcyklister gör det nödvändigt att vidta motåtgärder. Det är enligt utskottets mening viktigt att söka skapa garantier för att motorcykelförare genom utbildning och kontroll kan förutsättas behärska den motorcykel de framför.

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

De som menar att regeringens förslag grundas på felaktiga slutsatser av tillgänglig statistik bortser inte minst från det betydelsefulla förhållandet att ett mycket stort antal motorcyklar avställs under vintern. Andelen vinter-avställda motorcyklar har ökat från 18 % år 1970 till 78 % år 1981. Man bör också hålla i minnet att medeltunga motorcyklar endast körs ca 600 mil per år och de tyngsta 800–1 000 per år.

Trafiksäkerhetsutredningen har jämfört riskerna vid motorcykelkörning och bilkörning för förare i åldersgruppen 18–24 år. Man fann därvid att motorcykelförarnas risktal var 9,7 gånger högre än bilförarnas.

Av de olycksinblandade motorcyklisterna är 34 % 16–17 år, 21 % 18–19 år och 28 % 20–24 år. 54 % av motorcykelägarna är mellan 16 och 25 år. 44 % av ägarna till tunga motorcyklar är 18–25 år.

Motorcyklarnas antal är endast 2 % av antalet personbilar. Om man jämför antalet dödade förare och passagerare per 1 000 motorcyklar resp. 1 000 personbilar finner man att motorcyklarna har en 4,9 gånger högre andel än personbilarna.

Antalet tunga motorcyklar minskade fram till 1977. Därefter har en fördubbling skett. År 1981 var antalet tunga motorcyklar 47 000. År 1980 skadades 3 000 motorcykelförare. År 1981 var antalet 3 800. 40 förare dog båda åren. 500 passagerare skadas årligen.

Om det vore lika farligt att köra bil som det är att köra motorcykel skulle antalet dödade bilförare år 1980 inte ha varit 277 utan 3 333. Motsvarande siffror för antalet skadade är 15 840 resp. 250 000.

I Danmark får ingen köra motorcykel förrän han fyllt 18 år. I Finland och Norge – liksom i Frankrike och Västtyskland – tillämpas två åldersgränser – 16 och 18 år. I Schweiz är åldersgränserna 18 och 20 år. I Italien har man tre åldersgränser – 16, 18 och 21 år.”

Sten-Ove Sundström efterlyser siffror. Tyvärr har inte alla länder lika bra och detaljerad statistik som Sverige. Men vad tror Sten-Ove Sundström kan vara anledningen till att Japan, som torde ha flest motorcyklar av alla länder, har infört tre olika prov där man måste köra med representativa MC? Det gäller således klasserna 125 kubikcentimeter, 350–400 kubikcentimeter samt 750 kubikcentimeter. Anledningen är naturligtvis att erfarenheterna har visat att man behöver kontrollera förmågan att hantera ett fordon av den storlek som det här är fråga om. Majoriteten i utskottet har inte ansett det vara nödvändigt att kontrollera denna förmåga. Det kommer att få effekter på trafiksäkerheten.

Jag vill i detta sammanhang gärna harangera de frivilliga motorcykelorganisationerna, SMC, FMCK, MHF-U m. fl., för deras insatser. De har bl. a. gett ut broschyrer i syfte att förbättra säkerheten. De propagerar t. ex. för användandet av säkerhetsutrustningar. Organisationerna anordnar också utbildning i viss omfattning.

Men när det gäller inställningen till körkort för tung motorcykel kan jag inte frigöra mig från misstanken att man mera slår vakt om MC-importörernas och MC-försäljarnas intressen än om trafiksäkerheten. Jag befarar att den kraftiga ökningen av antalet tunga motorcyklar kan leda till

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

en lika kraftig eller kanske än större ökning av antalet dödade och skadade vid olyckor med dessa. Om utskottsmajoritetens förslag i dag vinner kammararens gehör, kan det visa sig vara en verklig pyrrusseger för dem som är intresserade av motorcyklar. En ogynnsam olycksutveckling för tunga motorcyklar leder inte bara till ännu högre försäkringspremier, utan kan också komma att leda till krav på radikala åtgärder i form av olika restriktioner för att man skall minska antalet olyckor där tunga motorcyklar är inblandade.

Jag säger som Wiggo Komstedt: Jag tycker bra om motorcyklar. Men just därför att jag är positiv till motorcyklar anser jag att vi på bästa möjliga sätt måste skydda de ungdomar som första gången färdas på dem. Det kan bara ske genom att vi dels ger dem utbildning, dels kontrollerar att de har tillgodogjort sig utbildningen. Detta har utskottsmajoriteten helt nonchalerat.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till reservation nr 7 och övriga reservationer där mitt namn förekommer samt i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 35 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Rune Torwald säger att vi socialdemokrater driver någon form av popularitetsjakt, bl. a. på ungdomar, när vi lägger fram våra förslag i anslutning till denna proposition. Men när man gör sådana här insatser för trafiksäkerheten är det mycket viktigt att man har någorlunda klart för sig att dessa åtgärder har något stöd. Man bör veta om det finns stöd i t. ex. statistiken eller organisationerna. Faktum är att centern och regeringen som helhet struntar i de synpunkter som har lämnats från de stora motororganisationerna.

På min fråga om erfarenheterna av åldersgränserna utomlands fick jag egentligen inget svar. Rune Torwald sade bara att om man har så och så många åldersgränser i de och de länderna måste det betyda någonting. Men faktum är att just i Italien – enligt de informationer jag har fått från motororganisationer – har inte dessa åldersgränser haft någon som helst effekt på trafiksäkerheten. Det är ju det som är det väsentliga. Man bör ha klart för sig att man är inne på rätt spår, så att man inte bara skapar en snabbt växande byråkrati i samhället. Vi bör veta litet mer innan vi drar i gång byråkratin på detta sätt. Det är helt klart att regeringen inte är medveten om det i detta sammanhang.

Anf. 36 RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Sten-Ove Sundström säger att vi måste veta mycket mer innan vi vidtar åtgärder. Men det är faktiskt så att vi skyddar småbarn från att få hett innehåll ur kastruller över sig. Men det är inte det väsentliga. Vi skyddar människor genom att jorda eluttag. Vi har massor av bestämmelser, utan att vi statistiskt kan belysa vad de betyder i procentuella förändringar av olyckstalen. Vi vet att åtgärderna syftar till att öka säkerheten.

Den som hävdar att utbildning och prov inte skulle ha något värde har

tydiligen ingen respekt för utbildning över huvud taget. Som reservofficer har jag den erfarenheten att de MC-ordonnanser m. fl. i det militära som hade fullständig MC-utbildning klarade sig utmärkt, under det att de som fick åta sig att köra MC med bara kort, tillfällig utbildning – därför att inga andra fanns att tillgå – ofta råkade illa ut och skadade sig.

Låt mig också säga att vad som är anledningen till både trafiksäkerhetsutredningens och reservanternas uppfattning är den olycksutveckling som har varit – och den är ovedersäglig i Sverige. Jag kan tala om att antalet dödade per 1 000 bilar 1960 var 0,28. 1980 hade antalet sjunkit till 0,17. Antalet dödade per 1 000 MC 1960 var 0,46 och hade stigit 1980 till 0,80 – dvs. en motsatt utveckling. När det gäller svårt skadade per 1 000 bilar var antalet 0,97 år 1960, och det hade sjunkit till 0,86 år 1980. Men för svårt skadade per 1 000 MC är siffran 2,48 för 1960 och 8,50 för 1980. Det är den utvecklingen som utskottsmajoriteten tydligen inte finner det angeläget att bryta.

Anf. 37 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Jag har visserligen inga erfarenheter som reservofficer att redovisa, men jag har kört litet med motorcyklar och har erfarenheter från det området.

Självfallet ställer vi socialdemokrater upp för att främja utbildningen. Det skriver vi också i utskottsbetänkandet, och det framgår i flera sammanhang, inte minst av vår motion. Vi tror på ökad utbildning på detta område. Vi tror att man kan nå betydligt bättre resultat den frivilliga vägen, utan att trampa in i byråkratin, som centerpartisterna och en del andra borgerliga ledamöter gör.

När det gäller statistiken tror jag att man skall vara litet försiktig när man använder den. Rune Torwald tolkar den ungefär som fan tolkar Bibeln. Det är nämligen så att antalet skadade och dödade per 1 000 mc i trafik har inte sedan 1960-talet varit så lågt som år 1981. Man måste ta hänsyn till vissa faktorer i samband med den här statistiken och inte "köra den runt" hela tiden. Det är exempelvis faktorer som att det varit en väldigt stor ökning av MC just under 1981. Antalet motorcyklar ökade med 27 %. Självfallet sätter detta sina spår i statistiken. Man måste därför ta med sådana faktorer när man använder den.

Vår bedömning är att förslaget på det här området kommer att leda till en ökning av byråkrati, krångel och kostnader och att detta inte kommer att ge några trafiksäkerhetsvinster, i varje fall endast marginella sådana.

Anf. 38 RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Det går inte att prata bort relativa olyckstal. Det var alltså inte de absoluta talen jag redovisade, utan det var antalet olyckor per 1 000 fordon i resp. grupp. Per 1 000 MC var det en ökning av de svårt skadade som motsvarade närmare en tredubbling under perioden 1960–1980. Det kan inte Sten-Ove Sundström komma ifrån.

Låt mig avslutningsvis än en gång understryka att det är bra med frivillig utbildning, men erfarenhetsmässigt vet vi att bara ungefär 10 % av dem som

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

har motorcyklar är medlemmar i frivilligorganisationerna. Längre än så når man inte. Skall man nå längre – och det tycker jag att också frivilligorganisationerna borde vara intresserade av – måste man ha ett kontrollmoment som tvingar vederbörande att gå igenom en utbildning. Vi ser gärna att den utbildningen är frivillig, för frivillig utbildning kan många gånger vara den mest effektiva. Men utan kontroll kommer majoriteten av bekvämlighetsskäl och av ekonomiska skäl att underlåta att skaffa sig även den frivilliga utbildningen. Man kommer att sätta sig på en tung MC när man fyller 18 år, med de risker för eget och andras liv och hälsa detta innebär.

Talmannen anmälde att Sten-Ove Sundström anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 39 ESSEN LINDAHL (s):

Herr talman! Trafikutskottets ordförande Bertil Zachrisson yttrade i sitt huvudanförande några uppskattande ord om Nordiska rådets beslut att göra 1983 till ett nordiskt trafiksäkerhetsår. Han framhöll – och jag kan instämma i det – att detta kan innebära en förnyelse och ett avstamp för trafiksäkerhetsarbetet i Norden. Rolf Clarkson kallade detta arbete för en praktisk nordism, och jag delar denna uppfattning.

Visst kan vi tvista om trafiksäkerhetsarbetets uppläggning på en rad punkter, men detta kan inte fördölja att det råder en bred parlamentarisk enighet angående den övergripande planeringen av trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och i Norden. Därom kan säkert mina riksdagskamrater Rolf Clarkson, Bertil Jonasson och Eric Rejndell, som är ledamöter av den svenska huvudkommittén, vittna. Vpk representeras i nämnda kommitté av Gunvor Ryding, f. d. ledamot av riksdagen. Alla riksdagspartier står alltså helhjärtat bakom det nordiska projekt som nu håller på att ta form.

Herr talman! Mot denna bakgrund vill jag för första gången i riksdagen redovisa planerna på att göra 1983 till ett nordiskt trafiksäkerhetsår.

När Nordiska rådets trafikutskott sammanträdde i Husavik på Island 1979 väcktes på norskt initiativ tanken på ett nordiskt trafiksäkerhetsår. Redan den första debatten visade att trafikolycksfallen var en svår plåga i alla de nordiska länderna. Remissyttrandena över medlemsförslaget var också entydigt positiva. I alla våra länder upplever vi allvaret, för att inte säga tragedin, som de höga trafikolyckstalen rymmer, därtill med kostnader och förluster som kan räknas i miljarder.

Vid Nordiska rådets session i Köpenhamn i mars 1981 fattades så det glädjande beslutet att utlysa 1983 som ett nordiskt trafiksäkerhetsår och att också bevilja medel för den nordiska delen av genomförandet.

Då det är första gången det är möjligt att inför den svenska riksdagen rapportera om Nordiska rådets initiativ och beslut att göra 1983 till ett gemensamt trafiksäkerhetsår, vill jag i mitt inlägg i dagens debatt uppehålla mig en stund vid detta.

Förberedelserna pågår för fullt, och en nordisk huvudkommitté med representanter för ministerrådet och Nordiska rådet har bildats liksom

nationella kommittéer i Finland, Norge och Sverige. Även i Danmark och Island har arbetet kommit i gång på ett bra sätt. I den svenska kommittén, som leds av rättschefen Sven-Erik Sigfridsson i kommunikationsdepartementet, ingår – som jag tidigare framhöll – representanter för alla riksdagspartierna tillsammans med ämbetsmän och experter.

Tanken bakom förslaget om ett nordiskt trafiksäkerhetsår var att ytterligare förankra trafiksäkerhetsarbetet i folkopinionen i Norden genom att engagera politiker, sakkunniga, skolor, folkrörelser och andra organisationer samt massmedia. Under detta år skall vi tillsammans lyfta fram trafiksäkerheten som något som ständigt är aktuellt och bör engagera alla människor.

Det svenska intresset manifesteras ju inte minst i riksdagen, där många motioner årligen väcks – och som är ett uttryck för vårt engagemang för en ökad trafiksäkerhet.

Vi kan också med tillfredsställande konstatera att antalet trafikolyckor har sjunkit det senaste årtiondet. Det har kunnat ske genom insatser av många människor och organisationer, genom oförtröttligt arbete av trafiksäkerhetsverket, NTF, polisen och många fler, genom fortlöpande lagstiftningsarbete, förbättrad trafikmiljö, utveckling av fordonens säkerhet, utbildning av trafikanter osv.

Man kunde kanske tycka att det var onödigt att då ge trafiksäkerheten en så hög prioritet i det nordiska samarbetet som utlysandet av ett gemensamt trafiksäkerhetsår innebär. Men så resonerade vi inte i Nordiska rådets trafikutskott, och inte heller gjorde man det i ministerrådet.

Tvärtom har vi menat att de minskande olyckstalen visar att det aktiva trafiksäkerhetsarbete som bedrivs i resp. land och under medverkan av bl. a. Nordiska rådet börjar ge resultat. Vi har antagit rekommendationer om nordiska trafikregler, förarutbildning, barnens trafikmiljö och insatser mot alkohol i trafiken m. m., åtgärder som i stor utsträckning också blivit genomförda.

När det visar sig att ett arbete börjar ge resultat är det inte tid att slå av på ambitionerna. Tvärtom har arbetet just då stora möjligheter till verklig framgång. Vi kan aldrig slå oss till ro med att priset för vår höga standard är att människor dödas och lemlästas.

Även det antal olyckor som det nu rör sig om skulle inom varje annat område än just trafiken snabbt föranleda betydande ändringar i arbetsmiljö etc., utan att man skulle låta sig avskräckas av kostnaderna.

Vid den konferens i Trondheim i april förra året, som innebar startskottet för arbetet på trafiksäkerhetsåret, lanserade dåvarande norska statsrådet Ronald Bye en gemensam nordisk målsättning för trafiksäkerhetsarbetet.

Det nordiska välfärdsamhället accepterar inte att hög rörlighet och den därmed förbundna höga levnadsstandarden skall betalas med ett högt antal olyckor och dödade i trafiken. Norden skall göras till den mest trafiksäkra delen av världen, framhöll Roland Bye.

Vi vet ju också att det *går* att minska antalet trafikolyckor, att det *går* att få ner antalet döda och skadade i trafiken. En färsk FN-statistik visar att medan

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

trafikolyckorna i Europa som helhet bara något gick tillbaka under 70-talet, var minskningen i de nordiska länderna påtaglig. Vi skall inte förhåva oss i Sverige – Finland och Norge har lyckats bättre än vi att få ner antalet döda och skadade i trafiken – men som helhet framstår Norden i FN:s statistik som Europas trafiksäkraste region.

Det är ur denna erfarenhet av vad som kan uppnås som tankarna och förhoppningarna växte om att vi genom ett målmedvetet nordiskt initiativ skulle kunna få till stånd något av en folkrörelse mot trafikolyckorna.

Vi skall kanske inte förhåva oss över de insatser vi kan göra i Nordiska rådets regi. De blir främst organisatoriska.

Man skapar en gemensam paraplyorganisation för arrangementet, tar fram ett relativt begränsat gemensamt material, har skapat en gemensam logotype och lanserar gemensamt trafiksäkerhetsåret. I alla de nordiska länderna kommer man att intensifiera trafikinformationen i TV och radio osv.

Därtill sker en viss samordning av nationella insatser. Man tar till vara på nordisk basis vad som finns eller framställs i skilda länder, exempelvis filmer, skolmaterial etc. Det ordinarie trafiksäkerhetsarbetet genomförs i varje land, men sätts in i det nordiska sammanhanget genom att "stämplas" med trafiksäkerhetsårets logotype. Ett av de viktigaste inslagen i Nordiska rådets egen aktivitet under 1983 är fyra seminarier, ett i vardera Danmark, Norge, Finland och Sverige. Fördelningen av ämnen på olika länder är denna:

I Norge hålls i april nästa år ett seminarium angående barn och trafik. I Sverige kommer i juni 1983 ett seminarium om bilens aktiva och passiva säkerhet. I Danmark tar man under augusti månad upp frågan om cyklisternas trafiksäkerhet. Finland, slutligen, har som tema för sitt seminarium, som hålls i november månad, alkohol och trafik.

Den kanske viktigaste insatsen från Nordiska rådets sida är att man initierat trafiksäkerhetsåret 1983. Det innebär att det omfattande ordinarie trafiksäkerhetsarbetet kommer att ges en ytterligare tyngd genom att samordnas med trafiksäkerhetsåret.

Men därtill kommer, som det kanske viktigaste, att vårt beslut och vad vi gör blir utgångspunkten för en rad insatser av andra organisationer, institutioner och företag som annars inte skulle kommit till stånd.

Så kommer exempelvis försäkringsbolagen att genomföra en omfattande aktion för att få folk att i långt större utsträckning bära reflexer. De kooperativa försäkringsbolagen i Norden diskuterar därtill att genomföra egna aktioner. Bl. a. planeras i Sverige en stor sommarkampanj, som inriktas inte minst på den omfattande internordiska semestertrafiken, med medverkan av rikspolisstyrelsen och NTF.

Yrkestrafikens organisationer – både de fackliga och de på arbetsgivar- sidan – har sina planer, och jag är övertygad om att man på många håll redan nu är i gång med idéer och planer på insatser under det nordiska trafiksäkerhetsåret 1983. Föreningen Norden och dess omfattande vänortsrörelse kan mobiliseras!

Tänk, herr talman, om man exempelvis kunde engagera Borlänge i

Sverige, Fredrikshavn i Danmark, Jyväskylä i Finland, Larvik i Norge och Vestmannaeyar i Island eller Karlskoga, Aalborg, Riihimäki, Fredriksstad och Husavik, för att nämna några av de nordiska vänortskretsarna, i en tävlan där var och en på sin ort arbetar för att stärka sitt trafiksäkerhetsarbete och därmed ha goda chanser att sänka sina olyckstal i trafiken!

På detta sätt växer Nordiskt trafiksäkerhetsår 1983 fram till en verkligt bred, folkligt förankrad aktion. Trafiksäkerhetsåret 1983 ger många människor och organisationer ett unikt tillfälle att engagera sig i en gemensam uppgift på nordisk basis – och det bör, herr talman, vara en uppgift för var och en av oss i Sveriges riksdag att gå i spetsen för att göra 1983 till ett år då trafikolyckorna i Norden dramatiskt drevs tillbaka och trafiksäkerheten lika dramatiskt ökade.

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

Anf. 40 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Jag vill för Essen Lindahl betyga att det råder en mycket stor enighet i den här kammaren om att vi med mycket stort intresse ser på det arbete som har initierats i Nordiska rådet. Vi tycker att det är ett mycket föredömligt sätt man byggt upp arbetet på, i kontakt med organisationer och myndigheter. Jag tror också att detta kan bidra till att harmonisera trafiksäkerhetsarbetet i Norden bland trafikanter och mellan myndigheter. Poliser får träffas och olika organisationer får möjlighet att mötas. Detta är ett mycket praktiskt och handgripligt sätt att se på trafikarbetet. Jag hoppas att regeringen ställer upp helhjärtat på detta. Men jag vill betyga att det i riksdagens trafikutskott finns ett mycket stort intresse för att detta arbete skall växa vidare. F. ö. är Essen Lindahl själv ett levande exempel på det intresset.

Anf. 41 ERIC REJDNELL (fp) replik:

Herr talman! Essen Lindahl nämnde mitt namn i samband med NTÅ 83, och jag håller med Essen Lindahl när han säger: Tänk om vi kunde få de nordiska vänortskretsarna att utmana varandra i en tävlan där var och en på sin ort arbetar för att stärka sitt trafiksäkerhetsarbete. Jag tycker att det är en bra idé. Eftersom Essen Lindahl och några till av oss här i kammaren sitter i den svenska kommittén för NTÅ 83 kan vi föra tanken vidare.

Essen Lindahl har också redogjort för de olika ländernas arbetsområden. Som vi hörde skall Sverige ägna sitt huvudintresse åt bilens aktiva och passiva säkerhet. F. ö. kommer trafiksäkerhetsverket, NTF och polisen att utgöra grundstommen i arbetet. Såväl TSV som NTF har redan presenterat en väl genomarbetad plan för trafiksäkerhetsåret 1983. Men det är även min förhoppning att olika organisationer på alla nivåer kommer att engagera sig i det här arbetet.

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Anf. 42 BONNIE BERNSTRÖM (fp):

Herr talman! Lagar och förordningar som det är omöjligt att övervaka skall politiker vara ytterst försiktiga med att införa. Därmed måste man också vara beredd att rensa bland de befintliga bestämmelserna, när man uppenbarligen vet att en bestämmelse inte går att övervaka i kombination med att den inte har någon större betydelse. Straffsanktionerna vid överträdelse av förbudet att gå mot röd gubbe är en sådan onödigt bestämmelse, som vi gott kan rensa bort.

1977 bötfölls 635 personer i det här landet för att ha gått mot röd gubbe. 9 personer bötfölls i Stockholm och 2 i Göteborg. Förra året bötfölls ca 300 personer i hela landet, dvs. ungefär hälften mot 1977. Vad jag förstår av trafikutskottsmajoriteten tror man därmed att benägenheten att bryta mot förbudet måste ha minskat, eftersom man inte är beredd att tillstyrka min och Ylva Annerstedts motion. Men jag skulle vilja rekommendera utskottsmajoriteten att ställa sig vid övergångsstället mellan riksdagshuset och Åhléns som ett exempel och räkna hur många människor det är som bryter mot förbudet. Det är långt fler under några timmar än som sammanlagt bötfölls under hela 1981. Då är det helt naturligt att de som bötfällts reagerar och tycker att det är orättvist att just de har drabbats. Och självfallet kan det inte vara roligt att vara polisman och bötfälla en människa för att ha gått mot röd gubbe, om det var helt uppenbart att bilar inte fanns vare sig inom syn- eller hörhåll och sikten var god. Att tvingas ta emot skäll från allmänheten för en orättvis och onödigt bestämmelse är inte särskilt lustigt för en polisman. Det är därför inte förvånande att rikspolisstyrelsen i sitt remissvar en gång i tiden angav att straffsanktionen när det gäller röd gubbe bör bort.

Vi måste kunna ha något större förtroende för människors förmåga att själva avgöra när de skall gå över gatan, i synnerhet som ju långt ifrån alla övergångsställen har röda gubbar. Det har i synnerhet inte de farligaste övergångsställena – de vid genomfartslederna i små tätorter.

När det då gäller trafiksäkerheten för barn, vilken ju är väldigt viktig, går det inte att få barn att förstå varför de flesta människor bryter mot förbudet att gå mot röd gubbe. Inte heller kan vi invägga barn i den tron att det är helt säkert att bara gå mot gröna gubbar. Vi måste lära barn att när man är liten måste man stanna vid röda gubbar och se sig för när man går över vid gröna gubbar. När man är vuxen kan man bättre klara sig i trafiken. Vi måste ta upp detta med våra barn, eftersom det är den verklighet vi lever i. Med utskottsmajoritetens skrivning kommer nämligen inte fler människor att stanna för röd gubbe. Det kommer med denna skrivning inte att bli fler föredömen för barnen. Och därför måste vi lära oss att hantera situationen inför barnen på ett helt annat sätt än genom att bötfälla 300 personer per år med 25 kr.

Utskottsmajoriteten har inte heller med en rad talat om förbättrad övervakning av övergångsställen med röda gubbar från polisens sida. Utskottsmajoriteten vet mycket väl att de prioriterade områdena inom polisen är kampen mot ekonomisk brottslighet och narkotikabrott och att det inte anslås en enda krona extra till övervakning av röda gubbar. Tror

verkligen utskottsmajoriteten, Eric Rejdnell och Bertil Zachrisson, att respekten för riksdagen ökar med att vilja ha kvar denna onödiga straffsanktion?

Därtill är utskottsmajoriteten ologisk när det gäller bilbälten i baksätet. Det är långt angelägnare att införa bestämmelse om bilbälten i baksätet än att ha kvar bötesstraff vid röd gubbe. Om det händer en olycka har det betydelse om man har bilbälte eller ej, men om det händer en olycka vid ett övergångsställe spelar det faktiskt ingen roll för skadans omfattning, om det har lyst en grön eller en röd gubbe. Jag tycker att utskottsmajoriteten är inkonsekvent, när den hävdar motsatsen.

Slutligen, herr talman: I brottstatistiken brukar man räkna med att ungefär 10 % av brotten finns anmälda, dvs. att mörkertalen i de flesta sammanhang är väldigt stora. När det gäller det oerhörda brottet att gå mot röd gubbe kan vi knappast räkna med att de registrerade försyndelserna är 10 %, möjligtvis 1 %, om antalet brott ens är mätbart. Jag skulle därför vilja fråga utskottsmajoriteten: Vilken nivå av efterlevnad tror utskottsmajoriteten att det är möjligt att uppnå med de åtgärder som man föreslår i sin skrivning och resonerar om i betänkandet – 2 eller 3 %?

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 14.

Anf. 43 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Jag skall fatta mig mycket kort. Vi i utskottsmajoriteten är fortfarande övertygade om att ett avskaffande av straffsanktionen av många skulle uppfattas som om man också avskaffade själva förbudet, och det vore mycket olyckligt.

Jag vill gärna betona att en mycket avgörande faktor har varit den bedömning som bl. a. NTF har gjort, nämligen att ett sådant här avskaffande av straffsanktionen skulle kunna uppfattas – inte minst av dem som har att arbeta för trafiksäkerhet bland barn – som ett sätt att mjuka upp vår inställning i trafiksäkerhetsfrågor, och jag tror att det skulle vara utomordentligt olyckligt.

Sedan har jag oerhört svårt att förstå logiken i att man skulle öka respekten för att använda bilbälten i baksätet genom att avskaffa en trafiksäkerhetsbestämmelse på ett annat område.

Anf. 44 ERIC REJDNELL (fp) replik:

Herr talman! Det här är en fråga som går över partigränserna, och även i vårt parti har vi olika uppfattningar härvidlag. Jag kan inte låta bli att se den här frågan som en trafiksäkerhetsfråga, och jag tycker att det vore mycket hårt mot bilförarna om man skulle försätta dem i den situationen att det – trots att de har grönt ljus – kan komma barn, gamla eller rörelsehindrade över gatan i ännu större omfattning än vad som nu är fallet. Detta kan inte leda till annat än ökad olycksfrekvens.

I reservation 14 vitsordar reservanterna motionärernas uppgift att endast 635 personer i hela landet bötfälldes för överträdelse av förbudet under år 1977. En uppgift som hade varit mer intressant, enligt mitt förmenande, hade

Nr 112

**Onsdagen den
27 mars 1982**

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

varit uppgift om hur många olyckor som hade inträffat under samma år på och vid ljusreglerade övergångsställen. Fotgängare som går mot rött ljus är både en fara och en fasa för bilisterna och påverkar inte trafiksäkerheten i positiv riktning. Det är därför jag har tagit ställning för att inte avskaffa straffsanktionen när vi har ett förbud.

Anf. 45 BONNIE BERNSTRÖM (fp) replik:

Herr talman! Jag skall vända mig till Eric Rejndell först. Bötesstraff för brott mot förbudet att gå mot röd gubbe har uppenbarligen inte särskilt stor effekt, eftersom det ändå inträffar olyckor vid övergångsställen. Det är betydligt bättre att lära gångtrafikanterna ett vettigt sätt att ta sig fram i trafiken än att onödigtvis peka ut några få människor per år och säga, att det är just de som är brottslingar – när man låter det allra största flertalet gå fria.

Vi har förbud mot aga av barn, som inte är straffsanktionerat – och vi vet mycket väl varför vi inte har det straffsanktionerat. Men alla har stor respekt för det förbudet. Det var bara några få moderater i den här kammaren som var mot införande av ett sådant förbud.

På samma sätt som vi kan få respekt för ett sådant förbud utan straffsanktioner tror jag att man kan få respekt när det gäller förbudet mot att gå mot röd gubbe. Utskottet har i olika sammanhang yttrat att man tror mycket starkt på informationsinsatser. Jag tror att det är viktigt att utskottet tar fatt i barnens trafiksäkerhetssituation. Vi skall inte inbilla oss att barn klarar trafiksituationen därför att 635 människor dödfälls per år. Vi måste upplysa barnen om att man inte ens vid grön gubbe går säker över ett övergångsställe. Det handlar om helt andra saker när man skall lära barn trafikvett än att dödfälla 635 personer per år.

Anf. 46 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Hur viktigt det är med regler och bestämmelser när det gäller trafiksäkerheten kan möjligen illustreras av att Bonnie Bernström har besvär med att hålla rätt på sin plats inte bara i trafiken utan också i kammaren. Hon talade nämligen från C.-H. Hermanssons plats.

Anf. 47 BONNIE BERNSTRÖM (fp) replik:

Herr talman! Det var väl i så fall ett inlägg i debatten mot de röda gubbarna. Nu har jag satt mig på en orange plats.

Anf. 48 GÖTHE KNUTSON (m):

Herr talman! Låt mig med hänvisning till det senaste replikskiftet säga att man inte skall påstå att det inte kan vara roligt ibland i Sveriges riksdag.

Jag skall i det här inlägget be att få vända mig till trafikutskottets ordförande Bertil Zachrisson och dess vice ordförande Rolf Clarkson. Jag har tillsammans med Gullan Lindblad och några andra moderata riksdagskolleger väckt flera motioner som behandlas i det här betänkandet. Det är speciellt en av motionerna, den som har nr 1403, som jag vill fästa

uppmärksamheten på. Den motionen handlar om synprovningen, dvs. den undersökning av synförmågan som varje körkortssökande skall bli föremål för innan ett körkort utfärdas.

Jag ber, herr talman, att få hänvisa till s. 17 och 18 i trafikutskottets betänkande nr 19. Jag ställer mina frågor för att full klarhet skall vinnas i detta ärende. För det första: Innebär trafikutskottets yttrande att de legitimerade optikerna får behörighet att utföra synprovning och utfärda intyg för körkortssökande? För det andra: Innebär skrivningen att de legitimerade optikerna får den kompletterande utbildning som krävs? För det tredje: Innebär skrivningen att socialstyrelsens föreskrifter för legitimerade optiker ändras, så att några hinder för optikernas insats i trafiksäkerhetsarbetet inte längre föreligger?

Jag vill också fråga: Är det rimligt att också begära att regeringen snabbt verkställer ändringen och får till stånd den handläggning riksdagen med det här avsnittet i betänkandet har beställt? Jag vänder mig hovsamt till herrar Bertil Zachrisson och Rolf Clarkson i deras egenskaper av ledande företrädare för trafikutskottet – detta mot bakgrund av vad som har hänt i den här frågan.

Jag är medveten om att Rolf Clarkson i sitt inlägg har gått in på vad jag nu tar upp. Han konstaterade bl. a. att det faktum att synprovet i fortsättningen kan göras på trafikskola inte får innebära att landets kunniga kår av legitimerade optiker ställs utanför möjligheten att utföra synprovning av körkortsaspiranter. Det sade Rolf Clarkson med anspelning på att optikerna ställdes utanför när man företog denna körkortsmedicinska reform. I stället blev det trafikskolorna som skulle utföra synprovningen.

I sitt anförande sade Rolf Clarkson vidare: "Utskottet understryker detta med att säga att det är värdefullt att såväl trafikskolorna som de legitimerade optikerna använder en säker, enkel och billig synprovningss metod. Det förutsätter anpassade utbildningsinsatser för såväl trafikskolornas personal som för de legitimerade optikerna. Med ordet 'anpassade' menar jag att man måste beakta omfattningen av redan befintliga kunskaper på detta område när man kräver kompletterande utbildning för synprovning."

Jag har alltså, herr talman, tagit mig friheten att här läsa upp vad herr Clarkson nyss har sagt – detta återigen med hänvisning till hur snett det gick med den här körkortsmedicinska reformen när regeringen skulle handlägga den sedan riksdagen hade fattat beslut. I regeringens proposition i fjol höstas angavs det att optikerna var den lämpliga yrkeskåren, som skulle ta hand om dessa synprovningar – synfältsundersökningar etc. – när man nu inte längre behövde läkarintyg för att få körkort. Men till allmän häpnad och till förskräckelse för landets optiker – denna yrkeskunniga och legitimerade yrkeskår – och för läkarna, ja, för alla som arbetar med trafiksäkerhet, står det i socialstyrelsens anvisningar ingenting om optikerna. I stället blev det alltså trafikskolornas personal – och inget ont sagt om deras kunnighet på *sitt* område – som utan att ha någon utbildning på detta område skulle få ta över det som läkare obligatoriskt har sysslat med tidigare.

Man kunde tro att det var något fel, att det var något sjukt i det hela. Nu –

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet*
m. m.

sedan utskottet behandlat vår moderata motion, undertecknad av bl. a. Gullan Lindblad, Gunnar Biörck i Värmdö och mig, är utskottets skrivning ett besked till regeringen, och vi utgår från att anvisningarna nu kommer att ändras så, att landets optiker får syssla med det som de har utbildning för, att de får minst samma rättigheter som den personal som nu har fått något slags monopol på detta område.

Jag ber att få tacka för att jag har fått framställa dessa frågor, herr talman.

Anf. 49 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! När den obligatoriska läkarundersökningen inför körkortsprovet slopades, var det en bra reform. Det var en avbyråkratisering, en förenkling av ett krångligt system. När körskolorna fick rätt att efter införskaffande av lämplig apparatur utföra synprovning, var det också en bra reform. Men då de legitimerade optikerna samtidigt avstängdes från sin yrkesmässiga rätt att utöva fri konkurrens på området, var det inte bra.

Jag talar för min del av utskottet när jag säger att vi har med vår skrivning velat uttrycka vår önskan om att fri konkurrens skall råda på detta område och att man skall ta hänsyn till optikernas befintliga kompetens och inte lägga onödiga hinder i vägen för dem att också utföra synprovning. De kan ha patienter som vill få sin synprovning utförd hos dem i stället för på körskolorna. Det skall vara frihet för körkortsaspiranterna att använda sig av vilken synprovningsinstans som helst av de båda jag nämnde.

Anf. 50 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Jag vill bara kort betyga att vi ansåg att regeringens ursprungliga förslag på denna punkt var oklart och möjligen skulle kunna tolkas så att det skulle innebära en helt onödig kostnadsöverbältring på de enskilda.

Vad utskottet har skrivit har det skrivit, nämligen att både trafikskolorna och de legitimerade optikerna skall kunna få utföra dessa undersökningar.

I den mån detta förutsätter en anpassning av deras utbildning – det kan jag inte avgöra och inte någon annan i utskottet heller på nuvarande stadium – utgår vi från att en sådan anpassning sker både av trafikskolornas personal och av optikerna. Det vill jag gärna understryka. Självfallet skall man i det sammanhanget beakta de kunskaper som finns på resp. håll. Det viktiga är att detta sker på ett enkelt och smidigt sätt och att man utnyttjar de kunskaper som redan finns.

Anf. 51 GÖTHE KNUTSON (m) replik:

Herr talman! Det kändes betryggande när trafikutskottets ordförande Bertil Zachrisson tog de bevingade orden "Det som är skrivet, så är det skrivet" i sin mun. Om jag inte minns fel, var det Pontius Pilatus som en gång fällde orden.

Det ligger alltså makt uppå att utskottets och riksdagens skrivning nu

kommer att efterföljas. Regeringen måste se till att socialstyrelsen utfärdar nya anvisningar, där landets legitimerade optiker inte längre diskrimineras utan får minst samma självklara rätt som den andra utpekade yrkeskategorin, trafikskolorna, att utföra dessa synprovningar. Optikerna har den utbildning som krävs.

Behövs det kompletteringar i utbildningen skall givetvis dessa anvisas. Då faller det på regeringen och socialstyrelsen att se till att sådana anvisningar snabbt kommer ut. Jag förutsätter – det framgår även av utskottets skrivning – att optikerna inte skall behöva köpa in apparatur för ca 10 000 kr. per st. Den behövs inte, när det är yrkeskunniga utbildade personer som sysslar med synundersökningarna. De som inte har någon som helst utbildning måste däremot ha denna apparatur.

Jag kan i sammanhanget nämna att den utbildning som ges trafikskolornas personal härvidlag, enligt uppgifter som jag fått och som jag kontrollerat, uppgår till fyra lektionstimmar, varav två lektionstimmar à 45 minuter består av information om lagar och tillämpliga regler. De andra två timmarna lär man ut vilka knappar som personalen skall trycka på. Någon utbildning av det slag optikerna får ingår inte. Optikerna har mer än fyra års utbildning – ända upp till sex år om man räknar om praktiktiden i deras skolning till terminer.

Jag vill, herr talman, tacka dels trafikutskottets ordförande Bertil Zachrisson, dels vice ordföranden Rolf Clarkson för deras klarlägganden och förtydliganden av utskottets skrivning. Jag utgår från att detta kommer att bli en för alla parter tillfredsställande lösning.

Anf. 52 GULLAN LINDBLAD (m):

Herr talman! Trafiksäkerhetsfrågor är mycket viktiga och engagerar människor. Det har inte minst dagens debatt här i kammaren visat. Många av de åtgärder som företas på trafiksäkerhetsområdet handlar ju om att förebygga olycksfall och skador på människor. De handlar också om att rädda liv. Den svåra gränsdragningen i trafiksäkerhetsarbetet går ytterst mellan hur långt man skall skydda människor med regler, byråkrati och förbud och hur mycket man kan uppnå genom att lita till människors egen ansvarskänsla genom att ge information och upplysning.

Utskottet har gått en förnämlig balansgång mellan skiftande förslag och uppfattningar, och i stort sett anser jag att man har lyckats ganska väl. I många frågor har utskottet fått majoritet gentemot regeringens förslag, vari förordas ytterligare förbud och regler.

Utskottet tycks anse att information är viktigare än förbud och försöker skapa så litet byråkrati som möjligt – om jag nu i min blygsamhet skall våga mig på en samlad bedömning av utskottsbetänkandet – och jag delar helt denna grundläggande inställning. Det är alldeles självklart att det måste finnas klara regler och förbud i de här viktiga frågorna, men de skall vara så få att de också upplevs som viktiga av människor och att man har möjlighet att efterleva dem.

Det finns många reservationer till betänkandet, och det är sannerligen inte

Onsdagen den
27 mars 1982

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

lätt för en icke trafikexpert att ta ställning i en del frågor, då uppfattningarna tycks växla ganska kraftigt inom utskottet också. Men det rör sig ju om svåra avvägningar.

Herr talman! Jag vill uttrycka min uppskattning över att utskottet avstyrkte regeringens förslag om obligatorisk trafikskoleutbildning innan privat utbildning får påbörjas, liksom förslaget om att nytt körprov skulle krävas för rätten att föra tung motorcykel. Det är i enlighet med motionen 1981/82:228 av Göthe Knutson och mig.

Jag är också mycket nöjd med utskottets tillkännagivande, både i betänkandet och här i kammaren, att socialstyrelsen givetvis skall följa de riktlinjer som riksdag och departementschef har gett och att de legitimerade optikerna självklart skall ha rätt att utföra synprovning i körkortsärenden. Något annat hade ju varit horribelt.

Herr talman! Därmed yrkar jag bifall till utskottets hemställan i punkterna 6a, 8 och 11.

Vad gäller motionen 1981/82:1020 av Göthe Knutson och mig om längre intervaller för kontrollbesiktning av privatbilar kan vi glädja oss åt en mycket välvillig skrivning från utskottets sida.

Vi har menat att det här bl. a. är en samhällsekonomisk fråga. Kostnaden för färden till och från bilprovningsanläggningen blir allt mer kännbar, särskilt för glesbygdsbefolkningen. Vi har räknat med i runt tal 200 miljoner i omkostnader. Många arbetsinsatser och arbetsförtjänster går förlorade till följd av förrättningarna, och det torde också röra sig om ett par hundra miljoner.

Vi vet att bilarnas hållbarhet har förbättrats. Bilägarna vårdar sina fordon bättre, och de kör inte mer än uppskattningsvis 1 200 mil i genomsnitt per år. Alla de här omständigheterna talar för att mellanrummen mellan besiktningarna bör förlängas. Första besiktningen bör enligt vår mening ske efter tre år och den andra när bilen är fem år. Därefter, eller kanske först när bilen är ännu äldre, bör årliga besiktningar äga rum.

I den här frågan har vi väldigt "gott på fötterna". Vi är i sällskap med bland andra Motormännens riksförbund. Utskottet anför också, att det har gjorts en framställning till regeringen i frågan och att denna f. n. remissbehandlas.

Utskottet har vidare erfarit att svensk bilprovning undersöker möjligheterna att tillmötesgå motionens syfte och säger att utskottet ser med tillfredsställelse att de i motionen behandlade frågorna utreds på det sätt som f. n. sker. I avvaktan på denna utredning bör motionen emellertid enligt utskottets mening inte föranleda någon riksdagens åtgärd. Självfallet finner vi oss i detta, när vi vet att utskottet har en så positiv inställning.

I motion 1981/82:1022 har mina medmotionärer och jag yrkat att helgförbudet mot trafik med tyngre lastfordon helt skall slopas eller åtminstone slopas på försök. Tyvärr har vi inte nått ända fram. Enligt utskottets mening bör "ett slopande av ifrågavarande förbud övervägas endast om uppenbara skäl föreligger". Jag anser i likhet med mina medmotionärer att det föreligger sådana skäl.

Det helgförbud mot tung trafik som riksdagen beslutade om 1973 har medfört väsentligt ökade kostnader för åkerinäringen och hela näringslivet och har medfört stora svårigheter i vad gäller transportplanering och arbetstider. Ytterst drabbar detta oss alla som konsument. Inte minst i nuvarande kärva ekonomiska läge bör näringslivets villkor på allt sätt underlättas. Åkerinäringen har sannerligen ändå tillräckligt stora problem att kämpa med i dagsläget. Jag delar den uppfattning som framförts av bl. a. Svenska åkeriförbundet och Svenska transportarbetareförbundet, att förbudet innebär en diskriminering av nyttotrafiken på våra vägar. Jag anser att det är nyttotrafiken som bör prioriteras framför annan trafik. Om någon skall göra åt sig, bildligt och bokstavligt, så är det enligt min uppfattning promenad- och semesteråkarna.

Jag skulle givetvis ha mycket större förståelse för helgförbudet, om det klart kunde bevisas att det har klara trafiksäkerhetseffekter. Jag delar emellertid helt den uppfattning som framförs i det särskilda yttrandet av mina moderatkolleger i utskottet, nämligen att förbudet – tvärtemot sitt syfte – kan ha en menlig inverkan på trafiksäkerheten. Förbudet gäller ju endast Europavägar och riksvägar med numren 1–80 utom motorvägar och E 4 norr om Örnsköldsvik. Alla andra vägar, som i det helt övervägande antalet fall är smalare och även i andra avseenden mycket sämre än de nämnda vägarna, får trafikeras med mycket tunga lastbilar och andra fordonskombinationer. En sådan omfördelning av trafiken torde skapa flera problem än den löser.

Herr talman! Även om vi motionärer inte helt fått utskottets öra, vill jag säga att vi blivit bönhörda till hälften både av regeringen och av utskottet. Droppen urholkar stenen. Svenska åkeriförbundet, Svenska transportarbetareförbundet och Sveriges industriförbund har under årens lopp uppvaktat kommunikationsministrar av olika partifärg. 1981 gjordes viktiga modifieringar vad beträffar förbudstider och förbudsvägar, och detta år har förbudet begränsats ännu kraftigare i jämförelse med tidigare. Således har lördagsförbudet avskaffats och antalet veckoslut med förbud har minskat från nio till åtta. Detta är bra. Nu är det min förhoppning att erfarenheterna av denna inskränkning av förbud mot helgtrafik skall bli så goda, att steget kan tas fullt ut nästa år. Regeringen och utskottet tycks dela uppfattningen att en minskning av helgförbudet är förenlig med en god trafiksäkerhet. Det är också viktigt att det blir ordentliga dispensmöjligheter, så att näringslivets transportvillkor väsentligt underlättas. Det får inte bli något "idiot-stop".

Herr talman! Jag vill kraftigt understryka den uppfattning som framförts av moderaterna i utskottet i det särskilda yttrandet.

Mot ett enigt utskott torde man strida förgäves. Därför, herr talman, avstår jag från vidare yrkande.

Anf. 53 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag vill göra kammarens ledamöter uppmärksamma på att anslag om kvällsplenum nu har uppsatts.

Onsdagen den
27 mars 1982.

*Riktlinjer för det
framtida trafiksä-
kerhetsarbetet
m. m.*

Anf. 54 ALLAN ÅKERLIND (m):

Herr talman! Jag har i en motion nr 1419 yrkat, att riksdagen hos regeringen begär att alla generella hastighetsbegränsningar som visar mer än 50 km/tim som högsta tillåtna hastighet och på vägar utanför tätorter skall vara rekommenderade hastigheter där överträdelse endast skall kunna beivras om en olycka skett. Detta avstyrker trafikutskottet med orden:

”Utskottet har vid ett flertal tillfällen — — behandlat motioner av den innebörd som nu är i fråga. Utskottets avgörande invändning mot en generell tillämpning av rekommenderade hastighetsgränser är att de skulle kunna medföra ett ökat antal risktaganden och därmed menliga följder för trafikanterna, även de mest omdömesgilla.”

Jag tror, uppriktigt sagt, att de nämnda riskerna är minst lika stora nu. När mer än 95 % av trafikanterna kör fortare än skyltningen visar är riskerna stora då man kör om de få som kör sakta, som kör efter skyltningen — särskilt när någon får för sig att tvärbromsa 10 m före en begränsningsskylt, vilket ibland händer. Naturligtvis kan man inte köra en enda km/tim fortare än vad skylten säger, men man skall köra så fort man får tills man kommer dit.

Det kan ju inte fortgå på det här sättet. Trafikrytmen skulle bli bättre, anser jag, på de flesta vägar om hastighetsgränserna var rekommenderade gränser. Då skulle också förståelsen för trafikreglerna bli större. Nuvarande bestämmelser upplevs inte som befogade av majoriteten av bilisterna. Det är inte bra för politikernas förtroende.

Den enda i utskottet som tycks ha förstått det här problemet är Rolf Clarkson, som har avgett ett bra särskilt yttrande. Jag hoppas att det bli fler i utskottet som så småningom börjar förstå den här frågan. Därför tänker jag återkomma med en motion kommande år, om jag får tillfälle. Jag säger som föregående talare: Droppen urholkar stenen. Jag hoppas att det blir på det viset att utskottet så småningom får förståelse för denna fråga, men jag inser att det är meningslöst att yrka bifall till motionen i dag.

Överläggningen var härmed avslutad.

Mom. 1 (målsättningen för ökad trafiksäkerhet)

Utskottets hemställan bifölls med 288 röster mot 16 för motion 279 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta. (Se dock mom. 7!)

Mom. 2

Utskottets hemställan bifölls. (Se dock mom. 7!)

Mom. 3 (mopedregistrering)

I kontrapositionsvoteringen biträdades reservation 1 av Bertil Jonasson m. fl. med 63 röster mot 57 för reservation 2 av Rolf Clarkson och Filip Fridolfsson. 185 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen bifölls utskottets hemställan med 197 röster mot 60 för

reservation 1 av Bertil Jonasson m. fl. 48 ledamöter avstod från att rösta. (Se dock mom. 7!)

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

Mom. 4 (mopedkort)

I kontrapositionsvoteringen biträdde reservation 3 av Bertil Jonasson m. fl. med 61 röster mot 47 för reservation 4 av Wiggo Komstedt m. fl. 197 ledamöter avstod från att rösta.

*Skogsvårdsavgif-
ten*

I huvudvoteringen bifölls utskottets hemställan med 209 röster mot 87 för reservation 3 av Bertil Jonasson m. fl. 9 ledamöter avstod från att rösta. (Se dock mom. 7!)

Mom. 5 (höjd behörighetsålder för förande av moped)

Utskottets hemställan bifölls med 285 röster mot 17 för det av Sven Henriesson under överläggningen framställda yrkandet. 3 ledamöter avstod från att rösta. (Se dock mom. 7!)

Mom. 6 (obligatorisk utbildningsstart i trafikskola)

Utskottets hemställan bifölls med 216 röster mot 88 för reservation 5 av Bertil Jonasson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta. (Se dock mom. 7!)

Mom. 7 (skärpta krav på privata körkortsutbildare)

Vid votering genom rösträkning avgavs 152 röster för utskottets hemställan och 152 röster för reservation 6 av Bertil Zachrisson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Kammaren beslöt med 152 röster att betänkandet i dess helhet skulle återförvisas till utskottet. 151 röster avgavs för att mom. 7 skulle avgöras omedelbart genom lottning. 2 ledamöter avstod från att rösta.

6 § Föredrogs

Trafikutskottets betänkande

1981/82:20 Anslag till Trafiksäkerhet (prop. 1981/82:100)

Utskottets hemställan bifölls.

7 § Skogsvårdsavgiften

Föredrogs skatteutskottets betänkande 1981/82:53 om skogsvårdsavgiften (prop. 1981/82:100) (förnyad behandling).

Utskottets hemställan om att betänkandet skulle företas till avgörande efter endast en bordläggning bifölls av kammaren.

Anf. 55 BO LUNDGREN (m):

Herr talman! Med hänvisning till den debatt som fördes i kammaren den 24 mars ber jag att få yrka bifall till reservation 2 i skatteutskottets betänkande.

Onsdagen den
27 mars 1982

*Vuxenstudiestöd
m. m.*

Anf. 56 INGEMAR HALLENIUS (c):

Herr talman! Med hänvisning till tidigare debatt yrkar jag bifall till reservation nr 1.

Anf. 57 ERIK WÄRNBERG (s):

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan i betänkandet.

Överläggningen var härmed avslutad.

Utskottets hemställan återfanns i skatteutskottets betänkande 31.

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 2 (avgiftens höjd)

I kontrapositionsvoteringen biträdde reservation 1 av Stig Josefson m. fl. med 90 röster mot 65 för reservation 2 av Knut Wachtmeister m. fl. 150 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen bifölls reservation 1 av Stig Josefson m. fl. med 153 röster mot 151 för utskottets hemställan.

8 § Vuxenstudiestöd m. m.

Föredrogs socialförsäkringsutskottets betänkande 1981/82:14 om studiestöd (prop. 1981/82:100) (förnyad behandling).

Utskottets hemställan om att betänkandet skulle företas till avgörande efter endast en bordläggning bifölls av kammaren.

Anf. 58 RALF LINDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationerna 5, 6 och 7 och i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 59 ALLAN ÅKERLIND (m):

Herr talman! Med hänvisning till tidigare debatt ber jag att få yrka bifall till de moderata motionerna 9, 10 och 12 vid socialförsäkringsutskottets betänkande nr 8.

Anf. 60 KERSTIN SANDBORG (fp):

Herr talman! I ifrågasvarande ärende ber jag med hänvisning till tidigare debatt att få yrka bifall till reservationerna 8 och 11 och i övrigt till utskottets förslag.

Överläggningen var härmed avslutad.

Utskottets hemställan återfanns i socialförsäkringsutskottets betänkande 8 mom. 20–30.

Mom. 21 (vuxenutbildningsavgift för egenföretagare)

Utskottets hemställan bifölls med 153 röster mot 151 för reservation 5 av Sven Aspling m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 22 och 24 (storleken av timstudiestöd och inkomstbidrag)

Utskottets hemställan bifölls med 153 röster mot 150 för reservation 6 av Sven Aspling m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 25 (ansökan om internatbidrag)

Utskottets hemställan bifölls med 153 röster mot 151 för reservation 7 av Sven Aspling m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 27 (bidrag till uppsökande verksamhet)

I kontrapositionsvoteringen avgavs 90 röster för reservation 8 av Maj Pehrsson m. fl. och 64 för reservation 9 av Nils Carlshamre m. fl. i motsvarande del. 150 ledamöter avstod från att rösta.

I huvudvoteringen avgavs 152 röster för utskottets hemställan och 152 för reservation 8 av Maj Pehrsson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Då ärendet i denna del tidigare varit återförvisat till utskottet skulle mom. 27 nu avgöras omedelbart genom lottning.

Sedan tredje vice talmannen lagt ned en ja-sedel och en nej-sedel i rösturnan drog Christina Rogestam (c) ja-sedeln. Kammaren hade alltså fattat beslut i enlighet med ja-propositionen och bifallit utskottets hemställan.

Mom. 28 (bidrag till utbildning av studieorganisatörer m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 240 röster mot 64 för reservation 9 av Nils Carlshamre m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 29 (ansvar m. m. för uppsökande verksamhet)

Utskottets hemställan bifölls med 239 röster mot 64 för reservation 10 av Nils Carlshamre m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 30 (medelsanvisning)

Reservation 11 av Maj Pehrsson m. fl. bifölls med 152 röster mot 151 för utskottets hemställan. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

9 § Föredrogs finansutskottets betänkande 1981/82:17 om vissa anslag för budgetåret 1982/83 inom ekonomidepartementets verksamhetsområde (prop. 1981/82:100).

Onsdagen den
27 mars 1982

Anslag till statistiska centralbyrån

Punkt 1

Utskottets hemställan bifölles.

Punkt 2

Anslag till statistiska centralbyrån

Anf. 61 ARNE GADD (s):

Herr talman! I finansutskottets betänkande 1981/82:17 behandlas bl. a. anslagen till statistiska centralbyrån, SCB. Utskottsmajoriteten har biträtt regeringens förslag, som innebär att till statistiska centralbyrån: Statistik, register och prognoser för budgetåret 1982/83 anvisas ett förslagsanslag om 259 080 000 kr.

Till betänkandet är fogad en reservation från socialdemokraterna i utskottet. Skälet till reservationen är att regeringen nu, strax före ett val, vill definitivt fullfölja Gösta Bohmans linje att tysta en seriös produktion av partisympatiundersökningar. Detta är vi socialdemokrater inte med på. Vi anser att regeringens förslag är en kapitulation för skumma och kommersiella krafter med ambitionen att manipulera politiska opinioner.

I och för sig är vi inte ensamma om den åsikten. Tre motioner har väckts i frågan, två socialdemokratiska och en av folkpartisten Daniel Tarschys. Samtliga yrkar på att undersökningarna skall få bestå.

Vad är då bakgrunden till att något så skenbart tekniskt som ett anslag till statistiska centralbyråns partisympatiundersökningar har politisk betydelse? Ytligt betraktat kan det tyckas att så inte skulle vara fallet.

Bakgrunden är känd i de flesta länder. Genom att kommersiella opinions- och marknadsundersökare har börjat inse PR-värdet av att göra undersökningar av politiska opinioner har ett medel skapats för att manipulera politiken.

Herr talman! Redan Otto von Bismarck insåg att verkligheten egentligen inte betyder särskilt mycket för det politiska agerandet och det politiska skeendet. Det som är av betydelse är hur människor uppfattar verkligheten.

I händerna på kommersiellt uppbyggda marknadsföringsföretag kan utan minsta tvekan opinioner manipuleras – ja t. o. m. skapas. Detta inses allmänt, och statsmakterna i bl. a. Frankrike har i lag förbjudit publicerandet av opinionsundersökningar före allmänna val.

Det var 1969 som frågan om offentligt finansierade undersökningar togs upp i riksdagen i en motion av mig och den socialdemokratiska partisekretären Sten Andersson.

Våra skäl var att vi ville få till stånd opinionsundersökningar som skulle ha hög kvalitet, som skulle publiceras hederligt, vilket innebär regelbundet, som skulle vara tillgängliga för alla – och därmed utgöra en garanti för att andra än mycket penningstarka korporationer hade tillgång till material av det här slaget.

Vi motionerade därför att vi önskade få god kvalitet på undersökningarna och för att den demokratiska åsiktsbildningen i landet skulle kunna ske utan

inflytande och påverkan av vinklade opinionsundersökningar.

Vi fick de s. k. PSU-undersökningarna, dvs. partisympatiundersökningarna, vid SCB. De har varit av god kvalitet. De har producerats så att alla insett att det gällt seriösa undersökningar. De har varit tillgängliga för alla.

Detta tillåts inte längre. Åtminstone på kort sikt skulle – om utskottet får majoritet här i riksdagen – de kommersiella krafterna ha segrat. Det gäller här en bransch med mycket stor omsättning. Man räknar med att 100 miljoner per år omsätts i vårt land. Visserligen gäller detta inte bara politiska opinionsundersökningar utan hela sektorn av marknadsundersökningar.

De politiska undersökningarna tjänar de syftena att de i radio, TV och press garanterar publicitet för dem som gör undersökningarna. Det institut som kommer ut "i de rätta ögonblicken" har marknadsfört sina produkter på ett sätt som ökar chanserna att få kunder att strömma till andra opinionsundersökningar – marknadsundersökningar. För de kommersiella instituten gäller det att synas. Det gäller att ta till vara de tillfällen som säkrast ger publicitet. Den egentliga politiska informationen, som kräver omsorg, insikt och regelbundenhet i publicerandet, kommer i andra hand.

Med förvåning noterar vi socialdemokrater att centerpartiet inte är intresserat av full öppenhet i den här frågan. 2 miljoner skulle det ha kostat att bibehålla SCB:s PSU-undersökningar.

Med precis lika stor förvåning noteras att Daniel Tarschys motionerar men inte ens ser till att han är närvarande vid utskottsbehandlingen i frågan. Så litet var hans intresse värt.

Förr eller senare måste de här undersökningarna återuppstå. Just nu arbetar en offentlig utredning med frågan om besparingar av statistikproduktionen. Den utredningen – liksom så många andra – har att utarbeta förslag om 20 % besparingar på SCB:s anslag. Rimligen skulle en rationellt arbetande regering ha inväntat denna "statistikutrednings" förslag. De väntas komma redan inom ett år. Men icke!

Här stod alltför stora kommersiella intressen på spel. Då gäller inga vettiga och förnuftiga överväganden längre. Då tar man bort 2 miljoner av ett totalt anslag på nästan 300 miljoner.

Vi har än en gång fått ett exempel på att när en borgerlig regering säger sig vilja spara är det helt andra saker det egentligen gäller. Då offras såväl frågor om öppenhet och kvalitet som möjligheterna till en någorlunda fast förankrad kunskap om förskjutningar i åsiktsbildningen i väljarkåren. Då offras också insynen i undersökningarna från grupper som saknar ekonomiska möjligheter att själva låta utföra dem.

En borgerlig regering är ju också till för att försvara kommersiella intressen. För detta får allt annat ge vika. T. o. m. centern har hamnat i det läget. Folkpartiet har egentligen alltid varit där.

Eftersom situationen är så låst som den är finns ingen anledning till närmare argumentation. Jag yrkar, herr talman, bifall till den reservation som vi socialdemokrater fogat till finansutskottets betänkande nr 17.

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

Anslag till statistiska centralbyrån

Anf. 62 OLLE WÄSTBERG i Stockholm (fp):

Herr talman! Man kan väl utgå ifrån att det i den här församlingen finns åtskilliga som är starkt politiskt intresserade. Därför är det naturligtvis lätt att just här vinna gehör för tanken att vi med skattemedel skall betala ytterligare en politisk opinionsundersökning.

Det är självfallet intressant att få statistiska centralbyråns opinionsundersökningar. Dessutom är det av värde att det finns ytterligare ett organ som gör undersökningar, särskilt som centralbyråns undersökningar är ovanligt omfattande. Detta kan man tycka utan att, som Arne Gadd, anse att de andra instituten manipulerar, är kommersiella, osv.

Tidningen Arbetet är en av dem som betalar en av de mest kända opinionsundersökningarna. Men tidningen Arbetet kanske tillhör "de kommersiella krafterna"?

Dessutom har statistiska centralbyråns undersökningar ett visst vetenskapligt värde. Men vi kan inte anslå statliga miljoner till allt som är intressant här i samhället och till allt som har ett visst värde! Det är skälet till att vi i finansutskottet sagt nej till förslaget att statistiska centralbyråns partisympatiundersökningar skall återupptas.

Att Daniel Tarschys inte var med och fattade det beslutet beror helt enkelt på att han är ordinarie ledamot i ett annat utskott.

Man antyder i den socialdemokratiska reservationen att det finns möjligheter att inom statistiska centralbyrån omprioritera för att få pengar till partisympatiundersökningarna. Om de möjligheterna finns, innebär det att det finns möjligheter att dra ned på annan verksamhet. Då är det bättre att ta till vara de möjligheterna att spara än att lägga pengarna på annan verksamhet.

Anf. 63 ARNE GADD (s):

Herr talman! Jag förnekar inte att Daniel Tarschys är ledamot av konstitutionsutskottet – jag konstaterar bara att ordinarie ledamot i finansutskottet är Olle Wästberg i Stockholm, och det hade inte varit särskilt svårt för er att byta.

Överläggningen var härmed avslutad.

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 2–4 (Statistiska centralbyrån: Statistik, register och prognoser)

Utskottets hemställan bifölls med 153 röster mot 152 för reservationen av Kjell-Olof Feldt m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Punkterna 3–7

Utskottets hemställan bifölls.

10 § Föredrogs finansutskottets betänkande 1981/82:18 om vissa anslag för budgetåret 1982/83 inom budgetdepartementets verksamhetsområde (prop. 1981/82:100).

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

Punkt 1

Utskottets hemställan bifölles.

Anslag till byggnadsstyrelsen

Punkt 2

Anslag till byggnadsstyrelsen

Anf. 64 OLLE AULIN (m):

Herr talman! I motion 493 har jag begärt att byggnadsstyrelsens regionala verksamhet skall ses över. Byggnadsstyrelsens huvuduppgift är att förvalta de fastigheter som staten äger och dessutom förse civila myndigheter med lokaler. Verket anskaffar lokaler både genom köp och inhyrning men också genom nybyggnad eller ombyggnad av äldre fastigheter. Av den årliga byggproduktionen utförs f. n. ca 15 % i egen regi. Motsvarande andel när det gäller underhåll är ca 20 %. Det är alltså en inte föraktlig byggnadsverksamhet som genom de regionala förvaltningarna bedrivs av byggnadsstyrelsen.

Man kan fråga sig varför byggnadsstyrelsen för sin byggnadsverksamhet inte i större utsträckning utnyttjar de byggföretag som arbetar inom regionerna. Enligt min mening skulle det innebära betydande rationaliseringsvinster, om man i konkurrens upphandlade de aktuella tjänsterna i stället för att hålla en egen administration för byggandet.

Tydligt är det möjligt inom vissa regioner men inte inom andra. I Göteborgs- och Umeåregionerna förekommer t. ex. ingen byggnadsverksamhet i egen regi, medan det särskilt i Stockholm men också i Uppsala- och Malmöregionerna förekommer en betydande sådan verksamhet. Det vore av intresse om utskottet kunde förklara varför denna skillnad råder mellan de olika regionerna. Det som är möjligt i Göteborg bör vara möjligt också i Stockholm och Malmö.

I alldeles speciella fall kan det måhända vara till fördel med en byggnadsverksamhet i byggnadsstyrelsens egen regi, men det bör vara ett undantag. Nu menar utskottet att byggnadsstyrelsens egenregiverksamhet fortlöpande har varit föremål för statsmakternas intresse. Det är bra om det intresset vidmakthålls så att en ytterligare rationalisering kan ske. I avvaktan på resultatet av en sådan uppföljning får jag väl nöja mig med det särskilda yttrande som de moderata representanterna i utskottet har avgivit till betänkandet.

Anf. 65 ROLF RÄMGÅRD (c):

Herr talman! Som motionären framhåller finns ingen reservation till finansutskottets betänkande utan bara ett särskilt yttrande. Utskottet framhåller också att det gäller en fråga, som byggnadsstyrelsen har under uppsikt. Därför slår man väl in öppna dörrar, när man diskuterar denna fråga

i motionen.

Statens totala byggnadsverksamhet har ökat ganska kraftigt. Egenregiverksamheten utgör därför en mycket liten del.

Samtidigt kan man konstatera att inom nybyggandet finns det knappast någon egenregiverksamhet utom i Stockholm. Ombyggnader bedrivs till viss del i egen regi, framför allt när det gäller kulturbyggnader, där det ju fordras en sakkunskap som man kanske inte alltid kan skaffa på entreprenad. Det är ju angeläget att rusta upp de kulturhistoriskt värdefulla byggnader som finns ute i landet, s. k. K-märkta fastigheter.

Jag kan väl också säga att för att kunna göra en riktig upphandling är det väsentligt att byggnadsstyrelsen har erfarenhet från arbeten i egen regi. Det är alltså viktigt av det skälet att ha en viss egenregiverksamhet kvar.

Men frågan är som sagt föremål för byggnadsstyrelsens fortlöpande intresse, och man kommer säkerligen att i framtiden lägga ut betydande arbeten runt om i landet.

Jag tillstyrker utskottets hemställan.

Anf. 66 OLLE AULIN (m):

Herr talman! Skillnaden mellan Rolf Rämgård och mig är att jag tycker att 15–20 % i egenregiverksamhet inte är så föraktligt. Det är en ganska omfattande verksamhet.

Sedan fick jag inget svar när jag frågade efter utskottets uppfattning om varför man klarar sig utan egenregiverksamhet i Göteborgs- och Umeåregionerna. Det är inte sant att all ombyggnadsverksamhet hänförs sig till K-märkta hus. I Malmö-Lundregionen, där jag har tagit reda på förhållandena, är det inte så, utan det är annan verksamhet man ägnar sig åt.

Jag vill gärna veta: Varför kan man klara sig i Göteborg utan den här byggadministrationen men måste ha den i Malmö t. ex.?

Anf. 67 ROLF RÄMGÅRD (c):

Herr talman! Som jag nämnde tidigare och som utskottet har framhållit, är frågan föremål för fortlöpande uppmärksamhet från byggnadsstyrelsen, bl. a. just av det skälet att förfarandet är litet olika i olika regioner. Det kommer säkert att bli en utjämning av egenregiverksamheten totalt sett.

Förutsättningarna att göra upphandlingar liksom även förutsättningarna att bedriva egenregiverksamhet har väl varit litet olika, men jag tror att motionären kommer att bli tillgodosedd framöver med de insatser som byggnadsstyrelsen gör.

Överläggningen var härmed avslutad.

Utskottets hemställan bifölles.

Punkterna 3–8

Utskottets hemställan bifölles.

11 § Föredrogs

Finansutskottets betänkande

1981/82:19 Mottagande av visst testamentariskt förordnande till förmån för staten (prop. 1981/82:104)

Skatteutskottets betänkande

1981/82:43 Beskattningen av vissa stiftelser m. m.

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Skatt på bilförmån
m. m.*

Vad utskotten hemställt bifölles.

12 § Skatt på bilförmån m. m.

Föredrogs skatteutskottets betänkande 1981/82:44 om skatt på bilförmån m. m.

Anf. 68 ANITA JOHANSSON (s):

Herr talman! Vi socialdemokrater har till skatteutskottets betänkande 44 avgivit en reservation, som grundar sig på tre motioner.

I motion 1699 begär vi socialdemokrater i skatteutskottet en utredning om avdragsrätten för arbetsresor.

Motion 908 av mig själv och Lars Gustafsson handlar om låtfattigare anvisningar från riksskatteverket när det gäller avdrag för bilresor. Vidare ifrågasätter vi om riksskatteverkets schablonvärden är för låga.

Den tredje motionen, nr 219, är väckt av centerpartisterna Rune Torwald och Karl-Eric Norrby, som begär att reglerna för resor med bil mellan bostad och arbetsplats skall göras mer ägnade att stimulera samåkning.

De regler som i dag gäller för avdrag för arbetsresor är dåligt anpassade till strävandena att få fler människor att åka kollektivt i tätorterna, där goda kommunikationer finns.

Bilavdragens storlek och villkor har diskuterats mycket under de senaste åren. En utredning i Stockholms läns landsting har visat att bilavdragen utnyttjas på ett ojämnt sätt. Avdragen är högre hos män än hos kvinnor. Utredningen visar också att det sannolikt förekommer ett mycket omfattande fusk med bilavdragen.

I diskussionen om bilavdragens storlek har ibland en motsättning uppkommit mellan glesbygd och storstäder. Jag är, herr talman, helt medveten om att det finns glesbygd, fast jag kommer från Stockholm, och jag inser också att då avståndet mellan storstad och arbete är stort är arbetsresor med bil ibland en förutsättning för människors möjligheter att bo kvar på sin hemort. Detsamma gäller för personer med oönskade arbetstider.

När det gäller värderingen av fri eller delvis fri bil är riksskatteverkets anvisningar mycket krångliga. Detta innebär att anvisningarna främst avseende bilförmånen tillämpas mycket olika av taxeringsnämnderna. Jag har varit i kontakt med ganska många taxeringsnämndsledamöter om detta.

Onsdagen den
27 mars 1982

*Skatt på bilförmån
m. m.*

Vid värdering av förmånen av fri eller delvis fri bil måste i enskilda fall olika omständigheter beaktas. Det är ofrånkomligt att regelsystemet på detta område har blivit både komplicerat och svåröverskådligt, vilket riksskatteverkets föreskrifter i ämnet ger belägg för.

Bedömningen av förmånen med tjänstebil kan variera mycket. Räknas bilen som tjänstebil, medför detta en förmånligare ställning för den skattskyldige.

Herr talman! Nästan hälften av alla registrerade bilar 1981 var registrerade på juridiska personer. Därför har vi också ifrågasatt, om de schabloner som tillämpas för privat körning är riktiga.

Med bilförmån riskerar man som sämst att taxeras efter 1 500 mil oberoende av om man kör 1 500 mil eller 4 000 mil privat. Kör man mindre än 1 500 mil, kan man bevisa det med en körjournal. Systemet leder också till att den skattskyldige i praktiken mycket ofta och oerättigat får avdrag för sina resor till och från arbetet.

Utskottsmajoriteten skriver:

”Utskottet är medvetet om att bestämmelserna om bilförmån och de föreskrifter för tillämpning av dessa bestämmelser som fastställts av RSV är detaljerade och i viss mån komplicerade. Detta är delvis en ofrånkomlig följd av bestämmelsernas utformning.”

Mot den redovisade bakgrunden anser vi socialdemokrater att regeringen bör tillsätta en särskild utredning med uppgift att se över reglerna om värdering av bilförmån och om avdrag för resor till och från arbetet. Syftet med utredningen bör vara att söka åstadkomma förenklingar och andra förbättringar.

Herr talman! Jag yrkar bifall till den socialdemokratiska reservationen.

Anf. 69 TAGE SUNDKVIST (c):

Herr talman! Skatteutskottets betänkande nr 44 behandlar motioner som har väckts under den allmänna motionstiden och som tar upp frågan om skatt på bilförmån och olika frågor om avdragsrätt för resor med bil till och från arbetet. I båda fallen, beträffande både bilförmånen och reseavdraget, har vi att rätta oss efter författningar av rätt sent datum. När det gäller bilförmånen började de nu gällande reglerna att tillämpas vid taxeringen 1979. När det gäller reseavdraget är de senaste ändringarna av så färskt datum att man inte kommer att tillämpa bestämmelserna förrän vid taxeringen 1983. Det är alltså inte några gamla och förlegade lagar som vi nu diskuterar.

Värdet av bilförmån, dvs. förmånen att få använda tjänstebil för privat bruk, fastställs enligt schablonmässig beräkning. Grundvalen för den här beräkningen bygger på genomsnittliga faktiska kostnader för bilar i skilda pris- och årsklasser och med skilda årliga körsträckor. Den privata körsträckan skall tas upp till minst 1 000 mil om året, om inte den skattskyldige kan bevisa att den har varit mindre. Om bilen inte regelmässigt används i tjänst är den schablonmässiga körsträckan 1 500 mil.

På de grundvalar som gäller har riksskatteverket utfärdat utförliga och detaljerade föreskrifter och anvisningar. Jag kan erkänna – lika väl som

utskottet har gjort enligt det citat Anita Johansson anförde – att eftersom det är många omständigheter som man skall ta hänsyn till för att få fram ett underlag för schablonberäkningar, är det oundvikligt att anvisningarna i viss mån blir komplicerade.

Utskottsmajoriteten delar dock inte reservanternas mening att det behövs en särskild utredning för att åstadkomma förenklingar. Vi förutsätter ifrån utskottsmajoritetens sida att riksskatteverket i enlighet med sin instruktion följer frågan, utan att riksdagen vidtar någon särskild åtgärd, och därvid försöker att göra föreskrifterna så enkla och lättfattliga som möjligt.

Beträffande avdrag för resa med egen bil till arbetet har den frågan, som nämnts, varit föremål för behandling i riksdagen förra året. Då infördes vissa skärpningar i avdragsrätten. Det infördes ett grundbelopp på 1 000 kr. som inte var avdragsgillt. Dessutom krävs enligt de nya reglerna en regelmässig tidsvinst på två timmar dagligen vid användningen av egen bil i jämförelse med andra kommunikationsmedel för att avdrag för resa till och från arbetet över huvud taget skall få förekomma. Om man till detta lägger att de kommande skattereglerna gör avdragen mindre värda, kommer man fram till att det finns god grund för utskottets mening att det inte behövs ändringar på detta område heller.

Med det sagda yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Anf. 70 ANITA JOHANSSON (s):

Herr talman! Vad jag sade var just, Tage Sundkvist, att anvisningarna var krångliga, detaljerade och utförliga – det ordet använde Tage Sundkvist.

Jag skulle vilja fråga: Tror Tage Sundkvist att en person med s. k. bilförmån, som är säker på att han i princip som sämst taxeras efter en schablon på 1 500 mil, tar upp ytterligare 1 000 mil till beskattning, om han kör 2 500 mil privat per år? Tror Tage Sundkvist att en person som vet att han har en schablonmässig taxering och ej taxeras efter verkligt antal mil, t. ex. vid en semesterresa åker tåg, när han har det så förmånligt med den egna bilen?

Det enda vi har begärt, Tage Sundkvist, är att vi skall få en utredning som rättar till de här reglerna. Jag yrkar bifall till reservationen.

Anf. 71 TAGE SUNDKVIST (c):

Herr talman! Får jag påminna om att – det är rätt överflödigt kanske – det ändå rör sig om en schablonmässig beräkning. När det gäller bilförmånen kan det naturligtvis innebära att någon kör mer än de mil som han har att skatta för. Men det kan också innebära att någon får skatta för mil som han inte har kört. Han har då möjligheter att slippa ifrån den skatten, om han för noggranna journaler och kan bevisa att han inte kört de 1 000 eller 1 500 mil som han enligt schablonen skall skatta för. Jag har naturligtvis många gånger träffat människor som sagt att de fått betala för mycket skatt på grund av att de inte orkar med att föra de journaler som de måste ha som bevis. Det är alltså inte tvärsäkert att man bara skattar för litet; det förekommer också att man skattar för mycket.

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Skatt på bilförmån
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Skatt på bilförmån
m. m.*

Att det förekommer olikheter i taxeringsarbetet kan jag i och för sig förstå. Det kan bero på vilka orter som taxeringen sker på. På den lilla orten, där man har en mycket god personkännedom och där man väl känner till förhållandena, finns det kanske inte så stora möjligheter att komma undan som på den stora orten, där det bor många människor och där personkännedomen är mycket mindre. Den här skillnaden kan man då i och för sig inte skylla på anvisningarna, utan det är tyvärr en skillnad som vi får leva med i taxeringsarbetet, inte bara när det gäller att taxera förmånen av fri bil utan i taxeringsarbetet över huvud taget.

Anf. 72 ANITA JOHANSSON (s):

Herr talman! Som jag tidigare sade visar den utredning som gjorts av Stockholms läns landsting att det med all sannolikhet förekommer fusk på detta område. Därför har jag väldigt svårt att förstå att utskottsmajoriteten inte kan ställa upp på den här utredningen.

Anf. 73 TAGE SUNDKVIST (c):

Herr talman! Jag tvivlar inte på att det förekommer fusk på detta område liksom på i stort sett alla skatteområden. Vi påpekar ju också i utskottsbetänkandet att vi anser att man inom riksskatteverket mycket väl kan följa upp denna fråga och att det därför inte behövs någon särskild utredning.

Överläggningen var härmed avslutad.

Mom. 1 (bilförmån och resor mellan bostad och arbetsplats)

Utskottets hemställan bifölls med 153 röster mot 152 för reservationen av Erik Wörnberg m. fl.

Mom. 2 och 3

Utskottets hemställan bifölls.

13 § Föredrogs

Skatteutskottets betänkande

1981/82:48 Dubbelbeskattningsavtal mellan Sverige och Tunisien (prop. 1981/82:69)

Utskottets hemställan bifölls.

14 § Föredrogs justitieutskottets betänkande 1981/82:36 om anslag till justitiedepartementet m. m. (prop. 1981/82:100).

Punkt 1

Utskottets hemställan bifölls.

Anf. 74 ERIC JÖNSSON (s):

Herr talman! I föreliggande betänkande från justiteutskottet har vi socialdemokrater en reservation om påföljder för arbetsmiljöbrott och valutabrott. Vi har den meningen att straffbuden här bör skärpas. Det är en uppfattning som vi tog upp redan 1980 i en gruppmotion om åtgärder mot den ekonomiska brottsligheten.

Vi konstaterade i den motionen att en utredning arbetade med att föreslå ändringar i valutalagstiftningen. Det underströks i motionen att det var nödvändigt att utredningen kom att föreslå ändringar i valutalagstiftningen som skulle möjliggöra en mer effektiv bekämpning av den ekonomiska brottsligheten. För att det verkligen skulle bli ett resultat föreslogs det att valutakommittén genom tilläggsdirektiv skulle få i uppdrag att utreda med valutaregleringen sammanhängande spörsmål i syfte att få en effektiv valutakontroll.

När denna motion sent omsider på våren 1981 behandlades av riksdagen avslog den borgerliga majoriteten detta vårt yrkande.

I föreliggande betänkande skriver utskottet att valutakommittén enligt vad utskottet erfarit kommer att överväga frågan om utformningen av straffbuden på valutaområdet samt straffsatsen för brott mot valutabestämmelserna.

Vi reservanter är något konkretare.

Vi säger klart ut att utformningen av straffbuden – vid sidan av samhällets kontrollmöjligheter – fyller en viktig funktion. Straffsatserna för valutabrott är enligt vår mening för låga, och de torde spegla ett föråldrat synsätt när det gäller valutabrottsligheten. Valutakommitténs arbete på att se över reglerna om valutabrott bör därför enligt vår mening inriktas på att åstadkomma en skärpning av straffsatserna.

När det sedan gäller arbetsmiljö- och miljöbrott anser vi att straff- och påföljdssystem är viktiga instrument för att motverka uppkomsten av miljöskador, oavsett om de riktar sig mot människor eller mot den omgivande miljön. För egen del är jag alltid skeptisk till straffskärpningar. Men det kan vara nödvändigt, för att få en allmänpreventiv effekt, att ta till straffskärpningar för att få bukt med den ekonomiska brottsligheten.

När det gäller den omgivande miljön och skadeverkningar på den har vi i tiden näraliggande exempel på att lagstiftningen inte fungerar helt tillfredsställande. Men vad vi reservanter framför allt vill rikta uppmärksamheten på är arbetsmiljöbrotten. Straffsatserna för dessa brott bör höjas så, att de får samma straffvärden som de straffsatter som i allmänhet gäller för brott som äventyrar människors liv eller hälsa.

Påföljdssystemet i fråga om olika brott är just nu föremål för överväganden i utredningar och kommittéer. Vi lägger därför inte nu fram några förslag om eller krav på nya utredningar inom dessa områden. Vi menar att vad vi anför i vår reservation bör ges regeringen till känna.

*Påföljder för arbetsmiljöbrott,
m. m.*

Med det anförda hemställer jag om riksdagens bifall till reservation nr 2 i justitieutskottets betänkande nr 36.

Anf. 75 BJÖRN KÖRLOF (m):

Herr talman! Jag skall inte ta upp någon debatt med Eric Jönsson om den socialdemokratiska reservationen. Utskottets sätt att resonera i de här frågorna framgår av utskottets betänkande på s. 10–11, där det föreligger förslag till riksdagen redan i år, och så sent som förra året fattades en hel del beslut på just de områden som Eric Jönsson refererar till.

Jag skall i stället ta upp den moderata reservation som gäller kommittéanslaget inom justitiedepartementets verksamhetsområde. Här handlar det naturligtvis om besparingar.

Besparingar är ett ord som väcker olika känslor till liv. Stundom – och kanske för det mesta – medför och innebär besparingar en verklig ambitionssänkning av pågående verksamhet. Den besparing som vi moderater yrkar på i vad gäller anslaget till kommittéer inom justitiedepartementets verksamhetsområde har emellertid en annan karaktär. Vår besparing på detta anslag innebär blott och bart att de belopp som vi vill spara minskar budgetunderskottet, och det har ingen som helst inverkan på utredningsverksamheten inom departementets verksamhetsområde.

Ca 45 kommittéer arbetar under detta anslag. Under år 1981 har 8 kommittéer avslutat sin verksamhet och 3 nya har tillkommit. Ur besparingssynpunkt har alltså – om man uttrycker sig så – en vinst på 5 kommittéer uppstått. Räknar man, som utskottet gjort, med att majoriteten av kommittéerna drar en årskostnad på ca 300 000 kr., är alltså enbart här 1,5 milj. kr. att hämta.

Men inte nog med det. Enligt de redovisningar som görs i kommittéberättelsen och som utskottet självt refererar till planerar ca 20 av de över 40 kommittéerna att avsluta sin verksamhet under år 1982.

Även om så nu inte fullt ut skulle bli fallet, och några nya kommittéer sannolikt tillkommer, är det väl realistiskt att räkna med att netto 10 kommittéer ändå kommer att bortfalla. Är jag frikostig och räknar med att dessa kommittéer är billiga – ca 300 000 kr. per styck – ligger här alltså ytterligare 3 milj. kr. i möjliga besparingar.

Riktigt så enkelt som jag räknat här kan man naturligtvis inte göra det för sig. Inflation, löneökningar och annat kan medföra att anslaget ändå måste behandlas med en viss försiktighet. Men helt uppenbart är att den neddragning med 2 miljoner som vi moderater förordar i vår reservation inte kommer att på något sätt drabba någon utredningsverksamhet. Tvärtom talar allt för att anslaget nu – om majoriteten får sin vilja igenom – tillförs pengar som inte kommer att användas. Enligt min mening blir det en bättre användning av pengarna, om man minskar budgetunderskottet.

Även om självfallet betydande delar av kommittéanslagets medel går till löner för sekreterare m. m., dvs. personal som efter avslutat kommittéarbete återgår eller övergår till tjänster inom företrädesvis statsförvaltningen och där kommer att dra lönekostnader, är ändå den försiktiga neddragning av

anslaget som vi förordat väl motiverad mot bakgrund av den totala minskning av utredningsverksamheten som kan förutses under nästa budgetår.

Herr talman! Jag får härmed yrka bifall till reservation nr 1 i justitieu-skottets betänkande nr 36.

Anf. 76 ELLA JOHNSSON (c):

Herr talman! Till det betänkande som vi nu behandlar finns fogat ett särskilt yttrande. Detta yttrande handlar om samhällstjänst som alternativ till frihetsstraff. De flesta anser i dag att fängelsestraffet är mycket diskutabelt och att det har många negativa effekter, både för den dömda och för samhället. Återfallsfrekvensen är hög, och dessutom kostar det massor av pengar.

Alternativet samhällstjänst innebär att den dömda ett visst antal timmar under en viss tidsperiod utför samhällsnyttigt arbete på sin fritid. Detta arbete skall utföras oavlönat och i första hand på den dömdes vistelseort. Arbetet skall inte omfattas av arbetsmarknadens utbud, utan frivårdsmyndigheterna skall, i samarbete med ideella organisationer, anskaffa lämpliga arbetsuppgifter. Samhällstjänst har med framgång prövats i många länder. I England exempelvis döms ca 20 000 per år till samhällstjänst. Tyvärr upplever oftast allmänheten dem som begått brott som annorlunda – man har fördomar och känner tveksamhet vid personliga kontakter. Detta gör att många intagna sällan får någon egentlig chans till återanpassning i samhället. Genom samhällstjänst får den dömda lära sig att göra en arbetsinsats som uppskattas av den som får hjälpen. Båda parter får alltså utbyte av detta. Den fina sociala väven trasas inte sönder av att den dömda blir alltmer skadad och skadar ännu mer. Den blir i stället lagad och rent av starkare genom att den dömda kommer in i en gemenskap, i stället för att skiljas ur.

Intresset i Sverige för samhällstjänst har hittills inte varit så stort. Även om skillnader kan föreligga mellan det svenska samhällssystemet och förhållandena i de länder där man har denna sanktionsform, bör det ändå vara möjligt att dra ganska långtgående slutsatser om reformens värde för den svenska kriminalvården.

Givetvis finns det många frågetecken inför genomförandet av en sådan här verksamhet. Vilka lagöverträdare skall verksamheten omfatta? Vad händer när någon missköter sig eller när någon vägrar? Påföljden måste också vara rättvis oavsett geografiska förhållanden och olika sträng beroende på brottets art. Ett lämpligt sätt att försöka rätta ut dessa frågetecken vore att starta en försöksverksamhet på några få platser i landet och då, till att börja med, för unga lagöverträdare.

Sådana åtgärder begärs i centermotionen 1981/82:1221, som behandlas i detta betänkande. En försöksverksamhet, jämsides med det nu pågående utredningsarbetet i frivårdskommittén, skulle bidra till att vi får fram nyttiga erfarenheter, inte blott då det gäller det praktiska och organisatoriska, utan även vad beträffar de mänskliga aspekterna.

Ju förr vi får fram ett eget erfarenhetsunderlag, desto tidigare kan vi i vårt land införliva denna, både för den dömda och för samhället, positiva straffpåföljd i vår lagstiftning.

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Påföljder för arbetsmiljöbrott,
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Påföljder för arbetsmiljöbrott,
m. m.*

Anf. 77 MARIE-ANN JOHANSSON (vpk):

Herr talman! I detta betänkande behandlas också en motion från kommunisterna. Vi har i ett flertal år motionerat från vpk i riksdagen om att LTO skall avskaffas – den lag som ger polisen rätt att omhänderta personer i sex timmar utan några egentliga skäl. 1978 tillsattes en utredning för att utvärdera denna lag och lagen om omhändertagande av berusade personer, LOB. Våra förslag har sedan dess hänvisats till denna utredning.

Under flera år har det framkommit i kommittéberättelsen att utredningsarbetet skulle vara avslutat under det aktuella året. Utredningen har alltså förhalats år från år. Den tillsattes våren 1978 och skulle bedriva arbetet skyndsamt men har alltså nu hållit på i fyra år.

Vad vi begär i den nu aktuella motionen är att förslag i ärendet föreläggs riksdagen under detta år. Det är enligt vår mening en mycket blygsam begäran, med tanke på att arbetet i utredningen skulle bedrivas skyndsamt.

I utskottets betänkande står det att utredningens arbete nu beräknas vara avslutat i vår. Det tycks alltså slutligen hända någonting i denna fråga. Utskottet förutsätter att förslag i ärendet – som, efter vad som framgår i betänkandet, skall bygga dels på LTO/LOB-utredningen, dels på polisberedningens förslag – kommer att föreläggas riksdagen utan dröjsmål. Vad detta kommer att innebära framstår dock fortfarande som något oklart. Vi är nu i slutet av mars, och jag har inte sett några förslag vare sig från LTO/LOB-utredningen eller från polisberedningen. Risken är alltså stor att ärendet förhalas ytterligare och att det dröjer flera år innan vi får något förslag.

Jag tycker alltså i motsats till utskottet att det finns alla skäl i världen för riksdagen att bifalla motion 300 och därmed uttala sin önskan att frågan nu äntligen kommer till avgörande i riksdagen.

Herr talman! Jag går inte in på någon diskussion om sakfrågan om lagen som sådan, utan jag yrkar bifall till motion 300.

Anf. 78 HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Herr talman! Inledningsvis vill jag yrka bifall till hemställan i utskottets betänkande nr 36 under denna punkt, som gäller kommittéer m. m. Det betyder att jag samtidigt hemställer att riksdagen avslår de två reservationer som finns fogade till betänkandet.

Den första reservationen, som gäller anslaget till kommittéer, har Björn Körlof talat för, och jag kan instämma i mycket av vad han sade. Nu är det bara så att budgetministern och även regeringen har uttalat att antalet nya kommittéer skall begränsas, kommittéerna skall arbeta snabbare osv. Vad utskottet nu hemställer om är faktiskt reellt en minskning i förhållande till nu gällande budgetår.

Vi måste självfallet gå vidare även när det gäller att spara på anslaget till kommittéer. Men det gäller hela tiden, som utskottet har påpekat, att väga intressena mot varandra, att väga intresset för besparingar mot intresset för att ha en väl fungerande utredningsorganisation. Utskottet tycker att man

något så när har hittat denna balanspunkt, och därför yrkar jag avslag på reservation 1.

Reservation 2 är socialdemokratisk och handlar om skärpta påföljder för arbetsmiljö- och valutabrott. Eric Jönsson har här argumenterat, och en del av det han sade kan jag instämma i. Men jag kommer inte fram till samma bedömning som Eric Jönsson, dvs. att den socialdemokratiska motionen skall bifallas.

Låt mig bara mycket kort erinra om att arbetsmiljölagen härstammar från den 1 juli 1978. Påföljden kan bli böter eller fängelse i upp till ett år för den som bryter mot de förelägganden som yrkesinspektionen utfärdar. Ansvar för brott finns också upptaget i brottsbalken. Jag vill därutöver påminna om vad som ytterligare har skett genom beslut här i riksdagen. I en lag från den 1 juli 1980 när det gäller arbetsmiljön har kravet på angivelse från målsägande avskaffats, och det är naturligtvis viktigt att arbetstagaren därmed inte kan komma i något slags konfliktsituation gentemot den han är anställd hos. F. n. ligger också en proposition på riksdagens bord som snart skall behandlas och i vilken föreslås nya sanktionsformer, som ju också kan gälla arbetsmiljön.

När det gäller miljöskyddslagen vill jag säga att en skärpning av denna skedde så sent som den 1 juli i fjol. Som jag ser det kan man inte stifta lagar en gång om året i så stora och centrala ärenden, om man inte kan bevisa att det de facto är fel på lagen.

I reservation nr 2 behandlas slutligen också frågan om en skärpning av valutalagstiftningen. Jag kan dela Eric Jönssons och reservanternas syn på att det finns olika valutatransaktioner som kan spela en roll vid den ekonomiska brottsligheten. Här skall man naturligtvis täppa till. Så kommer också att ske. Vi har ju en kommitté som arbetar just med frågor på det här området. Den kommer att bli färdig detta år.

Med de skäl jag har anfört yrkar jag avslag på reservationen nr 2.

I ett särskilt yrkande från tre centerpartister behandlas frågan om samhällstjänst. Där finns ingen kontroversiell uppfattning. Jag instämmer i det som framförs i det särskilda yttrandet om samhällstjänst. Justitieutskottet har vid flera tillfällen uttalat sig för att man skall söka olika alternativ till frihetsstraff och sagt att ett sådant kan vara samhällstjänst. I direktiven för frivårdskommittén, som tillsattes för några år sedan, sägs också att kommittén skall söka alternativ och att ett sådant alternativ kan vara samhällstjänst. Jag vill tillägga att försöksverksamhet med samhällstjänst bedrivs praktiskt genom Röda korsets försorg. Det är ett intressant projekt, och kommittén följer verksamheten mycket noga. Detta kan naturligtvis tjäna som vägledning för ett kommande ställningstagande.

Här behövs alltså inget uttalande från riksdagens sida, och något sådant är heller inte föreslaget i det särskilda yttrandet.

Jag vill slutligen vända mig till Marie-Ann Johansson med anledning vad hon anförde om LTO. Vänsterpartiet kommunisternas ställningstagande i denna lagfråga är ju känt sedan åtskilliga år tillbaka, och jag kan redovisa att det ni har sagt kommer att objektivt läggas fram i det betänkande som

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Påföljder för arbetsmiljöbrott,
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Påföljder för arbetsmiljöbrott,
m. m.*

LTO/LOB-utredningen arbetar med. Men låt mig också säga att riksdagen har fattat ett principbeslut om en ny polislagen. Arbetet med denna nya lag är hänskjutet till polisberedningen. Riksdagen uttalade samtidigt att kriterierna för LTO-ingripanden bör preciseras och att detta skall ingå i den nya polislagen. Avsikten är – vilket jag tycker är riktigt – att man skall ha en remissbehandling av förslaget till den nya polislagen samtidigt som man remissbehandlar LTO/LOB-utredningens betänkande. Det är rationellt och praktiskt.

Därmed tycker jag att det önskemål som har framförts i vänsterpartiet kommunisternas motion är tillgodosett.

Under detta anförande övertog förste vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 79 BJÖRN KÖRLOF (m):

Fru talman! Jag skall bara göra några reflexioner med anledning av vad Hans Petersson i Röstånga sade om vår reservation.

Det är naturligtvis rätt att en viss besparing reallt sker i förhållande till föregående år med utskottsmajoritetens förslag. Vi instämmer naturligtvis också i kravet på effektivitet och fortsatt hårdövervakning av att redningarna fullgör sin uppgift så fort, snabbt och effektivt som möjligt.

Självfallet innebär inte den moderata reservationen att nu pågående utredningar på något som helst sätt drabbas. Men i och med att nära hälften av de utredningar som nu arbetar förväntas avsluta sin verksamhet 1982, så är det ett memento. Det innebär ändå en betydande möjlighet till besparingar. Inte minst mot bakgrund av att det redan nu finns en inte obetydlig reservation mot detta kommittéanslag, som visar att anslaget tidigare år möjligen har räknats upp för högt, anser vi att den försiktiga neddragning med 2 milj. kr. som vi vill göra är väl motiverad.

Att utskottet möjligen är litet osäkert på denna punkt vittnar också dess eget sätt att uttrycka sig om. Man säger nämligen att regeringens förslag utgör en lämplig avvägning mellan intresset av att göra besparingar inom den statliga verksamheten och intresset av att ha en väl fungerande utredningsorganisation. Man går alltså inte närmare in på de, som jag tycker, mera grundliga utredningar och uträkningar som jag refererade till i mitt anförande.

Anf. 80 ERIC JÖNSSON (s):

Fru talman! Utskottsmajoriteten har naturligtvis intresse av att vi skyddar oss mot uppkomsten av miljöskador, vare sig dessa skador riktar sig mot människor eller den omgivande miljön. Men jag tycker att utskottsmajoritetens skrivning på s. 10 i utskottsbetänkandet är alltför undanligande. Man anser där att straffåtgärder spelar en underordnad roll och att yrkesinspektionens föreläggande och förbud är tillräckliga.

Visst är också de förebyggande åtgärderna oerhört viktiga, men de räcker inte till i alla sammanhang. Vad gör vi då? Vi reserverar oss finner ingen annan

väg än att skärpa straffen mot arbetsmiljöbrott.

Beträffande valutabrotten är det sant att det pågår en utredning om valutareglering och valutalagstiftning. Det nämnde jag i mitt inledningsanförande. Redan i vår motion om den ekonomiska brottsligheten, som avgavs 1980, krävde vi sådana ändringar i valutalagstiftningen att den ekonomiska brottsligheten skulle kunna bekämpas effektivare. Vi ansåg då att utredningens direktiv i detta hänseende var otillräckliga.

Nu tror utskottet att valutakommittén kommer att överväga frågan om utformningen av straffbuden och straffsatserna för brott mot valutabestämmelserna. Vi tycker det är bra, men anser att detta klart bör uttryckas på det sätt som vi gör i reservationen. Där säger vi nämligen att valutakommitténs arbete på att se över reglerna om valutabrott bör inriktas på att åstadkomma en skärpning av straffsatserna. Detta bör enligt vår mening ges regeringen till känna.

Anf. 81 MARIE-ANN JOHANSSON (vpk):

Fru talman! Hans Petersson i Röstånga ansåg att vpk:s krav var tillgodosedda. Men det beror alldeles på om LTO/LOB-utredningen blir färdig och läggs fram nu i vår, om polisberedningens förslag också läggs fram då samt om remissbehandling och proposition följer utan dröjsmål. I så fall kan jag hålla med om att våra krav är tillgodosedda. Men vi har ännu inte sett några av förslagen från dessa utredningar, och det kan alltså fortfarande dröja innan detta är uppfyllt.

Vi har från vpk visat ett visst tålamod och har avstått från att motionera i sakfrågan, just med tanke på att också vi naturligtvis gärna vill avvakta vad utredningen kommer fram till. Men LTO är ju en mycket dålig lag, och den kommer att existera så länge vi måste fortsätta att vänta på utredningar. Det är därför som vi tycker att det nu verkligen är på tiden att riksdagen får ett förslag att ta ställning till.

Anf. 82 HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Fru talman! Låt mig säga till Eric Jönsson att frågan om arbetsmiljön behandlades här i riksdagen i höstas. Från socialutskottet förelåg ett enhälligt förslag, byggt på en socialdemokratisk motion. Då var det inte lagstiftningen som sådan som man fann felaktig, utan man påstod i motionen att åklagarmyndigheterna visat prov på nonchalans i ärenden gällande arbetsolycksfall samt dessutom att polisen snabbt lägger ned sina utredningar när det gäller brott mot arbetsmiljölagen. Vidare talades det i motionen om att osäkerhet syns prägla kunskaperna om lagstiftningen.

Socialutskottet förutsatte därför i sitt enhälliga betänkande att regeringen skulle ge riksdagen en redovisning för hur arbetsmiljölagstiftningen tillämpats samt redogöra för behovet av ytterligare insatser för bibringande av kunskaper om denna lagstiftning.

Detta skedde alltså i höstas. Låt oss avvakta en sådan redovisning innan vi går vidare.

Nr 112

**Onsdagen den
27 mars 1982**

*Påföljder för arbetsmiljöbrott,
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Påföljder för arbetsmiljöbrott,
m. m.*

Anf. 83 ERIC JÖNSSON (s):

Fru talman! Får jag bara säga med anledning av påpekandet att vi på sätt och vis behandlade denna fråga i höstas i socialutskottet, att jag tycker att – såsom framgår av utskottsbetänkandet – utskottsmajoriteten alltför mycket bygger på socialutskottets betänkande från i höstas. Dels tycks utskottsmajoriteten lita till att arbetsmiljöproblemen klaras genom att tillsynsmyndigheten meddelar föreskrifter eller föreläggande om skyddsåtgärder eller förbud mot viss verksamhet, dels hänvisar man i betänkandet till att socialutskottet hos regeringen har efterfrågat en redovisning rörande beivrandet av arbetsmiljöbrott. Detta leder utskottsmajoriteten till att vår motion skall avslås. Vi menar från reservanternas sida att straffbuden på detta område måste skärpas för att lagstiftningen skall bli tillräckligt effektiv. Det är också det som vi har velat understryka i vår reservation.

Anf. 84 HANS PETERSSON i Röstånga (fp):

Fru talman! Det måste väl ändå vara näst intill omöjligt att bifalla denna motion, av följande anledningar: när det gäller valutabrotten väntar vi ju en utredning som blir färdig i år, när det gäller miljöbrotten har vi en lagstiftning som är inte ens ett år gammal och när det gäller brott mot arbetsmiljölagen förväntar sig riksdagen en redovisning från regeringen. Mot den bakgrunden ges det över huvud taget ingen möjlighet att bifalla motionen.

Anf. 85 ERIC JÖNSSON (s):

Fru talman! Detta resonemang kan inte föranleda annan kommentar än att man har möjlighet att ge regeringen till känna den uppfattning man har i denna fråga.

Överläggningen var härmed avslutad.

Mom. 1 (medelsberäkningen)

Utskottets hemställan bifölls med 240 röster mot 65 för reservation 1 av Bertil Lidgard m. fl.

Mom. 6 (påföljder för arbetsmiljöbrott m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 153 röster mot 152 för reservation 2 av Lisa Mattson m. fl.

Mom. 12 (lagen om tillfälligt omhändertagande m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 287 röster mot 18 för motion 300 av Lars Werner m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Punkt 3

Utskottets hemställan bifölls.

Punkt 1

Anslag till rikspolisstyrelsen

Anslag till rikspolisstyrelsen

Anf. 86 ÅKE GUSTAVSSON (s):

Fru talman! I Nässjö har vi sedan flera år ett polishus som är i mycket dåligt skick, t. o. m. i så dåligt skick att yrkesinspektionen har riktat mycket allvarliga anmärkningar mot lokalerna och krävt snara åtgärder. Lokalerna är otidsenliga och trånga. Det saknas omklädningsrum och dusch. Man har inget särskilt utrymme för avvisitering, och man har ett trångt mottagningsrum, som ligger i omedelbar anslutning till radiokommunikationsrummet.

Så sent som förra året anmälde justitieministern i budgetpropositionen att medel hade anvisats för projektering av ett nytt polishus i Nässjö. I årets budgetproposition saknas emellertid medel för nybyggnation enligt investeringsprogrammet, vilket jag finner mycket anmärkningsvärt, eftersom samtliga åtgärder är vidtagna för att omedelbart påbörja byggnationen. När justitieutskottet behandlar frågan i sitt betänkande understryker man att detta projekt är aktuellt för regeringen. Man framhåller också att det inte är möjligt för utskottet att prioritera projekten på de i motionerna angivna orterna utöver vad som gjorts genom regeringens projekteringsbeslut.

Utskottet fortsätter: "Med hänsyn till arbetsförhållandena i de nuvarande lokalerna i både Solna och Nässjö vill utskottet dock uttala att utskottet förutsätter att byggnadsarbetena sätts igång snarast möjligt."

Detta är, som jag ser det, ett starkt uttalande från utskottets sida, som innebär att regeringen omedelbart bör vidta åtgärder så att byggnation av polishuset kan igångsättas.

Det är beklagligt att landets justitieminister inte finns i kammaren när denna fråga behandlas, eftersom man då möjligen hade kunnat få ett besked om vilken prioritering regeringen tänker göra.

Jag förutsätter emellertid att justitieministern läser protokollet från riksdagsdebatten. Därför vill jag, utöver det som sägs i utskottsbetänkandet och motionen, peka på den aktuella arbetsmarknadssituationen för länets byggnadsarbetare.

I dag går, enligt kassaredogöraren vid Byggnads avdelning 9 i Jönköping, 222 Byggnadsmedlemmar och stämplat. Dessutom deltar åtskilliga i arbetsmarknadsutbildning, har beredskapsarbeten eller ersättning enligt KAS. Men det som är mer väsentligt är den utveckling man på avdelningen räknar med för nästa vinter – om inga åtgärder vidtas, vilket jag hoppas sker i samband med valet den 19 september. Utan åtgärder kommer nästa år ungefär dubbla antalet medlemmar i den avdelningen att tvingas gå och stämpla. Dessutom kommer avdelningen sannolikt att tvingas ha ännu fler medlemmar än nu i beredskapsarbete och AMU-utbildning.

Med detta, fru talman, vill jag dels understryka vikten av vad utskottet uttalar – att man förutsätter att byggnadsarbetet kommer i gång snarast

möjligt – dels understryka att det är viktigt att se på både arbetsmarknadssituationen och de dåliga lokalerna. Jag hoppas alltså att "snarast möjligt" innebär att byggnadsarbetena kan komma i gång i vart fall till nästa vinter.

Anf. 87 CARL-HENRIK HERMANSSON (vpk):

Fru talman! I det här betänkandet behandlas också några motioner som föreslår att det skall inrättas en professur i polisforskning vid polishögskolan. Justitiekottet ställer sig positivt till denna begäran och säger att det kan finnas skäl för att en sådan professur inrättas – även om man vill att frågan skall närmare övervägas av polisberedningen. Utskottet är enhälligt. Förslaget stöds alltså även av den socialdemokratiska gruppen i justitiekottet.

Då man tittar på en sådan här fråga kanske man först ställer sig välvillig. Forskning är ju något positivt. Forskning ökar vår kunskap om samhället och naturen, och den vidgar i allmänhet vår syn. För forskning behövs en professur, anses det ofta – även om de flesta professorer administrerar alltmer och forskar allt mindre.

Särskild forskning om polisens arbete kan väl också vara motiverad av flera orsaker. Det förefaller exempelvis som om säkerhetspolisens arbete behöver granskas av forskare. Det förekommer fall av misshandel i polisarrest och på annat håll, vilket också kan motivera en utökad forskning.

Sådana här beställda professurer är oftast skraddarsydd. Jag har intrycket av att de enda som under de senaste åren har sysslat med någon mer djupgående forskning om polisarbetet – särskilt den avdelning som sysslar med säkerhetsärenden – är de bägge skribenterna Jan Guillou och Peter Bratt. Är det för djärvt att gissa att det är för någon av dem båda som motionärerna vill inrätta en särskild professur?

En närmare granskning av motionerna och betänkandet gör emellertid mig mera tveksam. Varken i motionerna eller i betänkandet finns det någon motivering för förslaget. I den moderata motionen, som är en partimotion, sägs bara att polisarbetet är en viktig samhällsfunktion som motiverar ytterligare forskningsinsatser. Centerpartimotionen är ett eko av moderaternas och talar också om att det finns ett stort behov av forskning kring polisarbetet.

Betänkandet från justitiekottet är precis lika klarläggande. Där säger man att utskottet anser att det återstår åtskilligt att uträtta inom det forskningsfält som berörs i motionerna. Ja, om vilket område av samhällslivet eller naturen kan man inte säga att det återstår åtskilligt att uträtta i fråga om forskning?

Tidningen Dagens Nyheter hade nyligen en kommentar till det här förslaget som jag vill låna några rader ur. Man citerar först vad utskottet har sagt och tillägger sedan: "Den häpnande allmänheten instämmer säkert. Inom så totalt jungfruliga nejder måste underbara forskningsfrukter kunna plockas!"

Om vi, fru talman, skall tala litet allvar i den här frågan finns det väl skäl för

riksdagen att något prioritera när det gäller inrättandet av nya professurer. Av årets budgetproposition kan man utläsa att UHÄ hade begärt ett dussintal nya professurer inom medicinska fakulteter. Regeringen säger i propositionen nej till åtta av dem av statsfinansiella skäl. Det är en professur i klinisk genetik i Lund, i klinisk neurofysiologi i Lund, i anestesiology i Göteborg, i klinisk virologi vid Karolinska institutet, i medicinsk rehabilitering i Umeå, i miljögiftsforskning vid Karolinska institutet, i medicinsk fysik i Lund och i anestesiology i Lund. Jag tror att samtliga de här professurerna kan motiveras mycket starkare än den professur i polisforskning som nu är föreslagen.

Samhällsvetarna i Lund ville ha en professur i sociologi med massmedieforskning. Där blev det nej. Det finns en centerpartimotion av Pär Granstedt m. fl. om en professur i datasamhällets utveckling. Den har inte tagits upp av UHÄ och få sannolikt vänta under obestämd tid. Det blev inte heller någon professur i musikvetenskap i Lund, inte heller något centrum för cirkumpolär kulturforskning i Umeå, som hade begärts av vederbörande universitet.

Skulle en professur i polisforskning eventuellt vid någon tidpunkt vara motiverad, bör den enligt min mening i varje fall inte knytas till polishögskolan utan till en av polisen oberoende institution.

Det finns också skäl att erinra om den ståndpunkt när det gäller sparsamheten med statens medel som brukar prägla alla debatter här i kammaren. Senast i föregående ärende hävdades det i den moderata reservationen: "Besparingar är nödvändiga inom alla delar av den statliga verksamheten."

Fru talman! Med detta vill jag yrka avslag på utskottets hemställan vid punkt 1, mom. 1, i justitieutskottets betänkande nr 37.

Anf. 88 BERTIL LIDGARD (m):

Fru talman! Jag delar Carl-Henrik Hermanssons uppfattning att riksdagen måste prioritera när olika professurer är på tal. Här är inte en ny professur på tal på annat sätt än att man säger att frågan bör övervägas av polisberedningen.

Vi hade för en tid sedan tillfälle att i justitieutskottet diskutera polisens spaningsarbete. Sakkunniga var inkallade för att vi skulle få en redogörelse för det. Av den diskussion som vi hade framgick att det egentligen inte finns någon litteratur eller någon forskning om lämpliga eller olämpliga, om tillåtna eller otillåtna spaningsmetoder. Jag sade mig då att detta är ett område som är väl värt en forskningsinsats. På det polisiära samhällsområdet finns det åtskilliga sådana här frågor – man behöver inte alls skoja om det, som Carl-Henrik Hermansson delvis gjorde – som väl motiverar en forskningsinsats.

Man kan naturligtvis säga att området gränsar till exempelvis processrätten och därför skulle kunna ligga inom den juridiska fakultetens område, men det är nog riktigare att man får en professur som är mera inriktad på polisväsendet och dess problem. Hur den skall anknytas institutionellt är en senare fråga, den har vi inte tagit ställning till. Vad utskottet föreslår är att

Onsdagen den
27 mars 1982

*Anslag till rikspo-
lisstyrelsen*

frågan skall övervägas av polisberedningen för övervägande.

Jag vill påpeka för Carl-Henrik Hermansson att utskottet är förhållandevis försiktigt i sitt sätt att uttrycka sig. Eftersom Carl-Henrik Hermansson inledningsvis apostroferade socialdemokraterna kan jag säga att det är på deras initiativ som vi talar om en professur eller forskningsverksamhet på annat sätt. Vi är inte låsta i denna fråga.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Anf. 89 CARL-HENRIK HERMANSSON (vpk) replik:

Fru talman! Jag tycker att utskottets värderade ordförande är betydligt försiktigare än vad utskottet är i sin skrivning. Det är riktigt att utskottet säger att frågan bör närmare utredas av polisberedningen. Men man har ett stycke ovanför skrivit åtskilligt mer, nämligen att "utskottet instämmer i vad som sägs i motionerna 717 och 2018 om att polisarbetet med hänsyn till dess viktiga funktioner i samhället motiverar särskilda forskningsinsatser. Utskottet anser också att det därför kan finnas skäl för att en professur i ämnet inrättas ---".

Om utskottet skriver att det kan finnas skäl för en sådan här professur, då måste väl utskottet mena någonting med det. Man har inte förutsättningslöst skickat motionen vidare till polisberedningen. I så fall hade jag inte yrkat avslag på förslaget. Jag tolkar det som att utskottet har gjort ett ställningstagande.

Jag vill gärna höra Bertil Lidgards synpunkt på den fråga som jag också tog upp, om det verkligen är lämpligt att en professur i polisforskning, om den eventuellt kommer att inrättas, skall vara knuten till polishögskolan. Är det inte i stället i hög grad olämpligt? Bör den inte i så fall vara knuten till en av polisen helt oberoende institution? I annat fall tror jag inte att allmänheten kan ha något förtroende för forskningsresultaten.

Anf. 90 BERTIL LIDGARD (m) replik:

Fru talman! Jag förstår inte varför min bänkgranne inte läste upp hela meningen, när han nu citerade utskottet. Det är riktigt att utskottet skriver att det "kan finnas skäl för att en professur i ämnet inrättas". Där satte Carl-Henrik Hermansson punkt. Men det är inte punkt där. Meningen fortsätter nämligen med "eller att forskningsverksamheten på området på annat sätt förstärks". Så utskottet har faktiskt inte låst sig för en professur.

Jag sade också i mitt första anförande att jag inte känner mig bunden till att en eventuell professur skall vara knuten till polishögskolan. Frågan om var den skall placeras får vi ta upp när professuren blir aktuell.

Anf. 91 CARL-HENRIK HERMANSSON (vpk) replik:

Fru talman! Bertil Lidgard och jag har tydligen litet olika uppfattningar om innebörden av svenska språket och hur man skall tolka det. Om ett utskott med anledning av motioner om inrättande av en professur i ett visst ämne förklarar att det kan finnas skäl för att en professur i ämnet inrättas eller att

forskningsverksamheten på området på annat sätt förstärks, då har utskottet tagit en mycket positiv ställning till motionerna. Bertil Lidgard vill väl ändå inte bestrida att det är meningen med justitieutskottets skrivning. Annars hade utskottet ju avvisat motionerna eller skickat dem utan någon som helst motivering till polisberedningen. Utskottet anser att det "återstår åtskilligt att uträtta inom det forskningsfält som berörs". Det är en väldigt positiv skrivning, om vi skall tolka den så som vi brukar tolka skrivningar här i riksdagen. Den går mycket långt enligt min mening.

Anf. 92 BERTIL LIDGARD (m) replik:

Fru talman! Javisst, Carl-Henrik Hermansson, utskottet anser att forskning bör bedrivas på detta område. Det är ett viktigt område, som hittills är forskningsmässigt försummat, och man bör därför stimulera en forskning på detta fält. Om det skall ske i form av en professur eller i annan form har vi inte tagit ställning till.

Som jag sade inledningsvis i mitt första anförande är det självklart att man, när man står inför ett konkret förslag om en professur, får man pröva om det är denna professur eller någon annan som förtjänar högsta prioritet. Man måste också se vad pengarna egentligen räcker till.

Anf. 93 BERTIL DAHLÉN (fp):

Fru talman! Jag har inget annat yrkande än utskottet. Det vill jag från början påpeka.

Gertrud Hedberg och jag har i motionen 1702 yrkat att riksdagen begär att regeringen ger rikspolisstyrelsen till känna behovet av förbättrad utbildning för poliser om diabetes och insulinkänningar. Insulinkänning uppkommer när man har fått för mycket insulin och behöver socker för att utjämna sockerhalten i blodet.

Det som föranledde motionen var en händelse i norra Sverige i december. Polisen tyckte att en man betedde sig litet underligt, vilket en person gör när han drabbas av denna sjukdom. Mannen hamnade i arresten i stället för att få litet druvsocker eller mjölk.

Det är mycket beklagligt att det kan gå så. Poliserna får under sin utbildning två timmars undervisning om diabetes. Nu har vi från Svenska diabetesförbundet på de orter där vi har lokalavdelningar startat en verksamhet för att ta kontakt med polisen. I min hemstad, Falun, har diabetesköterskan vid Falu lasarett inte mindre än fem gånger kallats till polishuset för att undervisa poliser, som själva tycker att de inte har fått nog undervisning om denna sjukdom.

Jag har velat påtala denna sak. Jag har samma uppfattning som utskottet. Jag hoppas att rikspolisstyrelsen är beredd att ta initiativ i denna fråga för att ytterligare förbättra utbildningen.

Jag har, som sagt, inget annat yrkande än utskottet, men vill med detta anförande understryka frågans vikt och göra rikspolisstyrelsen uppmärksam på hur det hela ligger till.

Överläggningen var härmed avslutad.

Onsdagen den
27 mars 1982

*Allmän rättshjälp
innan s. k. pilot-
fall har avgjorts*

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölls med 286 röster mot 18 för det av Carl-Henrik Hermansson under överläggningen framställda yrkandet om avslag.

Mom. 2 och 3

Utskottets hemställan bifölls.

Punkterna 2–5

Utskottets hemställan bifölls.

16 § Allmän rättshjälp innan s. k. pilotfall har avgjorts

Föredrogs justitieutskottets betänkande 1981/82:42 om allmän rättshjälp innan s. k. pilotfall har avgjorts (prop. 1981/82:28, delvis).

Anf. 94 BERTIL LIDGARD (m):

Fru talman! Justitieutskottets betänkande nr 42 om allmän rättshjälp innan s. k. pilotfall har avgjorts innehåller en mycket komplicerad materia med förgreningar på skilda rättsområden. Utskottet har lagt ned mycket arbete på detta betänkande. Vi har inhämtat yttranden från olika sakkunniga. Inte desto mindre har det inträffat att när utskottet väl var färdigt med sitt ställningstagande har det kommit upp en diskussion om konsekvenser i det enskilda fallet av det förslag till retroaktiva bestämmelser som föreligger. Jag har uppfattningen att innan riksdagen tar ställning till detta förslag bör justitieutskottet få tillfälle att ytterligare belysa den här diskussionen och konsekvenserna av retroaktiviteten.

Fru talman! Jag hemställer att riksdagen måtte besluta återremittera detta ärende till utskottet.

Anf. 95 ULLA-BRITT ÅBARK (s):

Fru talman! Bättre sent än aldrig, finns det ett ordspråk som säger. Det är skönt att veta att moderaterna nu har tagit sitt förnuft till fånga. I vår reservation har vi även pekat på de svårigheter som utskottet har satt sig över, men vi socialdemokrater skall inte vara småaktiga, utan vi stöder det förslag om återremiss som Bertil Lidgard har framställt.

Anf. 96 GUNILLA ANDRÉ (c):

Fru talman! Frågan om allmän rättshjälp med s. k. pilotfall har legat på riksdagens bord sedan oktober i fjol. Den har, som utskottets ordförande tidigare påpekat, varit ute på en bred remissomgång och har på sedvanligt sätt behandlats med största noggrannhet i utskottet.

Som framgår av utskottsbetänkandet har en majoritet varit överens om att tillstyrka regeringsförslaget och har en gemensam skrivning. Det är därför förvånande att moderaterna nu vill att ärendet skall återremitteras till utskottet. Inget nytt i ärendet har enligt min mening tillkommit sedan

betänkandet justerades. Därför är det egentligen att slösa med riksdagens resurser att återremittera ärendet.

Eftersom det uppenbarligen efter de två tidigare talarnas inlägg finns ett tillräckligt stort antal av kammarens ledamöter som ändå vill återremittera ärendet skall jag emellertid inte motsätta mig detta.

Överläggningen var härmed avslutad.

Det av Bertil Lidgard framställda yrkandet om återförvisning av ärendet till utskottet för ytterligare beredning bifölls med acklamation.

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Lagreglering av
verksamheten
med artificiell
insemination*

17 § Lagreglering av verksamheten med artificiell insemination

Föredrogs lagutskottets betänkande 1981/82:24 om lagreglering av verksamheten med artificiell insemination.

Anf. 97 ALLAN ÅKERLIND (m):

Fru talman! Jag har i en motion nr 524 tagit upp frågan om konstgjord befruktning.

Det förekommer i Sverige konstgjord befruktning, s. k. artificiell insemination, där kvinnan befruktas med sperma från en för henne själv helt okänd man eller från egen make. Som jag framhåller i motionen och som utskottet verifierar torde det födas mer än 200 barn per år i vårt land som har kommit till genom artificiell insemination. De problem detta kan skapa visas av en aktuell rättegång, vid vilken en frånskild man befriades från faderskapet till ett barn som han inte var far till, då det bevisligen avlats genom konstgjord befruktning och genom en annan man. Barnet har alltså inte någon känd fader. Trots att det borde ha kunnat gå att enkelt konstatera vem som är fadern, om detta registrerats och meddelats modern, har barnet inte någon känd fader nu.

Vi vet alltså att det är ett par hundra barn som kommer till på det här sättet varje år. I en del fall är fadern känd, t. ex. där befruktningen har skett med sperma från kvinnans make. Men väldigt många barn föds på detta sätt med en anonym spermagivare i bakgrunden, och man kan inte konstatera vem som är barnafadern.

Nu har justitieministern tillkallat en utredningsman som skall se över det här, för det finns inga lagregler för verksamheten f. n. och inga särskilda bestämmelser om barn som kommer till genom konstgjord befruktning. Det är en hel del punkter som utredningsmannen skall se på. Det gäller bl. a. möjligheten att kartlägga omfattningen av och formerna för konstgjord befruktning i Sverige. Med denna kartläggning som underlag bör utredaren ta ställning till om det behövs en reglering för själva verksamheten som sådan och hur en sådan reglering i så fall bör utformas. Utredaren bör vidare undersöka i vilken utsträckning de familjerättsliga regler som gäller i dag bör ändras, främst för att skydda de barn som har kommit till genom konstgjord

Onsdagen den
27 mars 1982

*Lagreglering av
verksamheten
med artificiell
insemination*

befruktning. Utredaren skall också överväga vilka regler som kan behövas av hänsyn till givaren, kvinnan och i förekommande fall hennes make eller samboende. Detta är några av de saker som skall tas upp.

Jag tycker för min del att varje barn skall ha en självklar rätt att kunna få veta sitt ursprung. Varje barn skall ha en självklar rätt att kunna ta reda på vem som är dess far och mor. Det finns naturligtvis situationer där detta blir omöjligt – det vet vi alla – men jag menar att samhället inte genom sin sjukvård skall bidra till att skapa sådana här förhållanden, då det blir omöjligt för barnet att i en framtid ta reda på sitt ursprung. Det är det man gör nu. Med skattepengar hjälper man till så att den här verksamheten kan fortsättas och utvidgas, och det tycker jag är galet. Därför har jag väckt denna motion, som går ut på att i avvaktan på utredningen skall sådan här verksamhet inte få förekomma utom i de fall där man i en framtid kan dokumentera vem som är barnafadern, om det skulle behövas.

Nu har lagutskottet enhälligt avstyrkt denna motion med följande motivering: "Enligt utskottets mening saknas skäl för att i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet förbjuda verksamheten med artificiell insemination i enlighet med önskemålet i motion 524." Det är en mycket underlig skrivning. Nog finns det skäl – t. o. m. många.

Jag har inte möjlighet att yrka bifall till min motion, eftersom den saknar lagtext. Men i kammaren delas det nu ut ett särskilt yrkande med följande lydelse: att riksdagen med anledning av motion 1981/82:524, motion 1980/81:909 och motion 1980/81:1189 som sin mening ger regeringen till känna att artificiell insemination skall vara förbjuden om inte barnafaderns namn kan fastställas och registreras samt att riksdagen hemställer hos regeringen om att lagförslag utarbetas i enlighet härmed.

Jag yrkar, fru talman, bifall till det framställda yrkandet.

Anf. 98 LENNART ANDERSSON (s):

Fru talman! Från lagutskottets sida noterar vi med tacksamhet att regeringen för kort tid sedan har tillsatt en särskild utredningsman. Dessa mycket svåra och komplicerade frågor behöver nu utredas.

Med anledning av att utredningsmannen nyligen har påbörjat sitt arbete och den dom som har avkunnats vid tingsrätten i Haparanda har det de senaste dagarna förekommit en del diskussion i massmedia. Man har då bl. a. åberopat lagutskottets betänkande. Till detta vill jag bara göra följande kommentar. Om utredningsmannen finner det lämpligt att under utredningsarbetets gång komma med delförslag, exempelvis om sekretessbestämmelserna, står det naturligtvis honom helt fritt att göra det. Ett sådant förfarande är inte alls ovanligt inom svenskt utredningsväsende. Det som Allan Åkerlind föreslår är däremot någonting helt annat.

Allan Åkerlind föreslår att verksamheten helt skall upphöra i avvaktan på utredningens förslag, såvida inte barnafaderns namn kan fastställas och registreras. Hans förslag innebär en ovanlig åtgärd inom svenskt utredningsväsende. I vårt land förekommer varje år ett stort antal utredningar, men inte i något fall har den verksamhet som är föremål för utredning upphört med

anledning av pågående utredningsarbete.

Som framgår av lagutskottets betänkande tyder tillgängliga uppgifter på att det föds 200 barn per år som kommit till genom artificiell insemination.

Allan Åkerlind föreslår nu en registrering. Att införa en registrering vore detsamma som att omgående förbjuda verksamheten. En sådan åtgärd skulle hårt drabba ett relativt stort antal familjer och ensamstående. Verksamheten berör djupt mänskliga frågor och bör få vara kvar.

Det är skillnad på att göra en översyn av lagstiftningen och anpassa den till dagens verklighet och att helt förbjuda verksamheten. Enligt min uppfattning är det oklokt att i dag ta definitiv ställning, när utredningen just har inletts.

Fru talman! Jag ber att få yrka bifall till lagutskottets förslag.

Anf. 99 ALLAN ÅKERLIND (m):

Fru talman! Lennart Andersson säger att det är en ovanlig åtgärd inom svenskt utredningsväsende när jag lägger fram detta förslag. När en utredning har tillsatts skall man vänta på den, menar han. Ja, det är en ovanlig åtgärd. Men det är också ett ovanligt fall just därför att det, som lagutskottet säger i sitt betänkande, inte finns några lagregler om verksamheten med artificiell insemination. Det finns inte heller några särskilda bestämmelser om de barn som kommer till genom artificiell insemination. Det är också mycket ovanligt att det finns ett område, där man tillåter att en verksamhet fortsätter utan att det finns någon lagreglering. Det är anledningen till den ovanliga åtgärd som mitt förslag innebär.

Vi skall vänta på utredningen, säger Lennart Andersson. Men vi vet att utredningar kan ta tid – de kan pågå i flera år. Den här verksamheten har ännu inte pågått i så många år, men det föds redan nu ca 200 barn per år genom artificiell insemination. Antalet kommer helt säkert att öka under de närmaste åren, om vi låter verksamheten fortsätta utan några hinder.

Vi har alltså ingen som helst lagreglering för denna verksamhet. Därför menar jag att det finns anledning att man tänker sig för och funderar över vad man håller på med. Vad får detta för konsekvenser för alla dessa barn, när de växer upp och kommer och frågar vem som är deras far? Vilka konsekvenser drar samhället av detta? Hur skall man hjälpa dessa barn? Det finns alltså en mängd frågetecken.

Den åtgärd som jag föreslår kan inte gärna förorsaka någon skada. Det skulle hårt drabba många som vill ha barn, säger Lennart Andersson. Ja, det är möjligt att det kan drabba en del. Men jag menar att vi måste ta större hänsyn till de barn som blir till på detta sätt. Vi måste ta större hänsyn till deras rättsintresse än till de människor som eventuellt blir ledsna och besvikna över att de inte kan få barn. Det är en avvägning, men jag anser att vi måste ta större hänsyn till alla dessa barn.

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Lagreglering av
verksamheten
med artificiell
insemination*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Anslag till hälso-
och sjukvård
m. m.*

Anf. 100 LENNART ANDERSSON (s):

Fru talman! Till alla de uppgifter som utredningsmannen skall granska och se över hör uppgiften att se över föräldrabalkens bestämmelser. Jag kan klart säga att visst behöver föräldrabalken moderniseras i dessa avsnitt, men det finns ändå en viss lagstiftning. Vad vi saknar är en lagstiftning som direkt berör detta med artificiell insemination. Men min bedömning är att situationen inte är så allvarlig att vi omedelbart måste förbjuda denna verksamhet, som har pågått i många år. Det är konstigt att Allan Åkerlind nu när regeringen har tillsatt en utredningsman, som är mycket kvalificerad, kommer och yrkar på att hela verksamheten skall förbjudas. Denna verksamhet har ju pågått i många år i detta land. Men Allan Åkerlind har tidigare inte sagt någonting om det här. Det verkar som om Allan Åkerlind just nu har fått upp ögonen för den verksamhet som pågår.

Allan Åkerlinds människosyn är litet konstig. Han säger att de vuxna människor som är berörda av detta får bara kallt avstå från den möjlighet att skaffa barn som ges här. Han är beredd att dra ett streck över allt detta och säger att dessa människor får klara sig ändå. Jag tror att vi måste se på detta med betydligt större allvar och med mycket större medmänsklighet och tillåta att denna verksamhet får fortsätta.

Anf. 101 ALLAN ÅKERLIND (m):

Fru talman! Lennart Andersson säger att jag först nu, när utredningsmannen är tillsatt, har reagerat. En anledning till reaktionen också från regeringens sida är att man har fått upp ögonen för problemen på det här området. Det är ju därför utredningsmannen tillsattes. Jag har under flera år mått illa av att den här verksamheten fortgår, men det som till sist fick mig att motionera var det fall som nu har behandlats i hovrätten och där ett barn har mist möjligheten att få en far. Det gjorde att jag ansåg tiden vara mogen för att sätta stopp för detta. Det är väl också en anledning till att regeringen nu har tillsatt en utredningsman. Vi har ju alla varit medvetna om de här problemen, men de har särskilt belysts av detta speciella fall.

Jag vill också säga att jag inte menar att man inte skall ta hänsyn till de vuxna i det här fallet, som Lennart Andersson vill göra gällande. Man skall ta alla möjliga hänsyn, men barnets rättsliga intressen måste gå före.

Överläggningen var härmed avslutad.

Utskottets hemställan bifölls med 242 röster mot 32 för det av Allan Åkerlind under överläggningen framställda yrkandet. 27 ledamöter avstod från att rösta.

18 § Anslag till hälso- och sjukvård m. m.

Föredrogs socialutskottets betänkande 1981/82:34 om anslag inom socialdepartementets verksamhetsområde, såvitt avser hälso- och sjukvård m. m. (prop. 1981/82:100).

Anf. 102 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

I fråga om detta betänkande hålls gemensam överläggning för samtliga punkter. Under den gemensamma överläggningen får yrkanden framställas beträffande samtliga punkter i betänkandet.

Anf. 103 EVERT SVENSSON (s):

Fru talman! Vi är några socialdemokrater från Kvinnoförbundet och Broderskapsrörelsen som begärt att den abortförbebyggande verksamheten vid socialstyrelsen skall bibehållas på nuvarande nivå intill dess Anita Bråkenhielms utvärdering av abortlagstiftningen m. m. är klar. Vi utgår ifrån att abortkommittén kommer med förslag om abortförbebyggande verksamhet och hur den skall organiseras.

I motionen har vi begärt ytterligare 1 milj. kr., vilket precis är den summa som socialstyrelsen enligt propositionens förslag skall minska hälsoupplysningen med.

Socialutskottet har en del goda ord att säga om behovet av abortförbebyggande verksamhet. Utskottet fullföljer därmed en linje som varit den genomgående under alla år som utskottet behandlat abortfrågan. Socialutskottet har med en viss envetenhet kommit tillbaka till just frågan om förebyggande verksamhet som ett sätt att komma till rätta med de alltför höga aborttalen.

Där stannar emellertid enigheten. Socialdemokraterna har tvingats att reservera sig på den avgörande punkten, nämligen i fråga om de pengar som skall förvandla orden till reell handling. Vi vet att den ekonomiska ramen är trång, men detta blir, fru talman, till slut en prioriteringsfråga. Inte heller vi socialdemokrater kan slösa med pengar, men på den här punkten har vi tagit ställning för ett högre anslag.

Nedskärningen i budgeten i detta avseende kommer dessutom synnerligen olämpligt. Socialstyrelsen har hittills haft en heltidsanställd gynekolog och dessutom medel till förfogande för projekt inom sexual- och samlevnadsfrågor samt abortförbebyggande verksamhet. I Anita Bråkenhielms utvärdering kommer det – hoppas vi, som jag sade tidigare – att föreslås en del åtgärder. Annars blir den inte mycket värd. Vi motionärer befarar att det nu kommer att bli en svacka i det förebyggande arbetet, trots att detta i själva verket borde förbättras.

Aborten är en nödfallsåtgärd, och varje abort är i sig ett misslyckande. Det har socialutskottet sagt tidigare. I abortfrågan finns etiska värderingar inrymda. Där finns i vissa fall konflikten mellan rätten för fostret, den blivande människan, och kvinnans integritet samt hennes rätt att bestämma över sin egen kropp. Där finns också lagstiftarens dilemma att utvecklingen troligen går sin egen väg oberoende av lagstiftningens innehåll.

Abortlagen ändrade innehåll 1975 – vi var många som var tveksamma vid den tidpunkten – och huvudlinjen blev rätt till abort inom sjukvårdslagstiftningens ram. Någon ökning av antalet aborter har därefter inte skett. Den enda jämförelse som är någorlunda rättvisande är hur många aborter som sker per 1 000 kvinnor mellan 15 och 49 år. I själva verket har det skett en

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Anslag till hälso-
och sjukvård
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Anslag till hälso-
och sjukvård
m. m.*

svag minskning i det här avseendet. Dessutom har tonårsaborterna minskat betydligt, och ingreppen sker på ett tidigare stadium under graviditeten. Allt detta är positivt. Det är naturligtvis också det som ligger till grund för det förhållandet att trycket på en ändring av lagstiftningen har minskat.

Vi skriver i motionen att det finns ett klart samband mellan antalet aborter och en väl fungerande preventivmedelsrådgivning samt annan upplysning om sexual- och samlevnadsfrågor.

Det s. k. Gotlandsprojektet ledde till att antalet aborter minskade betydligt. Tre år efter det att projektet sattes i gång 1973 minskade ungdomsaborterna med 30 %, och det är mycket. I Västerbotten, där ett liknande projekt har pågått, minskade antalet aborter med 20 %. Det förebyggande arbetet har alltså stor betydelse.

Det är flera i riksdagen som väckt motioner under årens gång i abortfrågan. Namn som Allan Åkerlind, Tore Nilsson, Filip Fridolfsson, Sven Johansson, Kersti Swartz, Ingegerd Troedsson, fungerande talman, och Linnéa Hörlén har återkommit med jämna mellanrum. Andra har verkat inom socialutskottets ram. Även om delade meningar har funnits, och finns, angående lagens utformning, tror jag att alla ändå är överens om att de abortförebyggande åtgärderna är viktigast och mest utslagsgivande.

Nu har vi kommit till sanningens minut i det här ärendet. Skall resurserna för den abortförebyggande verksamheten inom socialstyrelsen skäras ner drastiskt innan vi vet vad som kommer i stället, eller skall vi behålla den verksamhet som finns? Ett vet vi, nämligen att socialstyrelsen inte kan göra de omdisponeringar som utskottsmajoriteten tror på. Vi vet också att socialstyrelsen behöver de här pengarna för att fullfölja vad den önskar åstadkomma på detta område.

Det torde, säger vi motionärer, vara oundvikligt att en nedskärning får allvarliga konsekvenser för såväl abortförebyggande åtgärder som upplysningsverksamheten inom mödra- och barnhälsovården, fosterdiagnostik, konsekvenserna av olika missbruk i samband med graviditet och föräldrautbildningens förverkligande.

Fru talman! Det skall bli ytterst intressant att se hur de personer som talat mot aborter eller för inskränkningar i lagen kommer att rösta i den kommande voteringen. Denna är i själva verket ett prov på bärigheten i deras argument.

Jag yrkar med dessa ord bifall till reservationen 1 vid socialutskottets betänkande nr 34 och i övrigt bifall till propositionens förslag i här berörda avseenden.

I detta anförande instämde Hagar Normark och Gudrun Sundström (båda s).

Anf. 104 MÅRTEN WERNER (m):

Fru talman! Jag skall inte haka på tidigare talareshänvisningar, även om också jag tillhör den grupp som har motionerat i frågan åtskilliga gånger. Jag tycker det är riktigt att den utvärderingsgrupp som nu arbetar får fullfölja sitt uppdrag.

Först därefter vet man ju var resurserna skall sättas in. F. n. förekommer det i debatten en tveksamhet om det.

Jag skulle i stället vilja säga några ord med anledning av det särskilda yttrande som gäller giftinformationscentralen och dess framtid. Frågan tas upp på s. 27 i betänkandet.

Denna giftinformationscentral har nu verkat i 20 år och har bedrivit en fin och ständigt växande riksomfattande verksamhet. Antalet förfrågningar per år är nu 40 000. Centralen har tack vare det förtroende den har fått röna från industrin samlat en mängd information om produktion ingredienser och därmed kunnat stå läkare och allmänhet till tjänst vid akuta förgiftningsfall. Industrin har stort förtroende för centralen och har frivilligt lämnat sina informationer utan att man veterligt någon gång har blivit besviken på sekretessbehandlingen. Utan denna samverkan med industrin kan centralen självfallet inte fylla sin uppgift.

Den goda samverkan med industrin har naturligtvis i mycket berott på den självständiga ställning som centralen hittills har haft. Ingen myndighet har lagt sig i centralens verksamhet. Den har haft full autonomi gentemot myndigheter. Denna självständiga ställning är uppenbarligen en nödvändighet för att kunna skapa förtroende mellan centralen och dess samarbetspartner i sekretesshänseende. Den hänvisning som utskottet gör till den nya sekretesslagen som garanti är mera tvivelaktig. De frivilliga uppgiftslämnarna vill ha förtroende för dem som skall hantera konfidentialiteten. Ju fler som är inblandade, desto fler olycksfall i arbetet kan riskeras.

Vidare är giftinformationscentralen i behov av en fast klinisk förankring för att fullt ut kunna fylla sin rådgivande uppgift. En sådan har man haft i Karolinska sjukhuset. När statsrådet nu enligt budgetpropositionen vill utreda organisationen av giftinformationscentralen, är det värt att konstatera att centralen med hittillsvarande autonoma organisation och anknytning till Karolinska sjukhuset, och f. n. till socialstyrelsen, fungerat till allas belåtenhet. Man har följaktligen inte anledning att vidta större förändringar än nöden kräver. En fortsatt samlokalisering till Karolinska sjukhuset är uppenbarligen både lämplig och möjlig, utan att för den skull anknyta verksamheten till Stockholms läns landsting eller något annat landsting.

Jag hoppas, fru talman, att de synpunkter som vi har anfört i vårt särskilda yttrande skall beaktas vid den annonserade utredningen av centralens framtida organisation.

Anf. 105 KARIN NORDLANDER (vpk):

Fru talman! I socialutskottets betänkande 1981/82:34 finns ett antal vpk-motioner behandlade, bl. a. motion 965 om fördelningen av landets läkarresurser.

I betänkandet redovisas en rad åtgärder – som jag inte närmare skall gå in på – som vidtagits sedan 1979 för att ge sjukvårdshuvudmännen bättre möjligheter att på lika villkor få tillgång till de ”knappa läkarresurserna”, som det står i betänkandet.

Samtidigt redovisas att antalet läkare har ökat starkt under 1970-talet, från

Nr 112

**Onsdagen den
27 mars 1982**

*Anslag till hälso-
och sjukvård
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Anslag till hälso-
och sjukvård
m. m.*

ca 10 000 år 1970 till drygt 19 000 år 1980, vilket betyder i det närmaste en fördubbling av antalet läkare. Vidare sägs att med nuvarande intagningskapacitet till grundutbildningen för läkare beräknas antalet läkare till år 1985 ha ökat med ytterligare 4 400 läkare. Detta borde kännas tryggt för de vårdsökande, men så är det fortfarande inte. I betänkandet sägs det nämligen vidare:

”Genom läkarfördelningsprogrammen har man sökt styra nytillkommande läkarresurser till de verksamhetsområden där de bäst behövs. Bristen på läkare har emellertid medfört svårigheter att rekrytera läkare till mindre attraktiva verksamhetsområden och orter och lett till en både när det gäller verksamhetsområden och geografisk snedfördelning av läkarresurserna.”

Det som redovisas i betänkandet dels om vidtagna åtgärder, dels om resultatet är motsägelserfullt, för trots de vidtagna åtgärderna och ökningen av antalet läkare kvarstår problemen med brist på läkare både geografiskt och när det gäller verksamhetsområden. Den minskning som redovisas med ca 100 vakanta tjänster under en treårsperiod kan inte anses tillfredsställande, särskilt som under samma period antalet utbildade vikarier utan egen tjänst ökat med ca 200.

Enligt min mening borde detta, fru talman, leda till andra och effektivare konkreta förslag i fördelningen geografiskt och på eftersatta verksamhetsområden. Det kan inte vara försvarbart i dessa besparingstider att landsting exempelvis tvingas ha särskilt anställd personal enbart för att rekrytera läkare, eller att en så stor andel utbildade läkare tjänstgör som vikarier på ett begränsat antal sjukhus, där tjänstgöring utgör merit för befordran. Enligt uppgift kan andelen vikarier uppgå till 40 % av de totala tjänsterna. Det kan inte vara försvarbart att det är de nyexaminerade, oerfarna läkarna som dominerar akutjouren på sjukhusen. I en undersökning som gjorts av SPRI, sjukvårdens och socialvårdens planerings- och rationaliseringsinstitut, redovisas att så stor andel som 70 % av akutmottagningarnas läkare utgjordes av lågt kvalificerade läkare – AT-läkare som fem och ett halvt år läst medicinsk teori men ännu inte fått legitimation – samt läkare under vidareutbildning med mindre än två års arbetsvana inom området. Sämst var situationen på de minsta länssjukhusen, där vid undersökningen endast 2 av 85 mottagningar hade en specialistläkare. En tredjedel, 29 akutmottagningar, sköttes av en ensam AT-läkare utan legitimation.

Det kan inte heller vara försvarbart att landsting tvingas betala 4 800 kr. för ett enda dygns arbetsinsats av en privatpraktiserande läkare, som tar ett jourdygn med tjänst från kl. 8.00 lördag till kl. 8.00 söndag – med andra ord en ersättning som är lika stor som den ett sjukvårdsbiträde får efter en hel månads arbetsinsats. Vidare är det inte försvarbart att man faktiskt i samtliga landsting tvingas använda sig av s. k. konvertering till överläkare, dvs. omvandling av läkartjänster i rekryteringssyfte. Det ges en del exempel i motionen, men det finns fler. I Älvsborgs län exempelvis var förra året 88 % av landstingets 243 tjänster för vidareutbildade läkare överläkar- eller biträdande överläkartjänster. Anmärkningsvärt är att man trots den stora övervikten för överläkare, som väl ändå har en adekvat utbildning, tvingas

använda okvalificerade läkare inom akutsjukvården, där man måste kunna ställa stora krav på allsidiga läkarkunskaper.

Den bild jag här beskrivit visar att det som hittills gjorts inte varit tillräckligt. Det måste skapas bättre, klara och distinkta regler, som utesluter omvandling av tjänster i rekryteringssyfte. Och så länge vi har kvar avdelningsläkare måste en bättre balans finnas mellan dessa och överordnade tjänster.

Med dessa siffror och uppgifter som underlag är det svårt att förstå Läkarförbundets krav på att utbildningen skall skäras ner kraftigt och dess oro för överskott på läkare och arbetslöshet inom denna sektor.

Vpk anser att alla människor, oavsett vilken sjukvård de behöver och vilken bostadsort de råkar bo på, skall ha samma möjlighet och rätt till kvalificerad sjuk- och läkarvård av därtill utbildad personal, och att därför utbildning måste ske i oförändrad omfattning och i förhållande till behovet på olika verksamhetsfält.

Jag yrkar bifall till motion 965.

Nästa motion som jag vill säga några ord om är vpk-motionen 191 om utbildning av röntgenpersonal för undersökning med mammografi. Låt mig börja med att notera att mammografi som undersökningsmetod nu är allmänt erkänd. Allmänna undersökningar har kommit i gång eller beslutats bl. a. i Göteborg, där en allmän kontroll med mammografi har beslutats för kvinnor i vissa åldersgrupper. I Stockholm har undersökningar kommit i gång, och jag har själv varit kallad dit, vilket jag är glad för. Nu avvaktar vi resultatet av det s. k. W-E-projektet, som jag hoppas skall bryta de sista barriärerna för en allmän kontroll av kvinnor i riskzonen.

Vi i vänsterpartiet kommunisterna har med hänsyn till det beslut som fattades av riksdagen förra året nu nöjt oss med att ta upp utbildningen av röntgenpersonal, som varit och är en flaskhals för ökade undersökningar. Jag är glad att kunna notera av utskottets skrivning att regeringen agerat i denna fråga efter beslutet förra året. Utskottet skriver:

”Med anledning av riksdagens ovannämnda beslut under förra riksmötet beslutade regeringen i juni 1981 att riksdagsskrivelsen i ärendet skulle överlämnas till socialstyrelsen för att beaktas vid planeringen i samråd med berörda myndigheter och organisationer av utbildningen av läkare, röntgenassistenter och annan vårdpersonal. Enligt från socialstyrelsen inhämtad uppgift förbereder myndigheten f. n. en framställning till regeringen om utbildning av läkare och annan personal för mammografiverksamhet.”

Fru talman! Jag förutsätter att utskottets skrivning nu leder till resultat och att utbildning på detta område snabbt kommer till stånd. Jag finner då ingen anledning att i detta läge yrka bifall till vår motion utan jag stöder utskottets hemställan i denna fråga.

Anf. 106 GABRIEL ROMANUS (fp):

Fru talman! De frågor som vi behandlar nu är mycket viktiga. Vi har inom utskottet i stort sett varit överens. Det är bara på en punkt som vi har delade meningar, nämligen om man skall öka anslaget till hälsovårdsupplysning med

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Anslag till hälso-
och sjukvård
m. m.*

Onsdagen den
27 mars 1982

*Anslag till hälso-
och sjukvård
m. m.*

1 milj. kr., som socialdemokraterna har krävt i en motion och reserverat sig för.

När vi har tagit ställning till denna ökning har vi från majoritetens sida haft två argument utöver den allmänna återhållsamhet som vi naturligtvis måste iakttä med offentliga utgifter över huvudet taget.

Det ena skälet är att vi nu har fått enighet om den arbetsfördelningen, att det är sjukvårdshuvudmännen, i första hand landstingen, som har ansvar för hälsoupplýsningen. Det gäller också på det abortförebyggande området, dvs. preventivmedelsrådgivning och annan abortförebyggande verksamhet. De flesta landsting är också i gång med att bygga ut den verksamheten.

Det andra skälet är att vi väntar ett förslag från abortutredningen, som utskottet hänvisar till. Vi utgår från att just frågan om informationsåtgärder kommer att vara en viktig del i utredningens förslag, och när det föreligger får vi ta ställning till om det behövs ytterligare resurser. Men självfallet utgår vi från att socialstyrelsen också nästa budgetår kommer att följa dessa frågor och ta fram ytterligare material om så erfordras.

I det särskilda yttrande som finns fogat till betänkandet talar de moderata ledamöterna om giftinformationscentralens organisatoriska ställning. Det föranleder ingen utförlig kommentar från min sida. Vi har i utskottet noterat att den organisatoriska ställningen för giftinformationscentralen övervägs. Eftersom Karolinska sjukhuset har övergått till landstinget är det helt naturligt att man tar sig en funderare på det. Men det finns ingen anledning för oss här i riksdagen att nu ta ställning till giftinformationscentralens framtida organisatoriska ställning. Vi får avvakta och se om det kommer något förslag till ändring.

Självfallet skall vi slå vakt om det förtroende som giftinformationscentralen åtnjuter. På den punkten råder det inga delade meningar. Jag tror inte att det är självklart att den är beroende av en viss organisatorisk ställning, men det får vi som sagt bedöma, om vi får några förslag till ändringar. Rent allmänt tror jag vi alla delar den positiva inställning till giftinformationscentralens verksamhet som Mårten Werner här gav uttryck för.

Den motion från vpk, som Karin Nordlander talade för och yrkade bifall till, går ut på att man skall åstadkomma en bättre styrning av läkarfördelningen över landet. Utskottet erinrar om de åtgärder som har vidtagits i samförstånd mellan staten, Landstingsförbundet och Läkarförbundet för att de nya läkarna – de som varje år blir färdiga med sin utbildning – i första hand skall hamna på de vakanta tjänsterna. Det gäller framför allt återhållsamhet med inrättande av nya tjänster. Det har redan börjat få effekt, och så länge det råder enighet mellan Landstingsförbundet, Läkarförbundet och socialstyrelsen om dessa metoder är det ett starkt skäl för att vi skall fortsätta att tillämpa dem, och vänta med ytterligare åtgärder.

Jag måste erkänna att jag inte blev riktigt klok på vad som i vpk-motionen menas med förslag om bättre styrning av läkarna. Det är ju ett ganska allmänt hållet uttalande. Hur man skall kunna styra nyutexaminerade läkare på något annat sätt än genom att låta bli att inrätta nya tjänster och hoppas att de därför söker sig till de tjänster som är lediga vet jag inte riktigt. Jag vet inte

vad man från vpk:s sida har i tankarna. Jag lyckades inte uppfatta något konkret förslag på den punkten från Karin Nordlander. Därför yrkar jag bifall till utskottets förslag som innebär avslag på motionen.

Självfallet måste vi följa de här frågorna och se om läkarfördelningen blir bättre – annars får man överväga andra åtgärder.

Slutligen skall jag be att få kommentera en fråga där utskottet är enigt, som har väckt en del allmän debatt. Det gäller frågan om den heltidstjänst som föredragande vid socialstyrelsen som i dag innehas av en gynekolog. Där finns motionsyrkanden om att riksdagen skall uttala sig för att det skall vara en heltidstjänst, eftersom socialstyrelsen har för avsikt att klara sig utan denna heltidstjänst när den nuvarande innehavaren övergår till annan verksamhet.

Vi har i utskottet erinrat om det beslut som har fattats av riksdagen och sedan av regeringen om socialstyrelsens organisation. Det innebär att resursfördelningen mellan de olika enheterna inom socialstyrelsen skall vara flexibel. Besluten får ses som riktvärden – socialstyrelsen skall ha en viss frihet att flytta resurser mellan olika avdelningar.

Det har också skapats möjlighet för socialstyrelsen att låta ett visst antal tjänster innehas av personal med medicinsk utbildning på högskolenivå. Var de tjänsterna bäst kan placeras bör få avgöras av socialstyrelsen vid varje tidpunkt.

Vi har då konstaterat att socialstyrelsen f. n. gör den avvägningen att man på det här området klarar sig med en deltidstjänst.

Vi anser att regering och riksdag skall vara försiktiga med att föreskriva att socialstyrelsen skall anställa befattningshavare med en viss kompetens för en viss verksamhet. Har vi givit socialstyrelsen det här förtroendet, bör vi inte omedelbart inskrida och säga att socialstyrelsen inte kan förvalta det. Vi bör ge verket och dess ledning en chans att visa hur man löser uppgiften. Därför tillstyrker vi inte motionen. Däremot understryker vi mycket kraftigt att detta är viktiga uppgifter och att vi förutsätter att socialstyrelsen även i framtiden bevakar och driver frågorna om mödrahälsovård, familjeplanering osv., som Kajsa Sundström har haft hand om.

Vi förutsätter alltså att detta skall skötas av socialstyrelsen, och vi säger att det kan vara motiverat att socialstyrelsen en gång till överväger möjligheterna att inom organisationens ram få plats med en heltidstjänst för en gynekolog. Jag vill betona att detta inte innebär någon beställning från utskottets sida så att socialstyrelsen skulle vara tvungen att inrätta en heltidstjänst; det innebär att vi förutsätter att man tar sig en funderare till på detta. Men det är fortfarande socialstyrelsen som avgör. Med sin formulering säger utskottet emellertid att utskottet kommer att följa frågorna med stor uppmärksamhet. Om det skulle visa sig att socialstyrelsen inte har gjort en avvägning som leder till att de här uppgifterna sköts på ett bra sätt, får utskottet naturligtvis anledning att återkomma.

Vi tycker som sagt att har man givit ämbetsverket den här friheten, skall man inte redan innan effekterna av myndighetens beslut har visat sig inskrida och säga att "ni klarar inte uppgiften". Vi måste ha det förtroendet för verket

och dess ledning att det får besluta inom de ramar som riksdag och regering nu har dragit upp. Som Evert Svensson var inne på, är det väl känt för alla att detta är frågor som socialutskottet tycker är mycket viktiga och som vi har behandlat ingående vid flera tillfällen.

Med detta ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

Anf. 107 EVERT SVENSSON (s) replik:

Fru talman! Vi är eniga, säger Gabriel Romanus, på de och de punkterna – jag antecknade flera punkter som han räknade upp. Vi är eniga utom beträffande den avgörande punkten, nämligen att få fram de pengar som ger socialstyrelsen möjlighet att fungera, bl. a. att kunna behålla den heltidsanställda gynekologen, men det finns också många andra frågor.

Under resans gång har jag talat med socialstyrelsens chef. Hon ser inga möjligheter att klara den abortförebyggande verksamheten m. m. inom de ramar som finns. Och då står vi där. Det är bra med starka argument och skrivningar från utskottets majoritet, och vad Gabriel Romanus säger är en klar markering. Men det kommer inte att hjälpa.

Vi har fått den kartläggning som vi från socialutskottet enhälligt har begärt. Och vi kan vänta att den utvärderingen leder fram till förslag om abortförebyggande verksamhet – jag kan inte förstå att det kan bli något annat resultat av den. Och då avlövar man socialstyrelsen på den här punkten, och sedan måste man åter göra någonting.

Gabriel Romanus säger att vi är överens om att sjukvårdshuvudmännen har huvudansvaret för den abortförebyggande verksamheten. Dessutom tillade han – jag tror nästan litet oförsiktigt – att de flesta är i gång. Om så är fallet, har de dock väldigt låg profil.

Vi hade en mycket fin verksamhet på Gotland. Den upphörde 1977. Nu finns det inte något kvar av den verksamheten. Däremot är aborttalen låga på Gotland. Det är troligt att verksamheten hade efterverkande betydelse.

I Västerbotten har man tydligen gått till väga på ett bättre sätt. Där har man från början förankrat verksamheten i landstinget, som bedriver en bra verksamhet.

Man överlåter denna verksamhet på landstingen. Men de är så gott som brandskattade, så det är väldigt svårt att tro att de tar de verkliga initiativen i denna fråga just nu.

Anf. 108 MÅRTEN WERNER (m) replik:

Fru talman! Gabriel Romanus var överens med mig och oss andra om att giftinformationscentralen gör ett bra arbete. Men han ifrågasatte om det förtroende som denna institution har från industrins sida på något sätt skulle vara beroende av organisationsfrågan. Det är precis så. Det är väsentligt att informationscentralen med sin riksomfattande verksamhet verkligen är en självständig institution, autonom visavi andra myndigheter. Den får inte underordnas någon annan myndighet med kontrollfunktioner. Då är situationen en annan och sekretessen i fara.

Giftinformationscentralen lyder t. v. direkt under socialstyrelsen. Det innebär inte någon inblandning i centralens verksamhet, utan betyder bara att institutionen ekonomiskt och administrativt står under socialstyrelsen. Blev det resultatet efter utredningen, tror jag det vore värdefullt.

Anf. 109 KARIN NORDLANDER (vpk) replik:

Fru talman! Gabriel Romanus sade att de åtgärder som har vidtagits har fått effekter. Men det beror ju på hur stora krav man har på effekter och hur lång tid man beräknar att insatserna skall få ta. Vi tycker att de åtgärder som har vidtagits inte har fått det resultat som man borde kunna kräva.

Självklart är inrättande av tjänster ett styrmedel. Också läkare måste vara flyttbara och kunna hänvisas till platser där det är brist på läkare. I Stockholms läns landsting, där det råder läkarbrist inom vissa områden, har man ställt sådana krav. Man ämnar inte tillsätta några nya läkartjänster på vårdcentraler i den norra och västra delen av Stockholms län. I stället tvingar man läkarna att ta obesatta tjänster i den södra länsdelen. Man har ett stort problem och kan omöjligen sköta sjukvården på ett riktigt sätt.

Läkarnas yrkesområde med vakanser på upp emot 10 % kan inte beskrivas såsom tillfredsställande. Att vakanserna sedan är så ojämnt fördelade – vilket utskottet också har konstaterat – gör inte saken bättre.

Trots ökningen av antalet sysselsatta läkare kvarstår den mångåriga obalansen både när det gäller olika regioner i landet och när det gäller olika specialiteter. Högsta andelen vakanser finns inom långvårdsmedicin, allmän psykiatri, barnpsykiatri och medicinsk rehabilitering. I flera län har ingen förändring alls skett av antalet vakanser.

Att det är överskott på vissa läkarkategorier, som överläkare, är ju heller ingen motivering för att man skall minska antalet läkare. Kanske kunde en ändring av beräkningsunderlaget för meriter vara en väg, exempelvis en högre värdering av tjänstgöring som allmänläkare i ett glesbygdsdistrikt, som enligt sunda förnufts politik borde ge allsidigare kunskaper på ett brett register inom sjukvården. Vi menar att en annan styrning är nödvändig.

Anf. 110 GABRIEL ROMANUS (fp) replik:

Fru talman! Jag blev något konfunderad när jag lyssnade på Evert Svensson och fann att han blandar ihop socialdemokraternas förslag om ytterligare pengar till hälsovårdsupplysning med frågan om en heltidstjänst vid socialstyrelsen. Det var väl inte meningen att pengarna skulle gå till att inrätta tjänsten? När det gäller tjänsten trodde jag att vi var ense om den skrivningen i utskottets betänkande.

Det är klart att om man frågar chefen för ett ämbetsverk om verket vill ha mera pengar till någon verksamhet, så får man i regel ett mycket bestämt jakande svar. Men om vi nu skulle lägga oss i och säga att ni skall inrätta en viss tjänst inom den ram som ni har fått, då skulle det vara att visa brist på förtroende för socialstyrelsens ledning, och det tycker jag inte att det finns anledning att göra.

Sedan skulle jag vilja ställa en fråga till Evert Svensson med anledning av

Onsdagen den
27 mars 1982

*Anslag till hälso-
och sjukvård
m. m.*

hans första inlägg som jag inte kom ihåg att ställa nyss. Man kunde få intrycket av vad han sade att socialdemokraterna umgås med tankar att föreslå ändringar i abortlagstiftningen. Jag skulle vilja fråga vad det i så fall är.

Evert Svensson sade att anledningen till att socialdemokraterna inte har föreslagit några ändringar i abortlagstiftningen är den utveckling som varit på senare tid. Jag vet inte riktigt vad det är man har att vänta, men jag hoppas att det inte gäller de grundläggande principerna.

Socialstyrelsen kan säkerligen använda en miljon till hälsovårdsupplysning på ett bra sätt, men jag vill påpeka vad som står i budgetpropositionen under det här avsnittet, nämligen att en överenskommelse har träffats med sjukvårdshuvudmännen om vissa ersättningar från sjukförsäkringen, där under 1982 och 1983 en särskild ersättning utgår till sjukvårdshuvudmännen med 200 milj. kr. för hälsovårdsupplysning och förebyggande åtgärder. I det sammanhang som vi nu arbetar, där sjukvårdshuvudmännen skall bygga ut hälsovårdsupplysningen, är de 200 miljonerna betydligt väsentligare, även om det är oppositionens privilegium att alltid kunna plussa på litet grand på det som regeringen föreslår – den nuvarande oppositionen har inte monopol på den uppfinningen.

Till Karin Nordlander måste jag säga en gång till att jag inte lyckas uppfatta vad vpk föreslår i fråga om hårdare styrning av läkarna. En ändrad meritvärdering kan väl ha en viss effekt, men inte kan man kalla det för en hårdare styrning.

Hur man utlyser tjänsterna inom Stockholms läns landsting för att få läkare till olika delar av regionen är en fråga som närmast bör diskuteras inom landstinget och inte här i riksdagen, så den har jag ingen kommentar till. Det är ju ändå en viss regional självstyrelse i dessa frågor.

Anf. 111 KARIN NORDLANDER (vpk) replik:

Fru talman! Jag har tagit del av betänkandet, där det står att man genom läkarfördelningsprogrammet har försökt styra nytillkommande läkarresurser till de verksamhetsområden där de bäst behövs. Här menar jag att man har misslyckats. Man måste kunna styra fördelningen av läkare på ett bättre sätt för att få den önskade effekten.

Anf. 112 EVERT SVENSSON (s) replik:

Fru talman! Utskottet skriver, Gabriel Romanus, att det kan vara motiverat "att socialstyrelsen ånyo överväger möjligheterna att inom organisationen inrymma en heltidstjänst för gynekolog för de aktuella uppgifterna. Utskottet förutsätter att socialstyrelsen överväger frågan."

Det är inte klara besked, men efter det som Gabriel Romanus har sagt här måste ju resultatet bli att socialstyrelsen faktiskt får plocka fram den där tjänsten. Det är en tydlig markering. Jag noterar det och hoppas att det blir på det sättet.

När det gäller abortlagen måste det vara fråga om en missuppfattning. Vi fasthåller vid en ståndpunkt som socialutskottet och riksdagen tidigare har

tagit genom sina beslut, och vi har inte några krav på ändringar i själva grundinställningen. Vi har fått slåss för den abortförebyggande verksamheten hela tiden, och nu har vi alltså nått till det ögonblick då – som jag sade tidigare – sanningens minut har kommit. Man kan inte ta bort det här från socialstyrelsen, eftersom den ändå är den institution som kan driva frågan. Vi vet ju hur det ser ut hos landstingen i det här avseendet. Beträffande både familjerådgivning och andra ting som rör det här området är insatserna inte särskilt stora, och då behöver vi det här initiativet från socialstyrelsen. Därför vidhåller jag mitt yrkande om bifall till reservationen.

Anf. 113 GABRIEL ROMANUS (fp) replik:

Fru talman! Karin Nordlander säger att man måste kunna styra bättre, men jag noterar att några styrmedel har inte heller vpk anvisat utöver dem som Läkarförbundet, Landstingsförbundet och socialstyrelsen har varit överens om.

Evert Svensson säger att han och andra har slagits för resurser till abortförebyggande verksamhet. Jag vet inte att det har rått så stor oenighet i den frågan. På den tid det var socialdemokratisk regering var det den dåvarande oppositionen som föreslog ökningar av anslaget till hälsovårdsupplysning, och nu är det den nuvarande som gör det. Några direkt partipolitiska motsättningar är svåra att urskilja. De delade meningarna har nog varit betingade av i vilken turordning förslagen har lagts fram. I huvudsak har vi varit väldigt eniga.

Att kalla det sanningens minut, om man lägger till 1 milj. kr. på detta anslag eller inte, är nog att göra ögonblicket något mera historiskt än vad som är motiverat. Som jag sade är den avgörande omständigheten att landstingen nu har åtagit sig att bygga ut den här verksamheten och att man i överenskommelsen om statsbidrag till landstingen har en post på 200 milj. kr. för detta ändamål. Dessutom kommer abortutredningen med förslag om vad man skall göra ytterligare för att förbättra informationen. Då kan väl inte detta höjningsförslag på 1 milj. kr. vara en så historisk händelse som Evert Svensson vill göra det till.

Låt mig så säga ett par ord till om den här gynekologtjänsten, för att det inte skall råda någon oklarhet på den punkten. Den skrivning som står här är vi ense om, och den innebär att regering och riksdag skall iaktta stor försiktighet med att föreskriva att socialstyrelsen skall anställa befattningshavare med viss kompetens för viss verksamhet. Vi är helt eniga om att det här inte är en beställning till socialstyrelsen att inrätta tjänsten, utan det skall socialstyrelsen själv avgöra. Det rådde ingen tvekan om det vid utskottsbehandlingen. Däremot har vi sagt att verksamheten är viktig, och jag har tillåtit mig att lägga till, att det ligger i sakens natur att vi kommer att nära följa hur den sköts. Och naturligtvis kommer det, om vi tycker att den inte sköts bra, att finnas anledning för riksdagen att gå in med mera detaljerade krav. Men vi måste nu i första omgången, när vi har gjort en konstruktion som innebär att socialstyrelsen har att avgöra var de här läkartjänsterna skall ligga inom ramen, visa styrelsen det förtroendet att den får göra den

bedömningen, samtidigt som vi säger att vi tycker att den skall ta sig en funderare till på detta. Mer ligger inte i beslutet, och såvitt jag kan förstå var vi fullständigt ense om detta vid utskottsbehandlingen.

Förste vice talmannen anmälde att Karin Nordlander och Evert Svensson anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 114 KARIN ISRAELSSON (c):

Fru talman! I socialutskottets betänkande nr 34 behandlas en del motioner med anknytning till hälso- och sjukvårdens verksamhet. Jag tänker här beröra en av dessa och går inte in på de övriga i betänkandet förekommande motionerna.

Undersökningar i Sverige rörande våra kostvanor har visat att ett stort antal människor i vårt land äter fel. Detta har även påvisats i en undersökning som utförts vid Umeå regionsjukhus. 9 % av patienterna som lades in akut på medicinkliniken var för feta, medan 22 % av patienterna led av undernäring.

Kroppens lager av protein var slut och patienterna hade drabbats av infektioner. Att vi i Sverige nu, 1982, skulle behöva tala om en svältsituation känns mycket främmande, och att denna svält- eller undernäringssituation även drabbar de patienter som vårdas på sjukhus verkar helt främmande för oss. Märta Fredrikson och jag har tillsammans med några andra ledamöter i en motion 1981/82:739 tagit upp problemet för att få förhållandet utrett.

Detta förhållande att svenskarnas kostvanor leder till felnäring har sin grundorsak i bristande insikt om kostens betydelse. Det är därför glädjande att skolan tar ett ansvar för att ge eleverna en god måltidsordning. I Lgr 80 ingår detta som en del i den undervisning som bedrivs på alla stadier i grundskolan. Tyvärr har inte alltid föräldrarna fått denna undervisning, och därför behövs även kostinformation till blivande och nyblivna föräldrar.

Sambandet mellan den kostföring man har och den hälsa man får är uppenbar. När så patienter redan i intagningsögonblicket är utsatta för näringsbrist reser naturligtvis detta stora krav på sjukhusets resurser för att ställa förhållandena till rätta. Men är då sjukhusen i dag ett föredöme för god kosthållning? Svaret på frågan kan inte bli ett entydigt ja. Det finns säkerligen avdelningar och sjukhus där detta fungerar väl, men motsatsen finns tyvärr också.

Av olika skäl drabbas patienter inom långvården ofta av näringsbrist. Vi får dock inte glömma att som en del av åldrandets processer ingår en vägran att äta, men jag anser att detta på intet sätt får vara en ursäkt för att man inte prövar nya vägar för att tillförsäkra patienten en god näringstillförsel. Det finns exempel på långvårdsavdelningar där patienter endast får 400 kalorier om dagen, medan det normala intaget är 1 000–1 200 kalorier. Behovet för en stillaliggande patient är dock 1 600 kalorier. Alltså erhåller dessa patienter ej tillräcklig energi. Orsaken till detta är ingalunda brist på mat – mat finns i riklig mängd och av varierad sort. Det låga kaloriintaget beror i stället på

andra faktorer. Måltidsordningen kan vara och är ofta en sådan faktor. Inom loppet av 8–9 timmar serveras samtliga måltider, då även kaffe och kvällsmellanmål ingår. Anledningen till detta är att personaltillgången är störst under tiden från kl. 7 till kl. 16, och det krävs ofta stora personalinsatser för att klara av matning av patienter samt att motivera patienten att äta själv. Detta innebär för patienternas räkning att de äter för litet. En förändrad måltidsordning skulle här innebära klara förbättringar. Att utföra arbetet med matningar tar tid och kräver speciella egenskaper hos dem som utför matningen. Här har omvårdnadsforskningen, främst genom professor Astrid Norbergs insatser, klarlagt svårigheterna. Ökad information till all sjukvårdspersonal om detta ämne är också en insats som skulle ge förbättringar för patienterna.

Tandstatusen hos långvårdspatienterna glöms i många fall bort. Det är helt klart att om tänder saknas eller är i dåligt skick, så påverkas förmågan att tugga maten. Här krävs också insatser från huvudmännens sida.

Sjukhusens akutsjukvård, är den då lämplig när det gäller att lära ut vikten av en riktig kosthållning? I dag är nog bristerna i de flesta fall alltför stora för att man skall kunna klara uppgiften. Måltidsordningen är ofta mycket koncentrerad under få timmar. Matsalar för patienterna saknas ofta, och att inta sina måltider på en sal där svårt sjuka människors behov samtidigt skall tillfredsställas, retar ej heller aptiten. Vi vet att människor som genomgår behandling för cancer med cytostatika och strålning kräver extra mycket näring. Strålningsbehandling utförs korrekt, men ser någon verkligen till att patienten tillförs tillräckligt med näring för att han eller hon skall orka tillfriskna?

Problemet med undernäring är påtagligt. Den debatt som de senaste veckorna förts i massmedia har ytterligare visat detta.

Socialutskottet har i sin behandling av vår motion pekat på den utbildning om kost som pågår. Min förhoppning är att huvudmännens ansvar för dessa vårdfrågor nu så starkt understrukits att man förstår sambandet mellan riktig kost och god hälsa och att man vidtar åtgärder för att förhindra svält på sjukhus.

Fru talman! Jag har inget annat yrkande än utskottet.

Anf. 115 INGA LANTZ (vpk):

Fru talman! Under det senaste året har rätten till fri abort ifrågasatts. Det verkar som om det åter behöver fastslås att rätten till fri abort är en nödvändighet och en självklarhet och att det är kvinnan som skall ha rätten att välja abort, i enlighet med vad den nuvarande abortlagen föreskriver. Samhället har skyldighet att stödja henne i denna situation.

Människor omges i dag av sexuella budskap av de mest skiftande slag, och sexualiteten både exploateras och kommersialiseras å det grövsta. Men människor talar fortfarande väldigt litet om sexualitet med varandra. Det behövs verklig information och diskussion om sex, samlevnad och preventivmedel, bl. a. som motvikt till de förvrängda skildringar som t. ex. veckopressen saluför.

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Anslag till hälso-
och sjukvård
m. m.*

Fri abort och tillgång till preventivmedel ger människor rätt att bestämma över sin fruktsamhet. Mycket av motståndet mot fri abort handlar om könsroller och maktrelationer mellan män och kvinnor. Men det handlar också om rädsla att förlora kontrollen över främst kvinnors sexualitet.

Abortmotståndarna har försökt göra frågan till i huvudsak ett etiskt problem. Man har sagt att synen på människans värde förändras, att respekten för livet suddas ut genom att det finns fri aborträtt. Men det är precis tvärtom.

Mest handlar abortfrågan ändå om hela den sociala och politiska situation som råder i vårt samhälle. Det handlar om främst kvinnors rätt att välja sitt liv. Det handlar om utbildning, arbete, barnomsorg och bostad. Samhället borde vara skyldigt att göra insatser som ökar människors möjligheter att välkomna och fullfölja även oplanerade graviditeter.

Eftersom det handlar om att välja sitt liv, är abortfrågan kopplad till preventivmedelsrådgivningen och sexualupplysningen. Därför är också abortlagen kopplad till det abortförebyggande arbetet. Det gäller att förebygga abort – inte att förbjuda.

Det görs varje år drygt 30 000 aborter i Sverige. Antalet aborter är i dag av samma storleksordning som 1975. Sveriges låga födelsetal beror alltså inte på antalet aborter. Den "dåliga" befolkningsutvecklingen beror snarare på att människorna nu i högre grad förebygger graviditeter.

Ungefär hälften av alla kvinnor i fertil ålder tvingas av olika skäl till abort. Man räknar med 0,6 aborter per fertil kvinna, dvs. kvinnorna i åldern 14–44 år. Av dem som sökt abort har ca hälften använt preventivmedel. Nära 40 % gör sin första abort vid sin första graviditet. De övervägande anledningarna till att vilja göra abort är socio-ekonomiska förhållanden, åldersskäl och planerings- och relationsproblem.

De flesta aborter – hela 97 % – sker under ett tidigt skede av graviditeten. Bara 3 % är s. k. senaborter. Tidigare genomfördes merparten av aborterna som senaborter.

Tanken bakom abortlagens utformning och satsningen på förebyggande åtgärder i form av rådgivning och information var att planerade föräldraskap i första hand skall åstadkommas med preventiva medel och att abort är ett komplement, en nödlösning. Så har det också blivit. I en undersökning som gjorts av den nu sittande abortkommittén redovisas att 70 % av 775 kvinnor som sökt abort tidigare inte hade gjort abort.

Bland de yngre kvinnorna har antalet aborter minskat. Det är en effekt av upplysning och information, och det visar hur viktig denna rådgivning är.

Det har skett en utbyggnad av preventivmedelsrådgivningen runt om i landet, men det är långt ifrån tillräckligt. I vissa landsting kan man se en stagnation av utbyggnaden. De flesta människor har i dag tillgång till preventivmedel rent kvantitativt – däremot behövs en mer nyanserad och mer personlig rådgivning, med god tid för diskussion mellan "patient" och rådgivare. Som det nu är, så är tidsutrymmet mycket litet vid rådgivningen.

Det finns i dag en tendens att underlåta att besätta tjänster som är tänkta

för det abortförebyggande arbetet. På så vis stagnerar arbetet med familjeplanering och upplysning. Man låter verksamheter som har kommit i gång långsamt förfalla.

De positiva effekter som uppnås med en bra upplysningsverksamhet kan man se exempelvis i Västerbotten och i Norrbotten. Där har man en fungerande familjeplanering som en kontinuerlig verksamhet. I Västerbotten har man också tagit konsekvenserna av abortökningen bland kvinnor över 30 år, och man bedriver en uppsökande verksamhet ute på arbetsplatserna för dessa åldersgrupper. Västerbotten har också den lägsta abortfrekvensen i landet.

Vi kan nu se hur den sociala nedrustningen drabbar denna verksamhet. Det är anmärkningsvärt att denna nedrustning sker just i en tid då vissa grupper anser att aborttalen är för höga. En nedtrappning av upplysningsarbetet innebär att människor utlämnas till oönskade graviditeter och eventuellt onödiga aborter. Vpk menar att upplysningsarbetet i stället måste intensifieras. Det måste mer inriktas på att nå människor i deras egen situation och att ta hänsyn till individuella problem. Det förebyggande arbetet måste med andra ord ske på en ganska personlig nivå.

Socialstyrelsens nämnd för hälsoupplysning har i en rapport, som heter Att arbeta med sex och samlevnad, gjort en beräkning av hur mycket rådgivning som behövs för att täcka behovet. Genom att analysera fertiliteten och preventivmedelsanvändningen hos kvinnor i fertil ålder räknar man ut vilka resurskrav som behöver tillfredsställas. Om man räknar med p-piller- och spiralanvändarna samt dem som använder traditionellt preventivmedel och även räknar med ett behov av rådgivning för dem som vill ha men inte använder preventivmedel, kan man uppskatta behovet av rådgivning så att hälften av samtliga kvinnor i fertil ålder behöver sådan. Det är alltså 500 besök per 1 000 fertila kvinnor. Dessutom måste de kvinnor som ännu inte är motiverade att använda preventivmedel nås genom uppsökande verksamhet, på arbetsplatser, i skolor, på fritidsgårdar osv. Detta ställer ytterligare och delvis annorlunda krav på resurser till rådgivning. Det får inte bli bristen på preventivmedelsrådgivning, långa väntetider och långa resvägar som gör att kvinnor hamnar i en abortsituation.

Fru talman! Det har satsats och det satsas alldeles för litet resurser på forskning och utveckling för att få fram bra och ofarliga preventivmedel för män och kvinnor. Framför allt har det saknats och saknas forskning om preventivmedel för män, och det finns ingenting som tyder på att detta förhållande kommer att ändras. Det finns enligt uppgift inte ens ett embryo till forskning på den manliga sidan. Och om det skulle komma ett sådant, skulle det ta ytterligare 10–20 år för att få fram ett manligt preventivmedel av typ p-piller.

Alltför litet är känt när det gäller preventivmedlens verkningar på längre sikt, och det har under många år hävdats hur viktigt det är att kartlägga dessa biverkningar. Vpk anser att det behövs bättre och säkrare preventivmedel och att forskning och utvecklingsarbete måste stimuleras på detta område. Läkemedelsföretagen har under många år fått göra sig miljardvinster på

Onsdagen den
27 mars 1982

*Anslag till hälso-
och sjukvård
m. m.*

behovet av preventivmedel, och nu låter de sig nöja med de medel som finns och fortsätter att tjäna pengar på dem.

Fru talman! Jag skall beröra ytterligare en motion i socialutskottets betänkande nr 34. Det är den socialdemokratiska motionen 1753, som aktualiserar frågan om den speciella gynekologtjänst på socialstyrelsen som nu hotas av indragning.

Socialstyrelsen planerar att dra in tjänsten för den speciella gynekolog som har ansvaret för de frågor vi nu diskuterar, dvs. abortfrågor, preventivmedelsrådgivning, föräldrautbildning och många andra viktiga frågor. Detta rimmar dåligt med socialstyrelsens tidigare inställning, nämligen att man aktivt vill påverka utvecklingen på det här området. Det är också märkligt mot bakgrund av att socialstyrelsen är den centrala hälsovårdsmyndigheten när det gäller dessa frågor. Man har tänkt att man i stället skall hyra in en konsult med timtjänstgöring för att täcka tillsynsansvaret. Det har framförts protester emot detta. Svensk gynekologisk förening och RFSU har protesterat mot indragningen. Det är förståeligt att man är oroad. Vissa av de hälso- och sjukvårdsfrågor som berör speciellt kvinnorna är redan i dag eftersatta, och med detta kommer de att bevakas ännu mindre.

I en frågestund förra veckan diskuterade jag denna fråga med Karin Ahrland. Visserligen sade hon att hon hyste ett allmänt intresse för denna tjänst och de speciella hälsovårdsfrågor som den är förknippad med, men hon var inte beredd att säga att tjänsten behövs. Det räcker inte att i välvilliga ordalag säga att de här frågorna är betydelsefulla. Det behövs enligt min mening ett aktivt arbete för att bibehålla just denna tjänst. Jag konstaterar att utskottet inte är berett att tillstyrka intentionerna i motionen 1753, och jag tycker det är beklagansvärt.

Jag yrkar med detta bifall till vpk-motionen 670 punkterna 1 och 2. Punkt 3 i motionen sammanfaller med det som yrkas i den socialdemokratiska reservationen, och jag kan därför i det avseendet nöja mig med att yrka bifall till den.

Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas kl. 19.30.

19 § Anmälades och bordlädes

Propositionerna

1981/82:138 Avskaffande av påmönstringsförbud för sjömän

1981/82:140 Förslag om allmän beredskapsbudget för budgetåret 1982/83

1981/82:154 Ny arbetstidslag, m. m.

1981/82:158 Kyrkofonden och ekonomisk utjämning inom svenska kyrkan

1981/82:159 Lag om skatt på vissa kassettband

1981/82:174 Vissa pensionsfrågor m. m.

1981/82:175 En nordisk experimentell telesatellit m. m.

1981/82:177 Ändring i skogsvårdslagen (1979:429), m. m.

1981/82:178 Ändring i stämpelskattelagen (1964:308)

1981/82:179 Administrativ beredskap på arbetsrättens område, m. m.

1981/82:181 Garantifond för AB Svensk Exportkredit

1981/82:184 Medgivande att avstå viss egendom som tillfallit allmänna arvsfonden

1981/82:187 Vissa åtgärder mot prostitutionen

1981/82:195 Förslag till följdlagstiftning till den nya konkurrenslagen, m. m.

1981/82:196 Förslag till lag om förbud mot utförsel av krigsmateriel, m. m.

1981/82:199 Vissa frågor inom den allmänna försäkringen, m. m.

1981/82:201 Förslag till ändrad uppbörd av bensinskatt, m. m.

1981/82:203 Kontroll över visst automatspel

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

Meddelande om interpellation

20 § Anmäldes och bordlades

Motionerna

1981/82:2392 av *Allan Ekström*

Ändring i brottsbalken m. m. (vissa ändringar rörande straffverkställighet)

1981/82:2393 av *Gunnar Björck* i Värmdö

Namnlag (prop. 1981/82:156)

21 § Meddelande om interpellation

Meddelades att följande interpellation framställts

den 31 mars

1981/82:166 av *Anita Bråkenhielm* (m) till utrikesministern om rätten att emigrera från Sovjetunionen:

Den framstående sovjetiske vetenskapsmannen Viktor Brailovski häktades två dagar innan Madridkonferensen öppnades och hölls under lång tid fängslad utan juridisk prövning innan myndigheterna så småningom presenterade en anklagelse för osovjetisk verksamhet. Hans brott synes ha bestått i anordnande av vetenskapliga seminarier samt ett sedan länge preskriberat medarbetarskap i en Samizdatutgåva 1973. Hans verkliga brott tycks vara hans egenskap av symbol för den förföljda intellektuella judisk-sovjetiska elit som lever under allt starkare tryck, i en ständig ovisshet inför myndigheternas oförutsägbara agerande.

Han avtjänar f. n. straffet för sitt "brott" i form av arbetsläger i en kasakstansk by. Enligt hans anhöriga kommer han i enlighet med kasakstansk lag troligen att friges villkorligt efter halva strafftiden. Frigivningen inträffar den 1 september och familjens oro för vad som då skall hända honom är stor.

Den monstruösa anklagelsen och domen för osovjetisk verksamhet medför att han inte får återvända till hemmet i Moskva. Sedan flera år väntar han förgäves på tillstånd att emigrera till Israel.

Nr 112

Onsdagen den
27 mars 1982

*Meddelande om
fråga*

Vilka möjligheter har den svenska regeringen att medverka till att Sovjetunionen lever upp till de utfästelser som gjorts i Helsingforsavtalet angående människors rätt att lämna sitt land?

22 § Meddelande om fråga

Meddelades att följande fråga framställdes

den 31 mars

1981/82:330 av *Jörn Svensson* (vpk) till industriministern om Electrolux verksamhet i Svängsta:

Electrolux reducerar nu kraftigt sin verksamhet i Blekinge. I Svängsta monterar man ned maskiner för att flytta dem till Brasilien.

Mot denna bakgrund vill jag ställa följande fråga till industriministern:

Vad avser regeringen göra med anledning av läget vid Electrolux i Svängsta?

23 § Kammaren åtskildes kl. 17.57.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert