

Nr 126

Onsdagen den 29 november

Kl. 10.00

§ 1 Prinsessan Sibyllas frånfälle

Herr TALMANNEN yttrade:

Under gårdagen nåddes vi av budskapet att Hennes Kungl. Höghet Prinsessan Sibylla avlidit. Detta oväntade dödsbud innebär sorg ej blott för hennes närmaste utan för hela vårt land. Sveriges riksdag framför till Konungen och den övriga kungliga familjen sitt varma och uppriktiga deltagande.

Detta anförande åhördes av kammarens ledamöter stående.

§ 2 Justerades protokollet för den 21 innevarande månad.

§ 3 Herr talmannen meddelade att herr Hedin denna dag åter intagit sin plats i kammaren.

§ 4 Meddelande ang. plenum fredagen den 1 december

Herr TALMANNEN anförde:

Med anledning av att de interpellationssvar som anmälts till fredagen den 1 december beräknas föranleda omfattande debatter kommer sammanträdet nämnda dag att ta sin början redan kl. 11.00.

§ 5 Föredrogs och hänvisades motionerna

- nr 1905 till finansutskottet,
- nr 1906 till justitieutskottet,
- nr 1907 till konstitutionsutskottet,
- nr 1908–1911 till utrikesutskottet,
- nr 1912 till skatteutskottet och
- nr 1913 till konstitutionsutskottet.

§ 6 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningarna nr 235 och 236.

§ 7 Den statliga trafikpolitiken, m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 18 i anledning av motioner rörande den statliga trafikpolitiken, m. m.

Nr 126

Onsdagen den
29 november 1972

*Prinsessan Sibyllas
frånfälle*

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

I detta betänkande behandlades motionerna
1972:65 av herr Torwald (c),

1972:85 av herr Helén m. fl. (fp) vari, såvitt nu var i fråga, hemställdes att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalade att de i motionen angivna riktlinjerna beaktades vid utformningen av en integrerad trafikpolitik, som genom att inordnas i den regionalpolitiska målsättningen tryggade en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar, varvid även miljöpolitiska och sociala synpunkter borde beaktas, att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhänga om en ny utredning beträffande kriterier och kalkyleringsmetodik vid bedömning av en järnvägslinjes lönsamhet och att inga järnvägsnedläggningar skulle företas mot lokala myndigheters vilja i avvaktan på att denna utrednings och den regionala trafikplaneringens resultat förelåg,

1972:197 av herr Hermansson m. fl. (vpk) vari, såvitt nu var i fråga, hemställdes 1. att riksdagen med instämmande i de i motionen anförda synpunkterna om utformningen av nya riktlinjer för trafikpolitiken för beaktande överlämnade motionen till den trafikpolitiska delegationen, 2. att riksdagen uttalade sig för genomförandet av en sociologisk undersökning av järnvägsnedläggelsernas effekter i några områden inom skilda delar av landet där sådana nedläggelser ägt rum och att den anmodade den trafikpolitiska delegationen att föranstalta om en sådan undersökning,

1972:249 av herr Fälldin m. fl. (c) vari hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhänga om utredning och förslag angående järnvägsnätets framtida omfattning,

1972:519 av herr Andersson i Södertälje m. fl. (s),

1972:526 av herr Jadestig m. fl. (s) vari hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde en skyndsam översyn av gällande tillståndsbestämmelser för den inrikes luftfarten,

1972:530 av herrar Mattsson i Lane-Herrestad (c) och Mattsson i Skee (c),

1972:721 av herr Lothigius m. fl. (m) vari, såvitt nu var i fråga, föreslagits att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde att beslut om nedläggning av järnvägar skulle underställas riksdagen för godkännande, att fortsatta försök gjordes på vissa av SJ:s bandelar med starkt reducerade priser för personbiljetter, att användandet av kollektiva trafikmedel stimulerades genom i motionen angivna åtgärder samt att ett flexibelt transportsystem utvecklades som motsvarade glesbygdens behov,

1972:723 av herr Stridsman m. fl. (c, fp, m) vari hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde att konkurrens- och prisförhållandena inom den inrikes luftfarten utreddes med sikte på att uppnå största

möjliga samhällsnytta och med särskild hänsyn till behovet av bättre samklang med regionalpolitiken,

1972:1183 av herrar Elmstedt (c) och Stjernström (c) vari hemställda att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla att statens järnvägar fick i uppdrag att pröva möjligheterna att öka resandefrekvensen under lågtrafikdygnen genom en allmän prisnedsättning,

1972:1184 av herr Elmstedt m. fl. (c) vari hemställda att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna att beslut om ytterligare nedläggning av järnvägslinjer inte borde fattas under tiden fram till den 1 oktober 1974, då länsstyrelsernas regionala trafikplanering beräknades vara slutförd,

1972:1186 av herr Eriksson i Arvika m. fl. (fp),

1972:1189 av herr Eriksson i Bäckmora m. fl. (c) vari hemställda att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna dels att nedläggning i princip inte borde förekomma vare sig av järnvägslinje eller busslinje på landsväg i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplanering som länsstyrelserna hade att ombesörja, dels att kostnaderna för olönsamma busslinjer på landsbygden skulle bestridas av staten och ej överlastas på kommunerna,

1972:1198 av herr Helén m. fl. (fp) vari hemställda att en utredning tillsattes med uppgift att framlägga förslag om bildande av ett forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik ägt gemensamt av staten, intresserade landsting och kommuner samt industrier,

1972:1202 av herr Jonsson i Alingsås (fp) samt

1972:1204 av fru Jonäng m. fl. (c) vari hemställda att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla dels om skyndsamt utredning och förslag av frågan om stöd till persontrafiken på långa avstånd, dels att statens järnvägar upptog försöksverksamhet med taxenedsättningar inom tåg- och busstrafiken på i motionen anförda grunder.

Utskottet hemställde
att riksdagen

1. skulle avslå motionerna 1972:85 i de delar som behandlats i detta betänkande, 1972:249, 1972:721 i vad avsåg pröfsförsök på SJ:s bandelar och nedläggning av järnvägslinjer, 1972:1204, 1972:1183, 1972:1184 och 1972:1189,

2. skulle avslå motionen 1972:197 i vad den avsåg hemställan att motionen överlämnades till den trafikpolitiska delegationen,

3. skulle avslå motionen 1972:1202,

4. skulle avslå motionen 1972:519,

5. som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anförde beträffande SJ:s tillämpning av systemet med den s. k. snittaxan,

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

6. skulle avslå motionen 1972:1186,
7. skulle avslå motionen 1972:197 i vad den avsåg skrivelse till Kungl. Maj:t om uppdrag åt den trafikpolitiska delegationen att genomföra en sociologisk undersökning av effekterna av järnvägsnedläggelser,
8. skulle avslå motionen 1972:530,
9. skulle avslå motionen 1972:721
 - a) i vad den avsåg skrivelse till Kungl. Maj:t om att användandet av kollektiva trafikmedel stimulerades,
 - b) i vad den avsåg skrivelse till Kungl. Maj:t om ett flexibelt transportsystem för glesbygdens behov,
10. skulle avslå motionen 1972:65,
11. skulle avslå motionen 1972:1198,
12. i anledning av motionerna 1972:526 och 1972:723 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande en översyn av organisationen av och tillståndsgivningen för den inrikes flygtrafiken.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande trafikpolitikens framtida utformning och inriktning av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c) och Clarkson (m), som ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna 1972:85 i de delar som behandlats i detta betänkande, 1972:249, 1972:721 i vad avsåg pridför-sök på SJ:s bandelar och nedläggning av järnvägslinjer, 1972:1204, 1972:1183, 1972:1184 och 1972:1189 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört rörande utformningen av en integrerad trafikpolitik och utredning av järnvägsnätets framtida utformning jämte vissa taxefrågor m. m.,

2. beträffande en sociologisk undersökning av järnvägsnedläggelsernas effekter av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk), som ansett att utskottet under 7 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1972:197, såvitt nu var i fråga, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanten anfört rörande en sociologisk undersökning av effekterna av järnvägsnedläggelser,

3. beträffande bildande av ett forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c) och Clarkson (m), som ansett att utskottet under 11 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1972:1198 hos Kungl. Maj:t begärde utredning och förslag beträffande formerna för en samordnad satsning på kollektivtrafikteknik.

Till betänkandet hade fogats ett särskilt yttrande i anledning av motionen 1972:197 – i vad den avsåg trafikpolitikens framtida utformning och inriktning – av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk).

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Nr 126

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Herr talman! En journalist ringde mig i förrgår när han hade läst trafikutskottets betänkande nr 18. Han kom nämligen ihåg kommunikationsministerns drastiska uttryckssätt då statsrådet i samband med det s. k. utspelet i somras påstod att oppositionen gjort en helomvändning i trafikpolitiken i juli månad och att han var redo att ta en politisk strid på detta område.

Nu kunde journalisten inte finna någon täckning för de här påståendena i trafikutskottets betänkande nr 18, och han hade rätt för t. o. m. socialdemokraterna konstaterar i det här betänkandet att direktiven för den nya trafikpolitiska utredningen ”i väsentliga delar torde innebära ett tillgodoseende av de synpunkter som framförts i samband med de förut nämnda motionsyrkandena”.

Det som oppositionen alltså framförde i januari tillgodosågs i väsentliga delar i september. Det var följaktligen inte oppositionen som behövde ändra sig utan kommunikationsministern, och det gjorde han också med besked. Det är vi glada för även om vi tycker att den diversionsmanöver som kommunikationsministern försökte göra var både omotiverad och ineffektiv. Men huvudsaken är i alla fall att syndaren bättrar sig.

Folkpartiet begärde förra året en översyn av trafikpolitiken men fick då nej. Man sade från socialdemokratiskt håll bl. a. att det skulle innebära ytterligare en utredning ovanpå de andra. En socialdemokratisk talare sade att han t. o. m. skulle försöka övertala kommunikationsministern att inte ens tillsätta den utredning som denne själv hade aviserat på ett annat avsnitt av kommunikationsområdet. Det blev på det sättet ett förlorat år i arbetet på att få fram en ny översyn av trafikpolitiken.

I årets motion konstaterar vi i folkpartiet på nytt att målsättningen i 1963 års trafikpolitiska beslut om en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar inte har uppnåtts. Hotande järnvägsnedläggelser, glesare bussförbindelser, dyra resor, trängsel, luftföroreningar och långa arbetsresor i tätorterna är kännetecknande för trafiksituationen. Under huvudrubrikerna fjärrtrafik, tätortstrafik och landsbygdstrafik drog vi upp riktlinjerna för en integrerad trafikpolitik, som inordnas i den regionalpolitiska målsättningen – kort sagt en trafikpolitisk ramhushållning. Vi begärde också en ny järnvägskostnadsutredning.

Den nya utredningen tillgodoser, som jag har sagt, i stor utsträckning våra synpunkter, och vi hoppas att den kommer att arbeta snabbt. Tyvärr har inte början varit särskilt bra i detta hänseende. Direktiven offentliggjordes den 29 september. Även om kommunikationsministern i dag skulle kunna tillkännage att den har tillsatts, har det alltså gått två månader innan så blev fallet. Detta tyder inte på någon större brådska. Men jag hoppas att väggkostnadsutredningen, som hittills tagit sju år på sig, skall framstå som ett varnande exempel och att arbetet snabbt kommer i gång.

Men också om utredningen skulle arbeta snabbt och lägga fram delbetänkanden, som det har förutsatts i direktiven, kommer det att ta lång tid innan dess förslag kan ge anledning till beslut i riksdagen. Med hänsyn till den svåra trafiksituationen är det nödvändigt att åtgärder

vidtas utan dröjsmål för att få bukt med de akuta svårigheterna. Skillnaden mellan majoritetens ståndpunkt och reservanternas är huvudsakligen den att vi ansett det angeläget att dra upp riktlinjer för de åtgärder som bör vidtas redan under utredningstiden. Jag skall nu beröra framför allt järnvägarna och landsvägarna.

Utvecklingen på järnvägsområdet inger verkligen bekymmer. Vi har tidigare påtalat det orimliga i att de reguljära karosserileveranserna från Olofström till Volvo i Göteborg nu en tid uteslutande gått på landsväg och att man över huvud taget kunde överväga att skicka malmen från malmfälten till Norrbottens järnverk på lastbil. Låt mig ta ytterligare ett exempel. Under folkpartiets oktoberkampanj besökte jag en tung verkstadsindustri i Norrbotten, som etablerats för en del år sedan. Ett järnvägsspår var framdraget till industriområdet, men det hade aldrig använts – och detta trots att järnvägen borde vara särskilt lämpad för långa transporter av tyngre gods. Delvis beror detta förhållande på principerna för den nuvarande taxesättningen, och den saken får den nya utredningen ta hand om – med förtur. Men delvis beror det också på att SJ tillämpar de företagsekonomiska principerna in absurdum och på ett sätt som inget modernt företag inom industrin skulle göra.

Ett exempel på det är den s. k. snittaxan för samtrafik mellan tåg och buss som införts i år. Den innebär som bekant att om jag har en tur och returbiljett mellan två orter och SJ på någon sträcka har ersatt tåget med buss, måste jag trots att jag har biljett betala en extraavgift för bussresan. Detta har skapat stor irritation inte bara hos den resande allmänheten utan också för den stackars busspersonal som skall inkassera denna extraavgift.

Frågan har uppmärksammats i riksdagen, och vi har trott oss märka att kommunikationsministern har sympatier för att ta bort denna taxa. SJ har emellertid envist velat ha den kvar och använt en motivering för taxan som kan vara logisk om man hårdrar företagsekonomiska principer men som helt bortser från det faktum att SJ förlorar mycket mer i goodwill än de futtiga kronor som man kräver ut extra av passagerarna. Visst är det bra med teorier, men man behöver inte vara mera katolsk än vad påven är själv.

Utskottet har därför – och här är vi eniga inom utskottet – företagit den ovanliga åtgärden att föreslå riksdagen att hos Kungl. Maj:t begära att snittaxan omprövas och att erforderliga åtgärder vidtas utan att man avvaktar utredningsarbetet. Det är, herr talman, en ovanlig begäran, men utskottet har varit enhälligt om att den måste göras.

Herr talman! I det trafikpolitiska program, som folkpartiet antog förra året, har vi sagt att fjärrtrafik av tyngre gods bör överföras på järnväg. Detta är så mycket mer motiverat nu, när en mer hållbar statistik över fördelningen mellan järnvägs- och landsvägstransporter kommit fram. Tidigare har det sagts att mellan 75 och 85 procent av godstransportarbetet i fjärrtrafik redan går på järnväg och att det därför inte skulle vara så mycket att flytta över. Nu har emellertid i skriften Regional trafikplanering, som kommunikationsdepartementet gav ut i somras, kommit fram riktigare siffror. Fördelningen torde grovt taget vara 50–50. Jag kanske i det här sammanhanget får ge kommunikations-

ministern en komplimang. Det statistiska underlaget för beslut i transportfrågor har hittills varit synnerligen bristfälligt. Det arbete som nu pågår i departementet för att få fram ett mera hållbart beslutsunderlag är värt allt erkännande.

Om nu järnvägarna skall kunna konkurrera framgångsrikt på fjärrtransporternas område, fordras det emellertid att SJ:s service kan förbättras. På en transportteknisk konferens för någon tid sedan meddelade en företagare i Norrland att han för sin del gärna skulle använda järnvägen, om han bara kunde få garanti för att transporttiden hölls. Han sade att om han sätter varorna på en lastbil och gör upp med åkaren att de skall levereras då och då så kan han lita på att de kommer fram i avtalad tid. Om varorna går i järnvägsvagn, kan man riskera att vagnen kopplas bort och står något dygn på en station och väntar. Vi får tillfälle att diskutera SJ:s service i ett annat sammanhang, men jag har redan nu velat understryka den saken.

Över huvud taget är det nödvändigt att få ett program för järnvägs trafikens roll i framtiden. Det räcker inte bara med att låta beslut om nedläggningar vila i några år.

Men även om järnvägstrafiken får större betydelse i framtiden, så kommer ändå stora krav att ställas på vägtrafiken, särskilt på de korta avstånden och i de stora områden där det inte finns någon järnväg. Busstrafiken har blivit styvmoderligt behandlad, och vi är mycket besvikna över att bussbidragsutredningens förslag bara blev en halvmesyra och att utredningen över huvud taget inte har några nya förslag när det gäller den regionala busstrafiken.

Den nuvarande vägpolitiken kan inte få fortsätta någon längre tid. Vägverket påtalar i sina petita, och verkets generaldirektör har framhållit det i många offentliga sammanhang, att det för närvarande äger rum en stor kapitalförstöring på våra vägar. Trots de stora satsningar som görs på beredskapsarbeten, kommer i år bara en tredjedel av den nedslitning som äger rum på vägarna att repareras. Det innebär givetvis stora risker för trafiksäkerheten, men dessutom kommer det att bli så oerhört mycket dyrare att sätta vägarna i stånd när de har blivit helt nerslitna. Det är alltså oekonomiskt och oansvarigt att tillåta att en sådan kapitalförstöring äger rum på vägarna. Byggandet av vägar befinner sig också i stor eftersläpning, och vägverkets chef använder mycket drastiska formuleringar när han skildrar läget. I det här sammanhanget vill jag påpeka vikten av att riksdagen snart får ta ställning till den långsiktiga vägplanering som riksdagen har begärt.

Herr talman! Andra talare kommer att ta upp frågan om transportstöd för persontrafiken, dvs. reducering av taxorna på långa sträckor, reserabatter och frågor om luftfart och sjöfart. Låt mig bara säga i det här sammanhanget att vi ibland förbiser att sjöfarten fortfarande spelar en stor roll också för det inrikes godstransportarbetet. Nära 14 procent av alla inrikes godstransporter går för närvarande på vatten, och det finns stora förutsättningar för att denna andel kommer att öka. Jag vill där peka på de förslag som kommit fram när det gäller Göta kanal, men jag vill också betona att kustsjöfarten också har en stor uppgift att fylla, och det är angeläget att vi inte förbiser den stora roll som sjöfarten spelar.

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Allra sist vill jag säga några ord om reservationen 3 i betänkandet, vari begärs utredning och förslag beträffande formerna för en samordnad satsning på kollektivtrafikteknik. Den satsningen skulle framför allt gälla snabbtåg, korthållsflygplan för trafikförsörjningen av inre Norrland och andra områden, som lämpar sig för sådan trafik, och nya kollektivtrafikmedel för städerna. Det förekommer både forskning och utvecklingsarbete på olika håll i landet, men resurserna är på alla dessa håll otillfredsställande. Därför anser vi reservanter det nödvändigt att arbetet samordnas, så att vårt land inte kommer efter i den internationella utvecklingen. En sådan satsning är mycket välmotiverad också från trafikekonomiska synpunkter.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 1 och 3.

I detta anförande instämde herr Westberg i Ljusdal (fp).

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Trots den debatt om trafikpolitiken som under senare år har förts både i riksdagen och i andra sammanhang kan det sägas att i dess grundton har funnits gemensamma värderingar. Kritiken har framför allt gällt 1963 års trafikpolitiska beslut. En del har hävdad att alla fel på det trafikpolitiska området är att härleda till detta beslut. Andra, bl. a. jag själv, har hävdad att det mer har varit tillämpningen av 1963 års beslut som varit felaktig än själva beslutet.

I detta beslut finns och finns målsättningar som kan anses fylla högt ställda anspråk, t. ex. att alla delar av landet skall ha en tillfredsställande transportförsörjning. Om inte det går att åstadkomma på kommersiell basis skall samhället genom sina åtgärder garantera en sådan. Ett fel var att målsättningen aldrig konkretiserades så att en planering kunde göras. Men så sent som under 1971 års riksdag gjordes i trafikutskottet en skrivning om trafikpolitiken, vilken en betydande majoritet av riksdagens ledamöter senare vid kammarbehandlingen godtog.

Det finns anledning att erinra om vad riksdagen då beslutade. Efter att ha analyserat trafikpolitiken som den då förelåg anförde utskottet "att det skulle vara av värde om möjligheter skapades att genom ett lämpligt trafikpolitiskt organ utvärdera och följa upp de trafikpolitiska åtgärderna samt aktivt medverka i en samordning av utredningsarbetet. Utskottet har funnit att den existerande trafikpolitiska delegationen i huvudsak har en sammansättning som lämpar sig för en sådan uppgift. En förutsättning är dock att en utvidgning sker av delegationens mandat, som f. n. är begränsat till en uppföljning av det trafikpolitiska reformprogrammet.

Utskottet anser sålunda att delegationen, med ett utvidgat mandat och även med viss komplettering i fråga om sammansättningen, kan bli det organ som behövs för angivna uppgifter. Mot bakgrund bl. a. av information, som i delegationen lämnas i fråga om trafikutvecklingen i stort och inom de olika trafikgrenarna, skulle således inom delegationen övervägas behovet av ytterligare åtgärder samt utrednings- och utvecklingsinsatser som kan vara motiverade för att åstadkomma en regionalpolitiskt och samhällsekonomiskt riktig anpassning och utveckling av transportapparaten på det sätt som förutsatts vid antagandet av de

trafikpolitiska riktlinjerna med de av riksdagen 1969 gjorda preciseringarna. Delegationen som förutsätts bli ett kontinuerligt arbetande och rådgivande organ skall till Kungl. Maj:t avge de förslag, vartill dess verksamhet föranleder.

I sitt fortsatta arbete bör delegationen bl. a. följa upp trafikpolitiken med hänsyn till behovet av en effektiv samordning av densamma med lokaliserings- och regionalpolitiken i syfte att skapa det nödvändiga underlaget för trafikpolitiken.

Trafikförsörjningens omfattning och inriktning bör därvid syfta till en positiv befolknings- och näringslivsutveckling för landets olika delar, vilket i sin tur kräver en väl fungerande trafikapparat.

I anslutning härtill vill utskottet erinra om att den kraftiga koncentration av befolkningen till storstadsregionerna som ägt rum har inneburit att stora krav kommit att ställas på investeringar i väg- och gatunät inom dessa områden. Även om dessa krav i rimlig utsträckning måste tillgodoses får detta emellertid inte medföra att vägupprustningen i andra delar av landet eftersättes.”

Det är möjligt att mina egna förväntningar till följd av detta beslut och den förväntan som jag ställde på den trafikpolitiska delegationens möjligheter att utföra det av riksdagen beställda arbetet var överdrivna, men det var en god utgångspunkt för att i samförstånd, politiskt och med företrädare för näringslivet, lösa dessa viktiga frågor. I dag kan konstateras att dessa förutsättningar inte föreligger. Vad som har hänt är att regeringspartiet har sprungit ifrån sitt ställningstagande.

Den 11 juni 1972 gjorde statsrådet Norling i Aftonbladet ett andrahandsreferat av centerpartiets partistämma i Växjö under rubriken ”Centerpartiet – partiet utan trafikpolitik”. Han slutade sitt referat med att han gissade att centern vid sin partistämma 1975 fortfarande diskuterade trafikpolitiken utan resultat.

Jag avser med detta inte att klandra statsrådet Norling för hans skrivelser eller hans skrivstil – det är enbart hans sak. Likaså måste det vara tillåtet att göra politiska värderingar av både partier och program. För debattens saklighet är det naturligtvis en fördel om man har läst det som man yttrar sig om. Vårt trafikpolitiska program är färdigt, och jag skall senare till statsrådet Norling överlämna det, så att han inte behöver sväva i otålig okunnighet.

Vartefter sommaren framskred och den socialdemokratiska partikongressen närmade sig, tilltog intensiteten i kommunikationsministerns uttalanden. Den 23 augusti kunde man i Dagens Nyheter läsa ett referat av hans tal på Transportarbetareförbundets kongress under rubriken ”Nu kan de borgerliga stå där flämtande”. Jag citerar: ”Det borgerliga falskspelet i all tidigare diskussion om trafikpolitiken har avslöjats. Ingenting annat än det egoistiska fasthållandet vid det enskilda kapitalintresset i åkeribranschen duger längre som argument för borgerligheten.”

Jag vet naturligtvis inte om det här referatet är ett riktigt återgivande av vad statsrådet verkligen sagt – men å andra sidan har jag inte sett någon dementi. Även här är det naturligtvis så att en departementschef har rätt att säga vad han vill, men han får då lika självklart finna sig i att hans tal blir analyserat och bemött om det uppfattas på det sättet att det

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

rymmer uppenbara osanningar. Den analysen kan kort sammanfattas så att det avslöjande, som statsrådet säger sig ha gjort, i verkligheten är ett avslöjande av hans eget partis oklara trafikpolitiska uppfattning.

Det verkliga förhållandet är att alla oppositionspartierna och även socialdemokratiska ledamöter i riksdagen praktiskt taget varje år sedan 1963 års beslut togs har väckt motioner om förändringar i trafikpolitiken, men riksdagsmajoriteten har envist avvisat varje försök till förändring. Förändringen kom först 1971, som jag förut har refererat, då man fick en definierad målsättning för en synkronisering med regionalpolitiken och en uppföljning och utvärdering av trafikpolitiken, som den nu bedrivs. Trafikpolitiska delegationen skulle utföra det arbetet.

Under hela den tid som förflutit sedan 1963 hade det varit omöjligt att få några förändringar, och så sent som 1971 var statsrådet en stark anhängare av 1963 års beslut.

Det är bra om man upptäcker fel och är beredd att ändra på felaktiga förhållanden -- men hur statsrådet kan tro att det är möjligt att ge oppositionen skulden för 1960-talets misslyckanden är en gåta.

Som jag förut sagt är det ju i stället oppositionen och inte minst centerpartiet som har varit pådrivande krafter bakom regeringens nu förändrade syn på de trafikpolitiska förhållandena. Den förändringen är glädjande, eftersom den resulterat i en ny utredning. Vad som kan kritiseras, och vad jag också kritiserar, är förspelen till denna och att statsrådet isolerar utredningen kring vissa problem. Om man nu vill skapa en grund för en ny trafikpolitik, måste rimligen alla komponenter som kan inrymmas i begreppet trafikpolitik analyseras. Varför finns exempelvis inte luftfart och sjöfart med i utredningsdirektiven? Anser statsrådet att dessa delar är ointressanta i det framtida trafikpolitiska arbetet?

Och vad är statsrådets uppfattning om grunderna för den nya trafikpolitiken? Jag ställer den frågan efter rallarsvingarna i somras, då man fick uppfattningen att nu hade statsrådet definitivt uttalat sin förkastelsedom över 1963 års beslut. Jag tror orden föll så, att beslutet skulle ha överlevt sig självt. I utredningsdirektiven kan jag inte finna att statsrådet numera gör sig till tolk för en sådan uppfattning.

När det gäller centerpartiet och trafikpolitiken skulle det naturligtvis vara möjligt att läsa in vårt program i kammarens protokoll, så att alla intresserade där kunde ta del av detsamma. Men vi har för avsikt att till vårriksdagen framföra det i en motion, så jag skall avstå från detta nu och nöja mig med att läsa upp några av våra krav som de är formulerade:

Alla människor skall oberoende av bostadsort, ålder, fysiska resurser och ekonomisk ställning ha tillfredsställande transportmöjligheter.

Trafikpolitiken skall användas som ett medel i regional- och lokaliseringspolitiken för att uppnå en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i alla regioner i landet.

Trafikpolitiken måste inriktas på att snabbt upprusta kommunikationerna i områden där trafikförsörjningen är otillfredsställande.

Trafikplaneringen skall innefatta en samordning av de olika trafikgrenarna.

Ytterligare nedläggningar av järnvägar måste förhindras.

Långväga godstransporter bör i så stor utsträckning som möjligt

företas med järnväg så att landsvägsnätet kan avlastas.

Väganlagen måste anpassas så att trafikförsörjningsplanerna kan fullföljas.

Allmän väg skall inte kunna dragas in utan kommunernas tillstyrkan.

Statsbidraget till det enskilda vägnätet skall täcka alla kostnader.

Skilnader i fråga om flygtransportkostnader mellan skilda landsdelar skall så långt möjligt avlägnas.

Taxor och avgifter för gods- och persontrafik skall utformas så, att den praktiska effekten blir att ingen del av landet skall kunna utpekas som speciellt oförmånlig ur taxe- och avgiftssynpunkt.

Det bör prövas om gällande räntabilitetskrav för de statliga kommunikationsföretagen skall kvarstå.

Det åligger kommunikationsdepartementet att svara för samordning mellan de verk som handlägger trafikfrågor. Vid sidan härav bör finnas ett samordningsorgan i vars direktiv skall ingå att som sin uppgift se till att denna samordning fungerar på för samhället och resenären bästa sätt. Detta samrådsorgan bör också svara för en gemensam trafikplanering.

Herr talman! Många av de krav som vi nu alltså sammanfattat i ett trafikpolitiskt handlingsprogram har vi arbetat för i många år, och alla har därför inte nyhetens behag.

Som vi framhållit här i riksdagen anser vi att trafikpolitiken måste samordnas med regionalpolitiken. Det innebär att vi bl. a. tillmäter de rälsbundna transporter stora betydelse i ett samhälle där transportarbetet ständigt ökar. Men vi kan i motsats till statsrådet Norling inte se en dualism mellan rälsbundna och bilburna transporter. Det hela är en fråga om vilja och samspel, där självfallet statsmakterna måste ha en uttalad uppfattning och målsättning — i stället för att sätta trafikgrenarna i motsatsställning till varandra. Att göra så är enligt min mening aningslöst. Vi har inte tillgång till rälsbundna transporter överallt i landet, och därför måste vi ha bilar också. Det hela blir då en fråga om samordning — men också en fråga om effektivitet. Att järnvägarna skall utnyttjas så mycket som möjligt — där det *är* möjligt och motiverat — är en självklarhet.

Men fördenskull behöver man ju inte som statsrådet Norling uttala sig så negativt om lastbilarnas roll som hjälpredor i samhällsekonomin. Man skall inte glömma den insats som dessa har gjort för att samhället skall fungera — transporter till och från industrier, till byggnadsplatser, anläggningsarbeten, livsmedelstransporter, bilarnas insats i skogsindustrin genom skogstransporter som i sin tur möjliggjort en stor export av förädlade skogsprodukter — och oftast i en situation där lastbilarna är det enda alternativet.

Det finns ingen anledning att försöka framställa vare sig ägarna till åkerier eller deras anställda som en grupp vilken systematiskt håller på att utrota SJ för sitt eget nöjes skull. Har inte SJ förmått att hålla sin andel godstransporter eller öka befraktningsprocenten i takt med transportströmmarna, finns det anledning att se över vilka resurser det statliga järnvägsföretaget har att ta hand om för detta lämpliga transporter och bestämma sig för vilken omfattning vårt järnvägsnät skall ha i framtiden. Därefter får samhället ta ställning till om man vill betala vad ett sådant

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

järnvägsnät kostar. De nu ständigt återkommande diskussionerna om nedläggningshotade järnvägsdelar måste upphöra, så att vi vet vilken omfattning transportarbetet har.

Det är mot den här bakgrunden som centerpartiets motion om utredning av det framtida järnvägsnätets omfattning skall ses, och jag beklagar att det i utskottet inte har varit möjligt att få en majoritet för vårt utredningskrav. Det kan naturligtvis sägas att den trafikplaneringsutredning som länsstyrelserna har i uppdrag att genomföra och som skall vara färdigt 1974 kommer att inrymma även järnvägsnätets omfattning och att det ur den synpunkten är onödigt med en separatutredning. Jag delar inte den uppfattningen. Länsstyrelserna kommer naturligtvis var för sig att uttala meningar och önskemål om sitt läns järnvägstrafik, men dessa måste i sin tur samordnas, och det måste vara ett riksintresse att ha en samlad bild av järnvägsnätets framtida utformning så som det kan se ut om man höjer servicegraden, standarden, och tillmäter järnvägsnätet en framtida roll i transportapparaten och regionalpolitiken.

Detta är så viktigt i formandet av vårt samhälle att det är en uppgift som inte skall skötas i kanslihuset utan ha förankring direkt i riksdagen.

Trafikpolitiska delegationen kan väl nu anses helt överspeld och borde efter vad som har hänt rimligen upplösas.

Att vi nu begär denna utredning hänger också samman med den långa tid det tar från det att riksdagen beslutar till dess att regeringen vidtager beslutad åtgärd. Utredningen om Ostkustbanan begärdes av riksdagen för ett år sedan, och först nu i dagarna har jag i tidningarna uppmärksammat att departementschefen givit uppdraget till SJ att göra utredningen. Det kan ifrågasättas om det är riktigt att ge SJ uppdraget! SJ kan naturligtvis göra de rent företagsekonomiska bedömningarna för SJ:s egen del, men här finns bedömningar ur samhällets och näringslivets synpunkter som sannolikt hade blivit bättre beaktade om en allsidig utredning tillsatts.

Vad jag här sagt är ett konstaterande att i frågan om trafikpolitiken har centerpartiet nu -- som i så många andra frågor -- varit berett att lösa problemen i samförstånd och samarbete. Vad jag här citerat från utskotts- och riksdagsarbetet ger belägg för detta.

Jag beklagar den ändrade uppfattning om önskvärdheten av samarbete som kommit till uttryck från regeringspartiet när det gäller trafikpolitiken. En konfrontationspolitik gagnar inte den trafikpolitiska debatten.

När regeringen nu har meddelat att man är beredd att bygga en vägförbindelse till Danmark, så är det ett beslut som hälsas med tillfredsställelse. Men i sammanhanget bör ställas några frågor för att skingra oklarheter.

Den första frågan är om regeringen har fått garantier för att Danmark kommer att bygga flygplatsen på Saltholm.

Den andra frågan är om Danmark är berett att bygga bron över Stora Bält.

Jag anser att dessa frågor är väsentliga då man skall ta ställning till Sveriges insats i fråga om vägförbindelsen till Danmark och vägförbindelsens lokalisering.

Är svaret på den första frågan nej, så finns det enligt min mening

anledning att noga överväga leden Helsingborg—Helsingör, av den anledningen att det är den snabbaste vägen ut på kontinenten för hela Sverige.

Den här lokaliseringen kan inte ses som en liten exklusiv historia för Malmöregionen, utan den har den allra största betydelse för hela landet. En annan lokalisering skulle möjligen ha kunnat betyda att vi även fått ett fast järnvägsspår. Valet av Malmö—Köpenhamn är en stor satsning, men en satsning på bilismen. Helsingborg—Helsingör skulle ha kunnat ge järnvägen förbättrade konkurrensmöjligheter.

Den andra frågan, om Stora Bält, har också sin betydelse i detta sammanhang. Det är viktigt att dessa frågor löses samtidigt, ty i annat fall kommer stora stockningar att uppstå för trafiken på väg ut på kontinenten.

I principfrågan avgiftsfinansiering-lån av pengar från utlandet delar jag den lösning som regeringen har valt. Men det finns även där anledning till några kommentarer. Vi har från centerpartiets sida varit motståndare till avgiftsbelagda vägar, och jag hoppas att regeringen nu inte har släppt sin dokumenterade inställning och närmat sig den gamla moderattanken, delvis understödd av folkpartiet, att bygga avgiftsfinansierade vägar även inom landet.

I fråga om utlandsupplåning för att finansiera Danmarksförbindelsen anser jag detta vara en nödvändighet, eftersom vårt eget nationella vägbyggnadsprogram kräver så ansevliga summor. Kostnaderna för den nya Danmarksförbindelsen beräknas uppgå till samma belopp som kostnaden för tolv Ölandsbroar, men upprustningen av det sekundära och tertiära vägnätet inom vårt land, som är en nödvändighet om man menar allvar med regionalpolitiken, har beräknats kosta 4,6 miljarder kronor eller ungefär fyra gånger så mycket som förbindelsen till Danmark och mer än kostnaden för 40 Ölandsbroar. Det är därför en absolut förutsättning för ett genomförande av Danmarksförbindelsen att den inte i något avseende kommer att inkräkta eller inverka på utbyggnadstakten i den nationella vägupprustningen.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 1 och 3.

I detta anförande instämde herrar Eriksson i Bäckmora, Gernandt, Fågelsbo, Pettersson i Örebro, Torwald och Johansson i Växjö, fru Olsson i Helsingborg samt herr Håkansson (samtliga c).

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! För några i denna kammare kan det kanske tyckas som en skenfäktning att ta upp en diskussion om trafikpolitiken i ett läge då kommunikationsministern är på väg att tillsätta en utredning i frågan — och efter påtryckning av partierna en parlamentarisk sådan. Det finns emellertid ett underlag härför, och skälen är följande.

1. Kommunikationsministerns turer i somras när det gäller den framtida trafikpolitiken på främst godssidan och hans uttalanden i det sammanhanget gör att man frågar sig om vi har kommit in i en helt annan trafikpolitisk situation från den ena dagen till den andra.

2. Finns det problemställningar som vi redan nu måste ta itu med och

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

som är av den arten att man inte kan vänta också på den senast föreslagna utredningen utan att vidta åtgärder dessförinnan?

Det är om detta senare som våra reservationer handlar.

Om jag då börjar med den första frågan, så vill jag säga att det inte kan vara svårt för kommunikationsministern att förstå att det blev en ganska kraftig reaktion på hans utspel i somras. Om kommunikationsministern erkänner det, så skall jag också erkänna att jag kan förstå att kommunikationsministern kände ett behov av att på något sätt freda sig mot den kritik som också fackföreningsrörelsen riktade mot SJ:s trafikpolitik och som även väntades komma upp på det socialdemokratiska partimötet. Så långt finns det alltså en underton av förståelse oss emellan. Men sedan vill jag ställa en fråga: Har den kritik som kommunikationsministern mött riktats mot innehållet i det trafikpolitiska beslutet av 1963, eller är det tillämpningsformerna som man kritiserar? Är det ändå inte så att 1963 års beslut får stå som syndaren för alla de misstag som begåtts i beslutets namn men som i verkligheten beror på att man har tillämpat det felaktigt och helt enkelt vantolkat beslutets innebörd? Det är få satsar som blivit så ofta återgivna som de som anger målsättningen för trafikpolitiken enligt 1963 års beslut. Målet skall vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader och att göra detta under former som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. Det är nästan som budord i katekesen. Har man haft nio år på sig att utforma dem, så borde de stå sig åtminstone till nio år därefter. Jag skall inte påstå att beslutet kan betecknas som ett axiom men näst intill. Jag ser till min glädje att kommunikationsministern i sina direktiv inte vill vederlägga detta.

Det är klart att budordens "företagsekonomisk effektivitet" och tanken på konkurrens mellan varje transportgren för att få en värde-mätare på de verkliga kostnaderna inte kan tilltala vänstergrupperna i detta land - för dem är ekonomi en styggelse och konkurrens en kapitalistens krigsförklaring mot sin nästa. Men bortsett från dessa dagdrömmare, så inser väl alla att samhället måste ha en värde-mätare på vad som är praktiskt och gångbart. Jag kan inte tänka mig att kommunikationsministern med den realistiska bakgrund han har vill lämna verkligheten. Denna verklighet är att bilen som person- och godstransportör på vissa sträckor blivit vida överlägsen varje annan transportgren.

Nu kan statsmakterna säga: Det är vår förtjänst, för vi har skapat bilismens förutsättningar genom att plana ut naturen för att göra den framkomlig. Men då svarar bilisterna att vi har fått betala för planeringen och mer därtill, eftersom det står tre miljarder på vårt pluskonto. Nej, säger riksdag och regering, detta är inte sant, ty på ert konto måste föras miljö, stress, olyckor osv, och vad det kostar vet vi inte. Nej, vi vet inte det, och det är den stora olyckan i dag, och det är det som gör att debatten alltfört bygger på antaganden utan tillräckligt verklighetsunderlag. Statsmakterna har ännu i dag icke kunnat lägga fram huvudboken med bilismens debet- och creditsida. Vad ger bilismen samhället och vad kostar den ätsamma? Det måste finnas en grund till att den enskilde

bilisten hellre tar på sig bilens alla kostnader – vilket innebär en försakelse av stora mått för honom själv och familjen – än använder de kollektiva transportmedlen på längre eller kortare avstånd. Likadant är det med den mera välplanerade godstransporten. Inte skulle våra företag – små eller stora – i dagens pressade kostnadsläge och hårda utländska konkurrens betala större kostnader för att använda lastbilen som transportmedel om SJ kunde erbjuda ett betydligt lägre pris. Ni, herr kommunikationsminister, skulle säga att det vore fel att göra det, för då skulle inte företagen kunna ge utrymme för den produktionstillväxt som är nödvändig för att öka våra tillgångar och betala våra högre löner.

Det var mot den bakgrunden som folk inom åkerinäringen och andra delar av näringslivet blev litet förvånade när kommunikationsministern en vacker sommardag – den 21 juli – enligt en tidningsartikel uttalade: ”Nu måste trafiken styras så att järnvägen får spela samma roll i trafikarbetet som tidigare.” Det var detta att trafiken skulle styras som kom många av oss att kippa efter andan. Från att i 1963 års beslut klart och redigt ha slagit fast grundprinciperna, ville man nu att godstrafiken på vissa sträckor skulle styras. Orsaken till detta uttalande är det allmänna missnöjet med att SJ inte kunnat hänga med i svängarna. Skall bilismen tvunget bli lidande på detta? Skall de som följt de samhällsekonomiska spelreglerna ställas till ansvar för att det gått snett med våra kollektiva transportmedel?

Jag har som representant för moderata samlingspartiet tidigare sagt att jag tyckte det var fel att man inte när 1963 års trafikbeslut genomfördes sökte nollställa SJ:s förhållande till andra transportmedel och tog bort de belastningar som SJ i årtal kommer att få lida av. Men detta får nu inte läggas som en belastning på den i stort sett väl fungerande och konkurrerande transportapparat som bilen utgör.

Vi i moderata samlingspartiet har ingenting emot att man ser över hela det kollektiva transportnätet och på sakliga och realistiska grunder väger de faktorer som det är nödvändigt att ta hänsyn till i det moderna samhällslivet. Men – och det vill jag poängtera – det får inte ske genom att styra exempelvis godsvägarna mot de naturliga strömmar som söker sig till en bättre ekonomi för den enskilde och för det svenska näringslivet. Vi är beredda att väga in och värdera de faktorer som det är nödvändigt att ta hänsyn till för att skapa de framtida livsbetingelser som vi vill åstadkomma. På de villkoren vill vi delta i den nya trafikutredningen. Vi beklagar att vägkostnadsutredningen inte har sitt material färdigt och att ett tiotal andra utredningar trycker i buskarna, vilket försvårar och inskränker vår verksamhet.

Efter dessa något kritiska anmärkningar ber jag att till kommunikationsministern få överlämna en blomma för det initiativ han tagit när det gäller Öresundsbron. Det är sådant som kan betecknas som klokhet – ja, varför inte för en gångs skull ta till ett starkare ord: statsmannaskap.

Att finansieringen skall ske genom broavgifter – det har moderaterna i riksdagen under 15 år eller mer nästan ensamma kämpat för – hälsar vi med tillfredsställelse.

Herr Dahlgrens uttalande hälsar jag i viss mån också med tillfredsställelse – det visar att centerpartiet är på glid i denna fråga. Nästa steg, herr

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Dahlgren, är att vi går över till avgiftsfinansiering när det gäller våra stora vägar. På det sättet kan vi snabbt rusta upp våra alltmer miserabla och urusla motorvägar, andra vägar och broar. Det är t. ex. det enda snabbt framkomliga sättet att snabbt färdigbygga Västerleden – vägen mellan Helsingborg och Göteborg och eventuellt vidare till den norska gränsen.

När jag nu yrkar bifall till reservationerna 1 och 3 gör jag det i medvetandet om att den nya utredning som skall tillsättas icke får stoppa de åtgärder som det är oundgängligen nödvändigt att snarast vidta. Främst har vi inriktat oss på SJ för att främja dess möjligheter att bli så attraktivt att man på naturliga grunder kan ta över en större del av transportarbetet. Jag behöver här inte upprepa vad som står i reservationerna. Jag ber att få yrka bifall till desamma.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! I den allt intensivare debatt om den statliga trafikpolitiken som förts de senaste åren har uppmärksamheten mer och mer kommit att riktas mot innebörden i 1963 års trafikpolitiska beslut och de konsekvenser detta haft för trafikpolitikens utformning. Herr Dahlgren har tidigare varit inne litet grand på den frågan. Att det som avsetts vara målsättningen i 1963 års trafikbeslut – en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar – inte har kunnat infrias har ju framstått som allt klarare, och det är väl också detta faktum – tillsammans med de olägenheter som uppstått genom den växande bilismen – som gjort att debatten om trafikpolitiken blivit så livlig. Vi som kritiserat 1963 års beslut har i stor utsträckning lagt skulden för detta på själva principerna och riktlinjerna för trafikpolitiken. Andra har hävdat att det inte är beslutet det varit fel på utan på tillämpningen av detsamma. Man har menat att själva grunden för att trafikpolitiken skulle fungera enligt 1963 års beslut inte var lagd. Det som fattas är möjligheterna att konkurrera på lika villkor – de olika transportgrenarna och trafikföretagen har ännu inte blivit ålagda samma kostnadsansvar. Den kritiken har ju, som vi alla vet, speciellt SJ framfört med stor enträgenhet. Skulle bilismen åläggas att klara sitt fulla kostnadsansvar, så kommer också SJ:s problem att lösas, är i korthet den mening som framförts. Herr Dahlgren har sällat sig till dem som tyckt detsamma.

Vi har anfört att den trafikpolitiska verkligheten nog är mer komplicerad än så. Även om det framstår som helt klart, att SJ har fått utöva sin verksamhet under ogynnsammare betingelser och konkurrensförhållanden än vad som har gällt för landsvägstrafiken, menar vi att detta inte ensamt förklarar varför trafikpolitiken har gått snett. Det måste först och främst vara oerhört svårt att precisera ett kostnadsansvar, som ger lika konkurrensförhållanden, vilket bl. a. bevisas av den långa tid som väggkostnadsutredningen hittills använt utan att kunna precisera förslag till kostnadsansvarighetsprinciper för vägtrafiken. Därmed är inte sagt att det inte är ett mycket angeläget arbete att försöka komma fram till ett mera rättvisande system i det här avseendet. Men vi menar att principen om fri konkurrens inte kan utgöra någon garanti för att man får en trafikpolitisk utveckling, som kan klara den målsättning som uttalades – alltså en tillfredsställande transportförsörjning i landets olika delar.

Redan från början kritiserade vi 1963 års beslut. I en riksdagsmotion, som framfördes i anslutning till regeringens proposition 1963, anförde motionärerna som sin mening: "Samhället måste ta på sig ansvaret för att befolkningen är tillfredsställande försörjd med transporter och kommunikationer." Utifrån den utgångspunkten ansåg motionärerna att resonemanget om att skapa ett mer konkurrensbefrämjande system på transportmarknaden var helt oförståeligt.

Vi har ju sedan i åtskilliga riksdagsmotioner, senast i år, upprepat denna principiella kritik. Vi har betonat att frågan om trafikpolitikens inriktning ytterst är en fråga om politisk viljeinriktning. Det gäller att försöka styra de trafikpolitiska åtgärderna på ett sådant sätt att den utstakade målsättningen uppnås. I stället för konkurrens vill vi ställa totalplanering och samordning.

I en trafikpolitisk debattskrift, *Skall vi asfaltera Sverige?*, framlägger författarna följande tes: "Mål och medel sammanblandas i trafikpolitiken så att det egentliga målet – kravet på en tillfredsställande transportstandard – alltmer sjunkit i bakgrunden medan det som egentligen skulle vara medel – kostnadsansvar, konkurrens – fått en alltmer framträdande roll. Som styrande faktor har därmed medlen ersatt målet."

Jag har för min del den uppfattningen att det ligger mycket i det påståendet. Möjligheterna att konkurrera avgör i de allra flesta fall de trafikpolitiska åtgärderna och blir därmed styrande faktorer. Detta förhållande är alldeles särskilt påtagligt för SJ:s vidkommande, men säkert kan exempel ges från hela det trafikpolitiska fältet som bevisar tesens riktighet. De som får sitta emellan är de människor som det inte lönar sig att konkurrera om, speciellt då människorna i glesbygden. Som trafikmönstret ser ut i dag har vi på de områden där det lönar sig att konkurrera övernog av kommunikationer, medan de områden där de möjligheterna inte föreligger lider brist på kommunikationer. På ett sådant sätt kan det enligt vår mening inte få fortsätta. Det måste nog sägas här, även om jag då av herr Lothigius kommer att bli betraktad såsom en dagdrömmare.

Det är därför glädjande att det i sommar har kommit nya trafikpolitiska signaler från kommunikationsdepartementet. Kommunikationsministern gjorde ett uppmärksammat s. k. trafikpolitiskt utspel, där han bl. a. förklarade att 1963 års beslut i vissa delar har överlevt sig självt. Han menade också att för att den samhällsekonomiska målsättningen inom transportsektorn skall kunna fullföljas, så måste en planmässig samordning och styrning komma in från samhällets sida i större utsträckning än tidigare. Han signalerade en annan syn på kostnadsansvarets roll och menade att detta måste ses i ett större sammanhang. De samhällsekonomiska bedömningarna skulle få spela större roll än tidigare. Kommunikationsministern tillkännagav att en ny trafikpolitisk utredning skulle tillsättas, och det har ju senare också sagts att denna skall få ett parlamentariskt inslag.

Även om denna trafikpolitiska utredning inte är avsedd att helt bryta med 1963 års trafikpolitik, framgår det klart av direktiven för utredningen att det i långa stycken handlar om en omvärdering av denna.

Direktivens utformning kan öppna vägen för åtgärder som radikalt bryter med den nuvarande trafikpolitiken. Vi menar också att direktiven på flera punkter närmar sig de uppfattningar som vi fört till torgs och att vi därför har anledning att hälsa tillkomsten av denna utredning med tillfredsställelse.

Så vill jag i anslutning till herr Gustafsons i Göteborg påstående, att det faktum att regeringen inte tagit hänsyn till oppositionens förslag förra året om översyn av trafikpolitiken innebär ett förlorat år, gärna påpeka att det faktum att inte våra motioner godkänkts tidigare innebär nära tio förlorade år.

Nu är det ju helt klart att alla trafikpolitiska problem inte är lösta därför att det tillsätts en trafikpolitisk utredning. Detta må väl speciellt betänkas när det har betonats att utredningen förutsättes komma att arbeta under lång tid. Olika delproblem måste under tiden lösas.

Vi har i vår motion aktualiserat frågan om de samhällsekonomiska effekterna av den nuvarande trafikpolitiken. En sida av detta problem som inte blivit utredd är frågan, på vilket sätt en järnvägsnedläggelse påverkar en bygd där en sådan sker. Önskemål om att få genomföra sådana undersökningar har framförts av kända trafikforskare. Erforderliga resurser har dock inte ställts till förfogande härför. Att järnvägsnedläggningar har samhällsekonomiska konsekvenser skulle jag tro att de flesta är överens om, men på vilket sätt och i vilken grad borde närmare utredas. Utan tvivel skulle sådana undersökningar vara till nytta vid bedömningar av framtida förslag om järnvägsnedläggelser. Denna syn på saken framfördes redan 1969 av dåvarande kommunikationsministern Svante Lundkvist vid Svenska järnvägsmannaförbundets kongress detta år. Statsrådet betecknade ett erbjudande av professor Sven Godlund att verkställa sådana undersökningar såsom ett mycket intressant projekt. Ännu har dock ingenting skett.

Järnvägsnedläggelser bör helt naturligt bedömas utifrån samhälls-ekonomiska synpunkter. Det är just därför det är viktigt att få reda på vilka effekter de får. Det är ju den totala resursåtgången för ett visst transportarbete som är intressant. Om det därför visar sig att de samhällsekonomiska kostnaderna ökar på andra områden i högre grad än vad som motsvarar SJ:s förlust för att driva trafiken, kan enligt min mening en förlust för SJ vara motiverad.

Vi har i vår motion föreslagit att sociologiska undersökningar angående effekter av järnvägsnedläggelser skall företagas, och jag har i trafikutskottet reserverat mig till förmån för detta yrkande. Utskottet säger i sin skrivning att en sådan undersökning i och för sig kan vara av stort intresse: "Därest verkligt behov av undersökningen – i samband med förut berörda utredningsarbete eller eljest – skulle visa sig föreligga förutsätter utskottet också att densamma kommer till stånd. Utskottet finner det emellertid inte böra ankomma på riksdagen att genom den trafikpolitiska delegationen begära en särskild undersökning av detta slag." Jag är emellertid av den uppfattningen, att det bör riksdagen göra, och jag yrkar alltså bifall till reservationen.

Regeringen har, i samband med att länsstyrelserna getts i uppdrag att genomföra en regional trafikplanering, uttalat att man i avvaktan på

planeringens genomförande kommer att iaktta viss återhållsamhet i fråga om beslut rörande nedläggning av ytterligare järnvägslinjer. Kommunikationsministern har sedan förtydligat detta dithän, att det i realiteten kommer att innebära att egentligen inga järnvägsnedläggelser kommer att ske under den tid planeringen pågår. Det har i motioner föreslagits att riksdagen skulle uttala att beslut om ytterligare nedläggning av järnvägslinjer inte bör fattas under tiden fram till den 1 oktober 1974, då den regionala trafikplaneringen beräknas vara slutförd. Med anledning av – som jag uppfattat det – regeringens rätt bestämda uttalanden på den punkten har jag vid det här tillfället inte velat stödja ett sådant yrkande.

Jag nämnde inledningsvis att en av orsakerna till att trafikpolitiken nu diskuteras alltmera är den växande bilismen och de olägenheter den för med sig på olika områden. Bilismen har ju utan tvivel en rad negativa effekter; speciellt i tätorterna skapar den problem: i trängselhänseende, i fråga om avgaser osv. Samhällets kostnader för bilismen blir allt större. Mot detta står att bilen för många människor, inte minst i glesbygderna, är en synnerligen positiv faktor. Den är en källa till fritidsförströelse för många, för att nu inte tala om alla dem som behöver den för sina resor till och från arbetet. Mot den bakgrunden finner jag det svårt att tala om ett generellt utkrävande av bilismens kostnadsansvar. Däremot är det alldeles klart att bilismen bör motarbetas där den har negativa effekter. Jag tänker då närmast på tätortsbilismen och den tunga trafiken på landsvägarna. Tätortsbilismen försöker man nu mer och mer motverka med åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken och genom att inrätta bilfria cityområden. Bägge slagen av åtgärder är enligt min uppfattning nödvändiga att ta till för att komma till rätta med de problem som uppstår när bilismen ohämmat får breda ut sig i tätorterna. Den vägen måste fortsättas, och det är intressant att se att man i städer i storleksordningen ner till 10 000–15 000 invånare finner det nödvändigt att tillgripa sådana restriktioner. Vad beträffar den tunga trafiken bör påpekas att dess slitage av vägen är oerhört stort jämfört med personbilens, och det anses väl också rätt allmänt, att den inte svarar för de kostnader den förorsakar samhället. De tunga lastbilarna har ju också uppmärksammats när det gäller trafiksäkerhetsfrågorna – vi diskuterade detta senast i våras i riksdagen.

I början av denna månad publicerades en uppgift från trafiksäkerhetsverket, vilket genom en undersökning fått fram att den tunga lastbilen är fem gånger farligare i trafiken än personbilen. Vi har från vår sida i en tidigare motion krävt ett program för överförande av tung trafik från landsväg till järnväg, och i den motion som nu behandlats i detta betänkande har vi yrkat att den högsta tillåtna längden för landsvägsfordon skall skäras ned till 18 meter. Frågan kom upp till behandling när vi diskuterade trafiksäkerhetsfrågorna och kommer väl inte att diskuteras i dag, men tillåt mig ändå säga, att jag finner det mycket positivt, att regeringen nu enligt uppgifter planerar sänka den högsta tillåtna längden från 24 till 18 meter.

Jag delar också helt statsrådet Norlings uppfattning att trafiken måste styras från landsväg till järnväg. Det är ju de åsikter vi har slagits för i åtskilliga år. När herr Norling frågar: ”Vem är beredd att motsäga mig,

när jag påstår att 50 nya långtradare Stockholm–Göteborg eller Stockholm–Luleå måste vara det sämsta tänkbara alternativet, om man i stället för dessa 50 bilar kan sätta in ett godståg till på dessa sträckor?”. så är i varje fall inte jag beredd att motsäga honom. Det är kanske inte många här i kammaren som är beredda att göra det heller. Särskilt inte om man tar hänsyn till att övervägande delen av fjärrtrafiken med lastbil går i sträckningar, som överensstämmer med SJ:s stambanor, och ändå mindre om man tar i beaktande att fram till 1980 kommer en ännu större andel av godstransportarbetet att gå på landsväg, om inga åtgärder för att motverka denna utveckling vidtas.

Herr talman! Vi har från vår sida upprepade gånger fört fram kravet om att en ny trafikpolitisk utredning borde tillsättas, som då skulle upphäva eller se över riktlinjerna för 1963 års trafikpolitik med inriktning att få till stånd en trafikpolitik som sätter sociala och lokaliseringspolitiska mål, trafiksäkerhetssynpunkter, miljösynpunkter m. m. före kravet på en s. k. fri konkurrens och företagsekonomisk lönsamhet. Med anledning av att frågan om en regional trafikplanering hänskjutits till länsstyrelserna avstod vi i årets motion från att föra fram detta krav. Vi ville avvakta utformningen av planeringen. Vi föreslog i stället att motionens synpunkter skulle överlämnas till trafikpolitiska delegationen för beaktande.

När nu en ny trafikpolitisk utredning har aviserats, kommer frågan i ett annat läge. Jag har redan anfört, att direktiven till denna utredning är utformade på ett sådant sätt, att de på flera punkter går våra motionskrav till mötes. Jag vill därför vid punkten 2 i detta betänkande inte yrka bifall till yrkandet i vår motion utan instämmer i utskottets hemställan. Däremot ber jag att ännu en gång få yrka bifall till reservationen 2 i anslutning till punkten 7 i detta betänkande.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag hade faktiskt från början tänkt sitta och lyssna på den här debatten och avstå från att gå upp i talarstolen. När jag hade läst trafikutskottets betänkande över de trafikpolitiska motionerna, var jag ganska säker på att den debatt som skulle komma att föras här i dag skulle präglas av en framåtsyftande vilja när det gäller trafikpolitiken, att den skulle få en prägel av lugn och saklighet – eftersom trots allt trafikutskottets betänkande har en sådan prägel – och att dessa viktiga frågor över huvud taget skulle diskuteras på ett sätt, som skulle peka framåt.

När jag nu har hört Sven Gustafson i Göteborg och kanske vad värre är herr Dahlgrens samt till en viss men mindre del herr Lothigius' yttranden förstår jag hur lätt man kan missta sig.

Vad som förekommit under den senaste timmen är egentligen ganska märkligt så till vida att man från folkpartiets och centerpartiets sida har kommit definitivt fel och snett i den trafikpolitiska debatten.

Jag vet egentligen inte vad jag skall bemöta av det som har sagts här, men någonting måste ju sägas om det. Låt mig först konstatera, att i debatten om transportförsörjningen vill oppositionen i tid och otid tydligt skissera en allmänt dyster och negativ framtidsbild. Varför vill

man det? Mot bakgrunden av det grundläggande och oomtvistliga konstaterandet att transportförsörjningen är en av våra väsentligaste förutsättningar för utveckling framhåller de borgerliga partierna att trafikförsörjningen hittills har försämrats påtagligt i stora delar av landet, att de kollektiva trafik-tjänsterna har tunnats ut eller helt försvunnit och att väganslagen till glesbygdslänen skurits ned samt att detta har tvingat människor att flytta. Man säger det som om kommunikationerna skulle vara boven i detta drama.

För att bemöta den sista aspekten först vill jag säga att det grundläggande problemet väl i allmänhet inte är att kollektivtrafiken har lämnat människorna utan att människorna har lämnat kollektivtrafiken genom att flytta eller genom att välja det egna fordonet. Allmänhetens stora intresse för kollektivtrafiken vaknar tyvärr ofta väl sent. När vi ser oss nödsakade att dra konsekvenserna av utvecklingen och exempelvis lägga ned järnvägslinjer, blir dessa snabbt en omistlig tillgång.

Det här har jag bara sagt som en allmän kommentar till de försök som görs att förenkla beskrivningen av orsak och verkan. Hur länge skall denna förenkling pågå? Hur länge skall man försöka slå politiskt mynt genom denna förenklade uppläggning av debatten kring kollektivtrafiken?

Beträffande beskrivningen i övrigt av transportförsörjningen tycker jag dessutom att den är orättvis genom de betydande och successiva satsningar som görs inom de olika transportsektorerna, satsningar som görs trots de prioriteringskrav som den snabba utvecklingen i vårt samhälle nödvändiggör.

Låt oss först konstatera att både det inrikes persontransportarbetet och det inrikes godstransportarbetet i det närmaste fördubblats sedan år 1960. Det kan vara svårt att tala om en allmän försämring av trafikförsörjningen i vårt land mot bakgrund av en sådan utomordentligt snabb ökning av utbudet av transporttjänster.

Det kan rent allmänt konstateras att under en lång följd av år har staten satsat ca 2 miljarder kronor per år på vårt vägnät. Därutöver har vi under loppet av ett par år satsat tillsammans 1,5 miljarder kronor av beredskapsmedel på samma vägnät. Enbart under föregående budgetår ställdes ca 500 miljoner kronor av beredskapsmedel till förfogande för det ändamålet.

Med anledning av vad man exempelvis från centerpartiets sida säger om väganslagen till glesbygdslänen kan jag mycket kort erinra om att vägbyggnadsverksamheten i Norrbottens län under treårsperioden 1969–1971 omfattade drygt 250 miljoner kronor, i Västerbottens län drygt 160 miljoner kronor och i Jämtlands län 150 miljoner kronor. Motsvarande siffror för Östergötlands län var 100 miljoner kronor och för Malmöhus län 90 miljoner kronor.

Vi ger årligen investeringsanslag till statens järnvägar på mellan 300 och 400 miljoner kronor, och driftanslaget till det trafiksvaga järnvägsnätet ligger i ungefär samma storleksordning. Vi satsar årligen stora och växande belopp på utveckling av flygnätet. Expansionen i inrikesflyget har också varit markant. Enbart under den senaste femårsperioden har antalet flygpassagerare i inrikestrafik nära nog fördubblats. Trafikökningen har varit relativt sett större i fråga om Norrlandsförbin-

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

delserna.

Jämsides med de här stora satsningarna, som årligen görs inom alla trafikgrenar, har ett mycket viktigt led i det trafikpolitiska utvecklingsarbetet varit att söka utveckla planeringsinstrumenten. Genom en väl utvecklad trafikplanering skapas också förutsättningar för att få till stånd den nödvändiga integreringen mellan trafikpolitiska åtgärder och närings- och lokaliseringpolitiska målsättningar.

I den trafikplanering som nu pågår ute i länen är sålunda målsättningen att säkra utformningen av ett regionalt stomlinjenät för persontrafiken och detsamma i fråga om godstrafiken.

Trafikpolitiska insatser har också under de senare åren kommit att spela en allt aktivare roll i strävandena att få en balanserad utveckling.

Fraktstödet skall jag bara nämna vid namn. Det har mottagits mycket positivt hittills. Jag vill vidare erinra om den successiva anpassning som sker av olika kommunikationsverks taxor så att de skall främja en regionalpolitisk utveckling, bl. a. Det pågår ett arbete i det avseendet exempelvis när det gäller våra flygtaxor. Den nya trafikpolitiska utredningen, som jag har förstått att alla hälsar med tillfredsställelse, skall närmare ompröva järnvägstaxorna i sådan riktning också. Även bussbidraget skall få en förstärkt sådan effekt.

Möjligheterna att successivt förbättra trafikförsörjningen i landets olika delar ligger i att knyta utbyggnader till en planering och till en prioritering av investeringarna. Vad vi har att göra, vare sig vi vill det eller inte, är att å ena sidan förhindra samhällsekonomiskt slöseri genom oövertänkta och dåligt samordnade satsningar och å andra sidan se till att utbyggnaden blir balanserad med tanke på de regionalpolitiska målsättningarna. Men vad vi definitivt inte kan göra, med det totalt sett begränsade trafikunderlag som vi har och som dessutom är fördelat över ett geografiskt mycket vidsträckt område, är att tillgodose långa, hopsummerade och illa övervägda och oprioriterade önskelistor, som förutsätter samtidig utbyggnad av vägnät, av järnvägar, av flygplatser, av hamnar osv. Det skulle innebära en helt oacceptabel misshushållning med resurserna. Det är nu en gång så att stöd åt allt ger stöd åt ingenting. Och om detta gäller på något område i samhället, så är det inom kollektivtrafikområdet.

Detta, herr talman, har jag bara sagt för att göra klart från regeringens sida att den debatt som skall föras om trafikpolitiken skall vara framåtsyftande. Men den får inte, om den skall ge någon effekt, förlora sig i det som har varit. Den får inte skymmas av ett försök att via önskelistor och löften – eller vad vi vill kalla det – till bygder och regioner göra troligt att vi skulle ha omätliga resurser när det gäller att möta det kollektiva trafikbehovet. Man skall göra vad man kan, inom ramen för de resurser som finns, för att åt alla och envar ge en rimlig service på kommunikationsområdet.

Vad jag har sagt på regeringens vägnar i sommar, vare sig man vill kalla det för ett trafikpolitiskt utspel eller ett försök att följa utvecklingen inom trafikområdet, har haft till syfte att göra klart kanske i första hand för riksdagen men också för alla andra som vill lyssna på det, att vi har att se fram emot en ännu mer progressiv utveckling på trafikområdet under

1970- och 1980-talen än vad vi har upplevt hittills. Jag har sagt att vi har att se fram emot ett trafik- och transportarbete på godssidan om tio år som är dubbelt så stort som det vi i dag skall avveckla. Vi har att vänta ett ökat resande år 1980, och vi måste därför redan nu ordna det på bästa sätt för dem som skall ta hand om vårt arbete om ett antal år, så att de inte ställs inför ännu värre problem än vad vi möter i dag. Det måste därför vara helt riktigt att vid en viss tidpunkt och med ett statistiskt väl dokumenterat underlag, som herr Gustafson i Göteborg hade vänligheten att omnämna, konstatera att tiden nu är mogen för att göra en viss omprövning av gällande trafikpolitiska riktlinjer.

Genom ett sådant utspel, där man aviserar att ett snart tioårigt principbeslut i Sveriges riksdag om trafikpolitiken till vissa delar har överlevt sig självt genom utvecklingens gång, startar man en diskussion som jag inledningsvis sade att jag, efter vad jag har hört i dag, fortfarande med bävan ser fram emot den dag när den nyligen tillsatta utredningen, vars sammansättning jag hoppas kunna offentliggöra innan denna vecka är slut, på allvar skall ta itu med de direktiv den fått av regeringen.

Jag skall strax, herr talman, komma tillbaka till detta. Jag vill nu övergå från de allmänna aspekterna till att mycket kort ta upp några av de synpunkter som i dag framförts av de tre borgerliga representanterna.

Sven Gustafson i Göteborg ironiserade inledningsvis över att jag under sommaren och hösten – flera gånger dessutom – har sagt att det sätt på vilket regeringens nya trafikpolitiska tankegångar har mottagits pekar hän emot att vi kommer att få svårigheter i arbetet att genomföra dessa. Och vad är anledningen härtill? Jo, de borgerliga partierna har sedan lång tid tillbaka varit misstänksamma mot statens järnvägars verksamhet. Man har från olika utgångspunkter försökt att på samma gång älska och aga i detta sammanhang. Man har vid varje givet tillfälle konstaterat behovet av ett väl utbyggt järnvägsnät men har dessutom – ibland nästan i samma andetag – understrukt hur långt efter statens järnvägar egentligen ligger när det gäller möjligheterna att konkurrera. Var någonstans ligger den gemensamma nämnaren i ett sådant resonemang?

Om man hade haft och har ett sådant självklart intresse för statens järnvägar och för järnvägsdrift över huvud taget, hade det naturligtvis åtminstone sett bättre ut, om man hade försökt förstå de svårigheter som statens järnvägar i privatbilismens tidevarv har att brottas med. Det hade åtminstone kunnat begäras att man hade förstått de ekonomiska realiteterna bakom järnvägsdrift, eftersom de inte är unika för Sverige utan är till finnas i alla länder med vår järnvägsstruktur. Men icke så – det hela har närmast gått ut på att misstänkliggöra statens järnvägars konkurrensmöjligheter. Vi har gång efter annan fått höra att det är ett dåligt skött företag, som inte har hängt med i utvecklingen, men såvitt jag har kunnat uppfatta har man aldrig gjort något försök till analys av vad detta har kunnat bero på. Det är nämligen, som jag inledningsvis sade, inte så att järnvägen har övergivit människorna utan snarare tvärtom.

Det är en av orsakerna till att järnvägens ställning i transportmönstret i vårt land kommer att bli mycket diskuterad. Tyvärr tror jag, såvida inte herrar Gustafson, Dahlgren och Lothigius dementerar det, att vi kommer

att få höra detta tal även under kommande år från de partier som dessa herrar representerar. Såvitt jag förstår gör ju deras partier allvarligt menade försök att värna om – kanske till det bittra slutet – de fria krafternas spel när det gäller åkerinäringen.

Herr Gustafson i Göteborg tog upp en sak som jag bara skall nämna litet om, nämligen detta med snitttaxan. Där har utskottet skrivit ihop sig, och jag har ingen anledning att ifrågasätta det riktiga i det. Jag skall absolut inte göra det. Jag vill bara göra en liten kommentar till detta, och den riktar sig inte mot något av de politiska partierna i denna kammare, utan det är bara en randanmärkning.

Har man nu den uppfattningen – och det kommer att bli riksdagens beslut – att snittaxestemmet skall bort, så bör det rimligtvis innebära att man får börja föra samma resonemang när det gäller den privata bussnäringen. Det är ju inte så ovanligt att en tågresa ansluter till en resa med en privat buss sista biten. Jag bara anmäler detta här, därför att det kunde ju vara av intresse att veta om man för resonemanget fram till det som bör vara slutpunkten i den här frågan, nämligen rena rättviseskälet. Om en resa avslutas på en plats till vilken det från tågresans slut går en privat busslinje och icke en SJ-buss, varför skall resenären då tvingas betala en dyrare biljett på den privata bussen än om resan avslutas med en av SJ:s bussar?

Det kunde vara intressant, om tiden medger det, för dem som vill att ge till kärna sin principiella syn på detta.

Jag har en fråga att ställa till herr Gustafson innan jag går över till herr Dahlgren. Herr Gustafson säger, och jag tycker att det är rejält, att tyngre gods bör föras över från landsväg till järnväg i framtiden. Han talar inte bara om det nya gods som vi har att vänta under 1970-talet, den fördubblade godsmängd som vi skall transportera här i landet, utan han konstaterar rent allmänt att tyngre gods bör fraktas med järnväg.

Det är klart att ett sådant uttalande förpliktar, och en komplettering kan väl vara värdefull för oss alla att få lyssna till. Vad lägger herr Gustafson in i orden "tyngre gods bör föras över till järnväg"? Vilka styrningsmedel anvisar herr Gustafson? Det tjänar ju föga till för dem som läser om sådana här debatter att herr Gustafson har tyckt att tyngre gods skall föras över till järnväg, om de inte samtidigt får klart för sig hur det skall gå till. Det här är litet av kärnan i regeringens nya trafikpolitiska resonemang. Vilka fysiska regleringar kan herr Gustafson i Göteborg föreslå – för att leva upp till vad han sade om att tyngre gods bör föras över till järnväg?

Sedan skall jag bemöta herr Dahlgren, som var på mycket dåligt humör i dag. Jag känner inte igen herr Dahlgren, som jag har lärt mig uppskatta som en oppositionspolitiker som inte brukar göra sig skyldig till några förlöjningar – åtminstone har jag inte råkat ur för några. Jag förstår att herr Dahlgren fortfarande grämer sig över att han inte fick gehör för sina i många stycken vettiga yrkanden vid centerpartiets riksstämma i Växjö i somras. Jag har, herr Dahlgren, läst hela referatet inte en gång utan flera gånger, och jag förstår att det tar månader – om inte år – att komma över den avhyvling som herr Dahlgren bestods på den partistämman. Jag skulle själv ha fyllts av förundran över livets

underliga turer om jag hade varit i herr Dahlgrens kläder.

Jag har läst referatet och jag har insett vilken hopplös situation herr Dahlgren befann sig i när han gång på gång försökte tala denna centerpartistämman till rätta i dess önsketänkande en vacker dag i somras. Det var hopplöst, herr Dahlgren, jag förstår det.

Hur skall man behandla en partistämman, där det bland motions- och ändringsyrkandena i trafikpolitiken talas om: bättre kollektivtrafik, större subventionering av SJ, bättre vägar i glesbygden, snabbvägar genom Sverige, fel att bygga snabbvägar genom Sverige, staten måste ta större ansvar för småvägarna, bilismen skall bära sina egna kostnader, fel att belasta bilismen med ökade kostnader, fel att förbjuda långtradartrafik till helgerna, långtradarstopp?

Hur skall någon klara upp detta? Det är otänkbart! Och jag förstår därför att man – efter att ha försökt reda upp sådana ting – avslutade det hela och sade: Vi går över till något annat. Man övergick till något helt annat och konstaterade att förtroenderådet skulle få uppdraget att lägga fram ett trafikpolitiskt program för centerpartiet före höstriksdagen. Det har man sagt. Jag har inte gått och väntat på det, herr Dahlgren, och inte blivit sur över att det inte har lagts fram före höstriksdagen. Men om det nu är som herr Dahlgren säger att man har det här trafikpolitiska programmet i dag – han har dessutom sagt att jag skall få det i dag – är jag naturligtvis tacksam för det. Men sedan säger herr Dahlgren: Vi skall inte presentera programmet nu, för vi tänker använda innehållet till en motion till vårriksdagen. Då blir man naturligtvis ännu mer förskräckt. *Jag* skall få centerns trafikpolitiska program i dag; centern skall använda det till våren i en partimotion. Det stämmer inte. Någonstans är det fel även i den delen, och det må kvitta. Jag skall tala med herr Dahlgren sedan jag fått programmet och fråga om jag får visa det för någon annan före våren när motionen kommer att väckas från centern. Varför måste man hålla på och hutla på detta sätt? Om centerpartiet inte har ett trafikpolitiskt program – såvida inte riksplanens innehåll i den delen skall betecknas så – varför inte säga det då? Varför säga att man skall dela ut det till en och annan som eventuellt kan ha mer intresse av det än andra? Jag tycker ärligt talat att detta inte passar herr Dahlgrens vanliga sätt att bedriva politik. Återgå till den gamla hederliga Dahlgrenska ordningen och försök inte med några centerturer som är dömda att misslyckas långt innan man har satt i gång med dem!

I slutet av sitt inlägg undrade herr Dahlgren varför man sparkar på åkerinäringen och varför åkerinäringen skall beskyllas för att försöka skoja bort statens järnvägar, att lura statens järnvägar. Det är inte alls någon som har gjort det, herr Dahlgren. Jag tillät mig att på Transportarbetareförbundets kongress i somras uttala vårt tack till åkerinäringen och till de anställda inom den. Det finns belagt. Vi är skyldiga dem all respekt. Lastbilstrafiken kommer att fortsätta, och den kommer att öka i vårt land. Fler lastbilar kommer att finnas på våra vägar. Vad regeringen menar är bara att vi skall försöka styra utvecklingen, så att vi inte om tio år har ytterligare 140 000 lastbilar till de 140 000 som vi har i dag, om det nu blir som prognosmakarna säger att den fördubblade godstrafiken

Nr 126

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

kommer att gå på vägarna och inte på järnvägen om vi inte gör någonting åt det.

Vi sparkar alltså inte på åkerinäringen, vi vet vad den gör och den är värd all respekt. Därför är det inte vidare snyggt av herr Dahlgren att på detta sätt försöka skaffa sig alldeles privata sympatier hos den näringen. Men ett faktum är ju ändå -- vi skall väl inte blunda för verkligheten -- att åkerinäringens representanter, i viss mån uppbackade från skilda håll, har satt sig på bakhasorna när det gäller regeringens trafikpolitiska utspel. Man behöver bara gå till åkerinäringens egna tidskrifter för att konstatera det, herr Dahlgren. Det är inte länge sedan jag själv i dess officiella organ läste en artikel härom. Där står det -- och jag förmodar att det inte rör sig om något tryckfel -- i en lång artikel om det utspel som regeringen har gjort: "Befraktaren måste fritt kunna välja mellan olika transportmedel." Resonemanget där går ut på att staten skall hålla sig undan från trafikfrågorna i denna del. Delar herr Dahlgren den uppfattningen att befraktaren skall fritt kunna välja mellan olika transportmedel även efter det trafikpolitiska nytänkande som nu har inletts? Instämmer centerpartiet i tanken att ingenting i framtiden skall få ske när det gäller fördelningen mellan järnväg och landsväg, med risk att omfördelningen annars skall tvinga oss till vissa styrande åtgärder?

Sedan kom herr Dahlgren också in på Öresundsfrågorna. Centerpartiet har såvitt jag förstått -- och att jag har uppfattat det riktigt bekräftades väl av herr Dahlgrens inlägg -- tills vidare ställt sig mycket negativt till en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Man kopplar resonemanget om denna med en rad andra ting, och det må man väl ha rätt att göra. Men är centerpartiet även principiellt motståndare till en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark? Herr Dahlgren undrar om vi har fått något löfte av danskarna att de skall bygga Saltholm i samma veva som vi bygger den fasta förbindelsen. Har Sverige fått ett löfte om att danskarna skall börja bygga Stora Bältbron i samma ögonblick som vi har lovat att finansiera och bygga en vägförbindelse till Danmark?

Nej, herr Dahlgren, vi har inte ens bett om ett sådant löfte. Från svensk sida har vi sagt att vi vill ha en vägförbindelse mellan Sverige och Danmark. Vi förstår danskarnas ekonomiska svårigheter när det gäller att prioritera många dyrbara trafikprojekt, och därför försöker vi öppna en låst förhandlingsposition genom det här utspelet. Vi har sagt att vi inte lägger oss i vad danskarna gör med Saltholm -- för det är en dansk ö, det är en dansk angelägenhet -- lika väl som vi aldrig lade oss i att de byggde Kastrup. Nu skall de kanske bygga en ny flygplats i stället för Kastrup, men varför skall vi just nu lägga oss i var de skall ha sin inrikes flygplats? Det bryr vi oss inte om. Vi har lika liten anledning att fråga dem om Stora Bältbron. Om vi vill kan vi uttrycka en önskan om att danskarna så småningom skall bygga både det ena och det andra, men skall vi lägga oss i deras interna angelägenheter? Det är ju helt otänkbart. Menar verkligen centerpartiet att det skulle vara en form för grannlandspolitik att man skulle gå ut och tala om vad de skall göra på sitt territorium, med sina pengar och med sina prioriteringar?

Herr Dahlgren säger också att centern alltid har velat lösa de trafikpolitiska frågorna i samförstånd. Här skall jag inte förlänga debatten,

men det är nästan häpnadsväckande att höra det. Vi behöver bara gå till den riksdag som vi nu skall avsluta om ca tre veckor – vi kan kanske sträcka oss även till den förra riksdagen för att få litet mer bakgrunds-material – för att förstå hur felaktigt påståendet är att centerpartiet i stora, väsentliga trafikpolitiska principfrågor skulle ha delat regeringspartiets uppfattning. Jag nämner inte frågorna ens vid namn, eftersom de är så färska att vi inte skall trötta kammaren med att räkna upp dem, herr Dahlgren.

Sedan frågas det också varför inte luftfart och sjöfart finns med i den nya trafikpolitiska utredningens direktiv. Det gör de visst, herr Dahlgren. Jag litar på att herr Dahlgren har läst direktiven – det vore mig främmande att påstå att han inte skulle ha gjort det -- men gör som jag har gjort med protokollet från Växjöstämman, läs det en gång till, så skall herr Dahlgren finna att det här visst finns med när det gäller den viktiga frågan om kostnadsansvaret inom transportsektorn. Jag tillät mig också säga det i något sammanhang för några dagar sedan.

Vi skall komma ihåg en sak, och den ligger kanske litet i linje med det som herr Lothigius tog upp, nämligen SJ:s situation rent allmänt. Jag började med den och jag kan kanske också avsluta med den. Många människor frågar sig naturligtvis om vi nu ser framför oss en situation med mycket kraftiga ingripanden och styrningsåtgärder i trafikpolitiken under kommande år. Man kan förstå om de som inte sysslar med detta lätt kan få den uppfattningen genom det som skrivs och sägs i den allmänna debatten. Därför är det angeläget att i ett sådant här ögonblick -- sedan vi har skalat bort allt felaktigt som sägs och kommer att sägas -- konstatera att vi mot bakgrund av den stora förändring som pågått och pågår i vårt samhälle ändå har kunnat hänga med riktigt bra, såvitt man kan förstå, med både kollektiva kommunikationer och individuella sådana. Denna kammare fattar av och till beslut om stödåtgärder inom vår regionalpolitik. I det ligger mängder av beslut som rör kommunikationsfrågor. Vi försöker samtidigt med allmänna, riksomfattande beslut sörja för den trafik som är ryggraden i vår samhällsutveckling, nämligen den tunga trafiken från landsdel till landsdel, genom att bygga ut vägnät, förbättra stamlinjenät för järnväg osv.

I allt detta skall vi se det hoppfulla för framtiden. Vi skall gärna diskutera detaljer, ty det är väl sammanvägda detaljer som till slut ger helheten. Men vi skall naturligtvis akta oss noga för att fördjupa oss i detaljresonemang på ett sätt som kan misstänkliggöra de allmänna, långsiktiga strävandena. Vi skall inte göra så som centerpartiet gör nu exempelvis i sin riksplan. Man skall inte gå ut och göra veterligt för människor som får höra och läsa detta, att de kan vänta sig att få nästan precis allting. Jag kan bara nära den förhoppningen att herr Dahlgren och andra som skall ut och tala för sin politik skall lägga på minnet att man kan få en rekyll i dessa sammanhang. Den som läser centerpartiets riksplans kommunikationsdel skall finna att man på ett mycket, mycket vårdslöst sätt handskas med möjligheterna att infria vad som där tas fram.

Nu föregriper jag den debatt som kommer i kammaren. Jag har ändå tillåtit mig att säga detta, och jag vill sluta med ett enda exempel. Center-

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

partiet säger att vägnätet skall byggas ut överallt, i landets alla delar. När vi går tillbaka och ser vad detta parti exempelvis vid årets riksdag i motioner begärt i vägsammanhang, finner vi att i en partimotion, nr 73, begärs 50 miljoner kronor på tilläggsstat till drift av statliga vägar. Vid ett genomsnittsbelopp på ca 200 kronor per meter vid förstärknings- och förbättringsarbeten — det är ungefär vad man får lägga ut — kommer dessa 50 miljoner kronor, som centerpartiet begär vid årets riksdag, att räcka till ungefär 1 mil väg per län. Förstår ni hur allvarlig den här debatten kan bli, om man inte i tid bromsar upp?

Många andra exempel skulle kunna nämnas. Men, herr talman, som jag började med att säga tänkte jag inte alls yttra mig, och nu har jag snart hållit på längre än alla andra kommer att göra här i dag. Detta får räcka som exempel på att herr Dahlgren och andra, som med de här riktlinjerna för — och tänker föra — en debatt om trafikpolitiken inför 1970-talet, har hamnat fel och på något sätt bör åstadkomma den rättning i leden som alla människor har rätt att kräva när det gäller så vitala samhällsproblem.

Slutintrycket av det som har sagts här av oppositionspartierna är alltså på sitt sätt skrämmande. Skall detta bli inriktningen på diskussionen om trafikpolitiken både i utredningar och på annat håll under 1970-talet, då har vi, herr talman, inte vunnit mycket med de diskussioner som vi har fört fram till i dag.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern vill inte se tillbaka på sommaren, och det förstår jag så väl. På transportarbetarnas kongress betecknade Transports ordförande transportpolitiken som en mörk fläck i arbetarrörelsens historia. På denna kongress sade kommunikationsministern, som nu vill undervisa oppositionen i att föra sakliga resonemang, det som herr Dahlgren tidigare har citerat: "Nu kan de stå där splittrade, osäkra, flämtande och sökande efter ny luft och nya krafter att sätta in på den nya trafikpolitiska uppfattning de lade sig till med — —."

Detta sade alltså kommunikationsministern om oppositionen. Vi använder inte ett sådant ordval. Men om det är någon som har anledning att flämta, så är det väl kommunikationsministern som sprungit ifrån sina tidigare ståndpunktstaganden för att klara sin egen kongress och nu sätter i gång den utredning som han var så ivrig att bekämpa förra året här i riksdagen.

Kommunikationsministern tog emellertid också upp en del sakfrågor, och dessa tycker jag vi skall diskutera. Självt var jag i mitt första anförande mycket kortfattad när det gäller vad som har varit. Jag bara konstaterade, i likhet med en stor socialdemokratisk tidning, att kommunikationsminister Norling framstår som syndaren som sent omsider vaknat, och det är utmärkt.

I sakfrågorna har alltså vi från oppositionens sida begärt en ny järnvägskostnadsutredning. Vi inom folkpartiet har sagt: Man skall inte lägga ner en meter järnväg mot kommunernas vilja förrän det nuvarande trafikpolitiska utredningsarbetet är färdigt. Vi har sagt att man bör föra

över tyngre gods i fjärrtrafik på järnväg.

Då frågar kommunikationsministern: Vad menar ni med det? Vilka fysiska regleringar vill ni nu ha?

Det tycker jag är verkligen skrämmande, att det första kommunikationsministern tänker på när det gäller att få mera gods över på järnväg är fysiska regleringar. Det har han inte vågat säga i direktiven. Är detta nu de nya signalerna? Vi vill i första hand ge SJ större möjligheter, som också framgick av mitt första anförande.

När det gäller snittaxan vet kommunikationsministern mycket väl att vad det nu gäller är det förhållandet att ett trafikföretag utfärdar tur- och returbiljetter och sedan ändå begär ytterligare ersättning.

Beträffande vägarna talar kommunikationsministern om långa, illa genomtänkta önskelistor. Menar alltså kommunikationsministern att vägverkets petita, där man säger att man haft reellt minskat anslag till vägbyggnad nu i sju års tid och att det pågår en verklig kapitalförstöring på våra vägar, skulle vara illa genomtänkta önskelistor?

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Det är kanske inte så underligt att vi tar upp den här debatten, herr kommunikationsminister, med tanke på vad som har hänt i sommar. Det är ju det enda tillfälle vi har att i riksdagen diskutera trafikpolitik och få tillfälle att öga mot öga kollationera händelseutvecklingen.

Kommunikationsministern har i sommar talat om borgerligt falskspel i trafikpolitiska diskussioner. Då undrar man om vi egentligen inte här borde söka klara ut vad som är "borgerligt falskspel" i trafikpolitiska diskussioner. Jag kan förstå att kommunikationsministern vill värja sig mot sina egna och mot den kritik som har förekommit bl. a. mot SJ. Men låt det då inte falla över oss i oppositionen!

Kommunikationsministern har haft tillfälle att studera de motioner som bl. a. moderata samlingspartiet väckte i januari månad detta år, och av dem framgår ganska klart hur vi ser på trafikpolitiken. Låt mig bara framhålla att när det gäller de kommunikationskrav som vi har säger vi t. ex. så här:

"Det finns ett klart samband mellan ett lands standard på kommunikationsområdet och ett lands materiella standard i övrigt. En tillfredsställande vidareutveckling av ett lands materiella standard förutsätter vidare möjlighet till val mellan olika kommunikationsalternativ och fortlöpande standardutveckling av dessa. Även om denna i möjligaste mån bör få ske i fri konkurrens kan man inte avvara en övergripande samhällelig planering som syftar till att skapa ordning och reda i trafiksystemet." Därför anser vi att det inte kan råda ohämmad frihet i konkurrensen.

Vad menar vi då? Jo, vi menar att dessa saker skall klaras upp i samarbete med näringslivet och med alla de instanser som fordrar vettiga och bra kommunikationer.

Beträffande SJ säger vi följande:

"Vi finner det vidare angeläget att SJ försöker göra sin del av den

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

kollektiva trafiken mera attraktiv och bättre anpassad till trafikanternas önskemål och behov. Det är sannolikt att järnvägstrafiken kommer att spela en avgörande roll i den framtida trafikförsörjningen både när det gäller fjärrgodsbefordran och när det gäller snabb personbefordran på långa avstånd liksom pendeltågstrafik i våra största tätortsområden." Jag är övertygad om, att om vi får en saklig debatt och klara riktlinjer – som utredningen knappast har fått – och om vi på så sätt får ett gott underlag för de beslut som skall fattas, så kommer vi också att klara upp frågorna gemensamt och lösa de problem som måste lösas på kommunikationsområdet här i landet.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Statsrådet Norling tyckte att jag var på dåligt humör i dag, och humöret kan naturligtvis växla. Men speciellt dåligt tycker jag inte att mitt humör är. Däremot skall jag gärna erkänna att jag blev uppriktigt ledsen i somras, när jag tog del av statsrådets uttalande. Det var första gången under ett nära 30-årigt politiskt arbete som jag upplevde att socialdemokraterna sprang ifrån vad de tidigare sagt. Dittills hade jag upplevt det så, att om vi hade träffat en överenskommelse, så stod socialdemokraterna för den. Men i det här fallet svängde statsrådet Norling och intog helt andra attityder.

Nu fortsatte statsrådet med att initierat och med stor inlevelse berätta om centerpartiets partistämma, och det var ju vänligt. Det gläder oss att stämman tilldrar sig uppmärksamhet. Men frågan är vad sådant nyttar denna debatt. Det nyttar väl ingenting att jag står här och berättar om alla motioner som behandlades på den socialdemokratiska kongressen. De handlade bl. a. om att all godstrafik skulle tillföras SJ. Olika motionärer krävde: Höj skatten på lastbilar, sänk priserna för alla transporter på SJ, rusta upp vägarna 305 och 632, slopa klassindelningen på SJ, osv. Och till allt det sade den socialdemokratiske partistyrelsen nej. Det är sådant som händer på en kongress eller på en partistämma.

Om jag vore i statsrådets kläder skulle jag inte ha så stort bekymmer för vårt beslut i Växjö. Vi upplever det som viktigt att de människor som kommer till vår stämma får säga sin mening, och det fick de göra i Växjö. Det tog också partistämman intryck av. Partiets förtroenderåd fick då i uppdrag att sammanställa allt och ge ut programmet.

Statsrådet ifrågasatte om det programmet över huvud taget finns, eller om jag står här och ljuger. Herr Norling sade också att programmet skulle utges före höstriktsdagen, men det vet jag inte om vi sade. I stället var det väl så att partiets förtroenderåd – som består av över 100 människor, ombud för alla distrikt här i landet – skulle ta ställning till frågorna under hösten. Och nu var det så lyckligt att de var samlade den 16 oktober, och då tog de det trafikpolitiska programmet, och den 17 oktober inledde riksdagen sin höstsession. Även i det fallet har vi sålunda uppfyllt de krav som statsrådet ställt på oss.

Här finns nu det trafikpolitiska programmet, och det skall bli mig inte bara en glädje utan också en ära att få överlämna det till statsrådet och till alla de vänliga människor som är intresserade och vill ta del av det.

Det är omöjligt att i ett kort genmäle hinna besvara alla de frågor och bemöta alla de påstående som statsrådet gjorde. Det är möjligt att jag får anmäla mig på nytt i debatten för att klara ut detta. Statsrådets påstående här är nämligen helt orimliga, så pass orimliga att de inte kan få stå oemotsagda, men jag hinner inte bemöta dem på den korta tid jag nu har till förfogande.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Mina ärade meddebattörer har varit föredömligt kortfattade, och jag skall fatta mig ännu kortare.

Jag konstaterar att jag egentligen inte fått svar på någonting. Herr Dahlgren sade att han inte hade tid – det kan han reparera. Herr Gustafson i Göteborg undvek att svara på de frågor jag ställde till honom. Herr Lothigius lovade att allt skulle bli bra, om vi bara fick i gång utredningen. Eftersom det bara är några dagar tills den kommer i gång, så litar jag på att detta osäkra debatterande om vad man står och inte står för i moderata samlingspartiet nu är en avslutad historia.

Herr Gustafson i Göteborg vill inte svara på hur han tänker sig att de tunga transporter ska föras över till SJ. Det är viktigt för åkeribranschen att få besked, herr Gustafson. Är ni beredda att acceptera ökade ekonomiska belastningar på lastbilstrafiken? Eller är ni beredda att acceptera fysiska styrningsmedel? Ni måste ju ha en uppfattning om det, eftersom ni är på det klara med målet – att tunga transporter ska föras över till SJ. Kan vi få en förklaring till hur det hänger ihop att ni i dag inte är beredda att svara på vilka medel man ska använda för att föra över gods från vägen till järnvägen? Det här är ju ett utsökt tillfälle att ta död på alla de rykten och tankegångar som svävar i kring om att folkpartiet har ett intresse av att skydda lastbilstrafiken även framgent. Om man inte intar den attityden utan är beredd att förutsättningslöst diskutera ett överförande till SJ av tunga transporter nu och framgent, är det såvitt jag förstår mycket enkelt att säga det och dessutom tillägga med vilka medel detta ska ske. Man har att välja mellan skatter, fysiska regleringar och möjligtvis någonting annat. Det är inte många möjligheter som ges, herr Gustafson, när det gäller att ta ifrån vägarna transporter och lägga på järnvägen. Det är väl enkelt att nu åtminstone säga att folkpartiet är berett på någon form av reglering i dessa sammanhang. Om nu inte herr Gustafson kan svara på vilken form av reglering man ska använda sig av, så ligger det väl ändå nära till hands att säga att ni är beredda att diskutera reglerande åtgärder i sammanhanget.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det är mycket intressant att följa kommunikationsministerns argumentering. Han har sagt att han tycker att man bör föra över tyngre gods i fjärrtrafik från lastbil till järnväg. Han har inte sagt vilka medel som ska användas för detta. Han är ansvarig för trafikpolitiken här i landet.

I dag har det genom ett yttrande framkommit att kommunikationsministern kanske i första hand tänker sig fysiska regleringar. Det är inte

den patentmedicin vi inom folkpartiet tänker oss. Vi vill i första hand öka SJ:s möjligheter att konkurrera med åkeribranschen. Det tycker jag är riktigt. Sådana möjligheter har SJ inte i dag, delvis på grund av det taxestystem som finns, delvis på grund av tillämpningen av de nuvarande principerna – jag har tidigare nämnt exempel på detta. I vårt transportpolitiska program har vi den uttalade målsättningen att föra över tyngre fjärrgodstrafik på SJ. Det kommer vi att arbeta för. Men de fysiska regleringar som kommunikationsministern tydligen ser som den förnämsta lösningen är vi mycket skeptiska mot – låt mig säga det. Vi har inga goda erfarenheter av detta tidigare.

Det här är min sista replik, varför vi kanske får fortsätta denna diskussion i ett annat sammanhang.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Statsrådet sade att oppositionen är åkeribranschens företrädare mer än SJ:s. Vad jag sagt om åkeribranschen står jag för. Om statsrådet hade lyssnat till mitt inledande anförande skulle han ha hört att jag sade: Långväga godstransporter bör i så stor utsträckning som möjligt företas med järnväg, så att landsvägsnätet kan avlastas.

Jag hoppas att denna fråga därmed är klar statsrådet och mig emellan.

Men i sitt första anförande fortsatte statsrådet med att säga, att borgerliga politiker är falskspelare när det gäller SJ. Vad finns det för grund för det påståendet? I vilket sammanhang har jag gjort mig skyldig till något sådant? När har centerpartiet verkat för att SJ inte skulle få de medel som regeringen föreslagit? När lade vi ett lägre bud än regeringen när det gäller SJ? Det vore intressant om statsrådet ville upplysa om det.

Sedan tar statsrådet upp frågan om anslagen till vägarna och kommer in på vårt regionalpolitiska program. Han säger att det är stor skandal att centerpartiet går ut och pratar så här i bygderna. Varför talar herr statsrådet inte om de summor vi verkligen begärt? 50 miljoner kronor gör endast 1 mil ny väg i varje län, och vart kommer man med det, frågar statsrådet. Det finns förfärligt många människor som skulle vara glada om de finge en mil väg ytterligare i varje län – det kan statsrådet vara övertygad om. Men vi har också begärt att 100 miljoner kronor av särskilda beredskapsmedel skall överföras till vägbyggen – det föreslås i en motion som väckts under hösten. Om statsrådet summerar våra krav blir summorna betydligt större än han här gör gällande.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag hann i min första replik inte med vad jag skulle säga. Jag hade tänkt ta upp det som herr statsrådet sade om den kollektiva trafiken i förhållande till biltrafiken och godstrafiken. Jag vill återigen understryka att moderata samlingspartiet vid flera tillfällen framhållit nödvändigheten av att i olika sammanhang ge SJ sitt stöd. I mitt anförande sade jag, att när 1963 års trafikbeslut fattades ansåg jag att man skulle försöka nollställa mellan SJ och den övriga trafiken, dvs. ta bort alla de orimliga kostnader som redan då låg på SJ, för att därigenom få fram en bättre konkurrenssituation. Vi har också i olika sammanhang

uttalat att vi är beredda att ge vissa anslag för denna kollektiva trafik. Jag vill nämna det för att det inte skall uppstå några missförstånd.

Även om jag i stort sett tycker att direktiven för den nya utredningen är bra görs där vissa övermaga uttalanden. Den saken kan vi diskutera senare. Jag förutsätter emellertid att vi, när denna utredning lägger fram sina fakta, i lugn och ro kan diskutera hela trafikpolitiken och att vi därvid kommer att uppnå större samförstånd än det som – på grund av kommunikationsministerns utspel i somras – varit möjligt att uppnå i denna diskussion.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Herr Gustafson i Göteborg vägrar att svara på frågan om vilka åtgärder folkpartiet är berett att vidta för att svara upp mot sitt uttalande, att tyngre transporter bör föras över från landsväg till järnväg. Det är bra att vi får konstatera, att folkpartiet i dag inte är berett att tala om vilka medel det vill använda i detta arbete. Det visar på vad jag sade när jag stod i talarstolen för en stund sedan, nämligen att vi har att vänta oss bekymmersamma diskussioner framgent om dessa viktiga frågor.

Ett parti med ansvar skall naturligtvis inte behöva några längre stunder för att fundera på vilka medel man skall använda för att uppfylla det man säger att man vill göra. Det är den enkla sanningen. Herr Gustafson i Göteborg har inte anvisat andra medel än att han inte vill höra talas om några fysiska regleringar. Nu sade jag inte, herr talman, att vi abrupt skall införa dessa fysiska regleringar, utan jag frågade om folkpartiet var berett att bland de metoder man kan begagna också använda fysiska regleringar i detta arbete.

Herr Dahlgren framhåller att långväga transporter i så stor utsträckning som möjligt bör gå med järnväg, vilket är en sådan där svepande formulering som man kan gå ut och tala om var man vill. SJ sliter, släpar och slåss med konkurrensen i dag för att kunna få så mycket som möjligt av den långväga trafiken. Men regeringen har bedömt det så, att det nu inte räcker med SJ:s egen kraft, utan här måste statsmakterna gå in och försöka rätta till åtminstone för framtiden det som gått snett i trafikpolitiken.

Herr Dahlgren sade också: Nämner ett enda exempel, där centerpartiet gått emot någonting som skulle ha förbättrat SJ:s ekonomiska situation. Ja, herr Dahlgren, minnet är väl inte så dåligt, varken hos herr Dahlgren eller hos mig, att vi inte minns åtminstone ett år tillbaka i tiden. Om 14 dagar skall vi på nytt ta upp samma förslag som vi behandlade före jul i fjol. Det finns alltså ganska snart chanser att leva upp till den goda viljan när det gäller att se till att SJ får rationalisera och förbättra sitt ekonomiska resultat. Det är ju inte ett år sedan som de borgerliga partierna tillsammans med vänsterpartiet kommunisterna frantog SJ en möjlighet till en viss rationaliseringsförbättring.

Det finns även andra exempel. Jag tänker på de tillfällen – även om det nu inte för ögonblicket rör SJ – när vi försökt diskutera fram förslag om överlastavgifter osv. Man skall inte, herr Dahlgren, vara så vårdslös med sanningen, när man skall försöka värja sig mot det man inte velat göra i dessa sammanhang.

Slutligen, herr talman! Jag sade i somras att jag trodde att de flesta människor i detta land delar vår uppfattning, att alla längre godstransporter bör gå med järnväg när så är möjligt. Det finns, såvitt man kan förstå, inget motiv för att lastbilar skall rulla på våra vägar, när järnvägen är ett fullgott alternativ. Här måste vi lära om, vare sig vi tillhör det ena eller det andra politiska partiet. Vi måste utnyttja järnvägen av en rad skäl. SJ har i dag bekymmer, ekonomiskt och på annat sätt, vilket är ett grundskäl till att vi skall använda järnvägen mera. Det finns också en rad andra skäl, t. ex. trafiksäkerheten. Varje år dör fortfarande över 1 000 människor på våra vägar och 20 000 skadas. Jag är den siste att påstå att detta är långtradartrafikens fel, men i en samlad trafikbild utgör den tunga trafiken ändå ett orosmoment när det gäller trafiksäkerheten. Det är inte samhällsekonomiskt försvarbart att ödsla våra resurser på det sätt vi gör nu. När det gäller att styra trafiken så att järnvägen får spela den roll i trafikarbetet som den spelade tidigare kan vi göra en hel del ting. Om vi kan åstadkomma det genom åtgärder som samtidigt minskar trängseln på våra vägar, minskar olycksfallen i trafiken, förbättrar miljön genom minskat buller och mindre mängd avgaser, så att vi får en renare luft, och dessutom bidrar till att våra ekonomiska resurser används på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt – då, herr talman, skall vi naturligtvis vidta dessa åtgärder. Det är det regeringen syftar till med sitt trafikpolitiska utspel, som nu har lett fram till den trafikpolitiska utredning som jag hoppas startar sitt arbete om bara halvannan vecka.

Är inte detta, ärade oppositionspolitiker, målsättningar som vi kan vara överens om: att fortsätta det utredningsarbete som pågår rörande trafiken på alla tänkbara plan i samhället, att bortse från försök att av och till rädda en omöjlig trafik på våra vägar, att hela tiden försöka förbättra SJ:s trafikunderlag, förbättra miljön och allt vad därtill hör?

Jag tycker att det skulle kunna vara konklusionen av den trafikpolitiska debatt som här har förts, och det skulle också, om man fick instämmande i detta program, kunna leda till att vi finge alla att stå bakom en sådan trafikpolitik.

Herr talmannen anmälde att herr Dahlgren anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Herr PERSSON i Heden (c):

Herr talman! Jag är litet förvånad över att kommunikationsministern använde halva sin tid i debatten till att redovisa diskussioner på centerstämman. Det måste väl ändå ha varit bättre att här sakligt och lugnt diskutera den problematik som berör dagens trafikpolitiska ämne.

Herr Norling undrar varför man är så dyster och målar en så allmänt mörk bild av trafikpolitiken. Jag vill bara hemställa till statsrådet Norling att resa ut på våra vägar och tala med våra vägdirektörer ute i länen. Då får han klart för sig att det finns all anledning att vara dyster inför utvecklingen. Se vidare på SJ:s politik i olika avseenden!

Jag tänker bl. a. på tidtabellerna för tågen, som i många avseenden inte överensstämmer med människornas möjligheter att resa. SJ:s tågtider är mångenstädes inte synkroniserade med olika linjer.

Här har nämnts snitttaxan inom SJ, och kommunikationsministern frågar, varför man då inte anmärker också på de privata busslinjerna. Men det måste väl ändå vara en väsentlig skillnad, om exempelvis SJ i stället för att köra ett tåg en viss sträcka på banan sätter in en SJ-buss och tågbiljetterna inte gäller utan tillägg på dessa bussar. Då måste det väl vara fel med SJ:s trafikpolitik. Detta kan inte jämföras med den privata busstrafiken.

Så utropar statsrådet, att ett antal miljarder har kommit våra vägar till godo under en viss period. Ja, det är sant, men statsrådet glömde att samtidigt tala om att bara ungefär hälften av de miljarder i bilskattemedel och pengar som inflyter av direkta och indirekta skattemedel används till detta ändamål. Om man hade följt gamla tidigare vedertagna principer, skulle det sålunda ha funnits mera pengar till våra vägar och till andra dylika ändamål.

Det har talats om de samförståndslösningar som vi i detta hus många gånger försökt åstadkomma i trafikutskottet. Enligt det sätt, på vilket kommunikationsministern i dag resonerar, utgör en samförstånds lösning endast ett accepterande av regeringens förslag och tankegångar. Men jag föreställer mig att det inte går till på det viset i en demokrati; alla har sin uppfattning, framför den och har också rätt att så göra.

Det har talats om hur vi skall kunna föra över godstrafiken från vägarna till SJ. Vi är säkerligen alla överens om att försöka lätta på de hårt belastade vägarna när det gäller godstrafiken. Om SJ hade möjligheter att tillnärmelsevis konkurrera med de privata åkarna såväl i service- som i prishänseende, skulle denna sak inte behöva diskuteras. Härvidlag tänker jag inte minst på själva servicen. Jag är lantbrukare, och jag vet att under vår- och sommarmånaderna då belastningen är stor går jordbruksmaskinerna ofta sönder, eftersom de är i intensivt bruk. Man måste därför ha nya delar till dem. Servicestationerna säger då: Skicka för all del inte maskindelen med tåg, för då kan vi inte köra i gång maskinen på flera dagar. Ja, det är faktiskt så, och SJ har genom denna försämrade service fått minskad godsmängd att transportera.

Kommunikationsministern sade att vi kan medverka till rationaliseringar och kostnadsbesparingar inom SJ. Han syftade då på förra årets beslut om SJ-organisationen och det nya förslag som kommer att behandlas om ca 14 dagar. Jag tror att statsrådet talar mot bättre vetande, när han säger att SJ därmed skulle kunna spara pengar i nuläget -- summan angavs i förra årets proposition till 35 miljoner kronor, om jag minns rätt. Så är inte fallet. Statsrådet Norling vet lika bra som alla andra att denna besparing sker på lång sikt. Vi skall emellertid inte diskutera detta nu, eftersom vi säkerligen får tillfälle därtill senare under denna riksdag.

Detta, herr talman, bara i förbigående med anledning av herr Norlings första debattinlägg. Jag vill i övrigt helt kort säga några ord om ett par detaljer i den trafikpolitiska målsättningen och de förslag som här föreligger. Herr Dahlgren har på ett utmärkt sätt redovisat centerns uppfattning om trafikpolitiken. Jag vill endast tillägga något i sammanhanget.

Med viss oro följer man utvecklingen inom SJ. De omfattande

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

nedläggningar av bandelar som under senare år ägt rum gör det motiverat att ifrågasätta huruvida SJ framöver kan upprätthålla en tillfredsställande trafikförsörjning här i landet. Detta sagda är inte någon kverulans, statsrådet Norling, utan endast ett konstaterande av fakta. Många orter står i nuläget redan utan någon ordnad trafikförsörjning.

För närvarande trafikerar SJ ca 12 000 bankilometer, medan sträckan för 20 år sedan uppgick till 17 000. Det betyder att 5 000 bankilometer nedlagts under denna tid, dvs. nära 30 procent. Till yttermera visso aviserar SJ-ledningen ytterligare nedläggningar. I övrigt har en avsevärd försämring av servicen för allmänheten ägt rum. Järnvägsstationer har lagts ned, eller är obebakade. Detta utesluter en del orter, människor och näringsliv från att dra nytta av järnvägen som transportföretag. I rättvisans namn vill jag i sammanhanget säga att statsrådet Norling här har gett till känna att någon nämnvärd nedläggning av järnvägslinjer inte kommer att äga rum under den regionalpolitiska utredningens arbete som nu är i full gång ute i länen och i vissa kommuner, och det är ju tacknämligt. Vad som menas med "inte någon nämnvärd nedläggning" vet vi inte, men jag föreställer mig att man kommer att vara mycket försiktig med nedläggningar.

Det har som sagt skett stora nedläggningar av järnvägsnätet — en nedskärning med nästan 30 procent jämfört med när nätet var som störst. Om busslinjerna på ett riktigt sätt hade ersatt de nedlagda järnvägslinjerna skulle det ha varit mindre att säga i det här sammanhanget. Då hade man i varje fall kanske kunnat lösa transportproblemet i fråga om persontrafiken på ett ganska bra sätt. Men så har inte skett. Många av SJ nu upprättade busslinjer — jag vill tillägga givetvis även enskilda busslinjer — kan fortleva bara därför att kommunerna ute i landet i icke ringa utsträckning får anslå stora årliga belopp till dem. Det är väl ändå fel att kommunerna med egna medel skall subventionera statens transportföretag. De s. k. olönsamma busslinjerna liksom järnvägslinjerna måste finansieras via statsbudgeten.

Den nu pågående regionala trafikplaneringen medför visserligen en dämpad nedläggningstakt fram till den 1 oktober 1974. Men det gäller inte busslinjerna utan i huvudsak järnvägslinjerna. Busslinjerna upprätthålls som nämnts i stor utsträckning med hjälp av kommunala garantier.

I motionen 249 till årets riksdag har centern hemställt om en utredning om järnvägsnätets framtida utformning. Det bör vara en parlamentariskt sammansatt kommitté som arbetar skyndsamt, vars resultat riksdagen tar ställning till och som samordnas med den kommunala trafikplaneringen. Jag är förvånad över att det socialdemokratiska partiets ledamöter i trafikutskottet inte har gått med på detta förslag. En dylik utredning, som samordnas med den regionala trafikplaneringen, ger riksdagen möjlighet att besluta om en framtida trafikpolitik vilken skapar förutsättningar att upprätthålla en tillfredsställande trafikförsörjning i landets alla delar. Här inbegrips givetvis också busslinjenätet. Det är en nödvändighet att lösa trafikfrågorna om vi över huvud taget skall kunna genomföra vår riksplan. Hur den kommer att se ut vet vi ännu inte, om riksdagen tar regeringens förslag i dess helhet eller om man går på motionernas ändringsförslag.

Jag ber således, herr talman, att på den punkten få yrka bifall till reservationen 1.

I reservationen 3, som jag också ber att få yrka bifall till, hemställs om en samordnad satsning på kollektivtrafiken. Det behövs sannerligen en samordning av de olika trafikmedlen, såväl tåg, buss som flyg. I sammanhanget bör heller inte resorna över korta distanser förglömmas. Det gäller alltså att samordna den regionalpolitiska utredningen med de kommunala, lokala utredningarna för att lösa gods- och persontrafikfrågorna på ett ändamålsenligt sätt. För närvarande finns ingen sådan samordning. Det är liksom om varje transportsystem är sig självt nog. Så upplever man det i många avseenden. Ett skolexempel är ju, som flera gånger i debatten här har framförts, SJ:s s. k. snitttaxa.

Det är sålunda en mängd frågor och problem som i detta avseende måste samordnas. I arbetet i såväl trafikutskottet som här i kammaren när det gäller trafikpolitiken ävensom i den trafikpolitiska delegationen måste vi få uppleva att man söker samordna frågorna så mycket som möjligt och gemensamt försöker lösa dem och inte bara från den här talarstolen från regeringshåll våldsamt klandrar andra partier och andra partiorganisationers konferenser för deras sätt att diskutera. En samordning skall inte ske endast på av regeringen dikterade villkor, utan man skall — som vi har gjort i trafikutskottet oändligt många gånger; jag hoppas att det inte kärvar till i fortsättningen — försöka att gemensamt samordna och lösa frågorna, till gagn för hela svenska folket. Jag tänker då också på den riksplan som skall beslutas om.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Här har efterlysts utskottsmajoritetens inställning till förslaget om en utredning beträffande järnvägsnätets framtida utformning. Som järnvägsman vill jag gärna betona att frågan om järnvägsnätets framtida utformning ligger mig varmt om hjärtat. Orsaken till att jag inte har velat biträda yrkandet i utskottet är helt enkelt att jag tycker att man bör uppträda konsekvent och logiskt.

Vi har tidigare framlagt motioner där vi ställt yrkandet om att man skulle tillsätta nya utredningar för att se över riktlinjerna för trafikpolitiken. Denna gång ville vi inte framföra det yrkandet med hänsyn till att regeringen har tillsatt en utredning för att syssla med den regionala trafikplaneringen. Mot bakgrunden därav tycker jag att det skulle vara inkonsekvent av oss att nu gå in för en ny utredning som gäller järnvägsnätets framtida utformning, en fråga som ju i så hög grad kommer att beröras av denna regionaltrafikplanering. Därför är min uppfattning den att vi bör avvakta resultatet av den utredningen innan vi tar ställning till huruvida man verkligen behöver en utredning om järnvägsnätets framtida utformning.

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Herr Persson i Heden sade i början av sitt anförande att det varit önskvärt om statsrådet Norling hade varit mera saklig i sitt inlägg i stället för att ägna sig åt centerpartistämman. Jag skall inte dra några sådana slutsatser. Jag vill bara säga att vi skall försöka att i någon

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

mån vara sakliga, om vi nu inte har varit det. Den sakligheten skulle för min del närmast bestå i att säga något om utskottet och dess sätt att se på det 15-tal motioner som väcktes redan under värriksdagen i anslutning till trafikpolitiken.

På grund av arbetsbelastning blev behandlingen av de här motionerna uppskjuten till höstriksdagen och därför kommer de upp just nu. Det var givetvis tråkigt sett ur motionärernas synpunkt att det blev så – men det förelåg enighet om den proceduren i utskottet i våras – för sedan har det ju hänt en hel del ting just inom det här stora samhällsavsnittet. Detta har ju redan diskuterats i olika inlägg under denna debatt, men jag tar mig i alla fall friheten att erinra om att det var den 29 september som departementschefen aviserade den utredning som nu har tillsatts och offentliggjorde de direktiv som denna utredning har att arbeta efter. Självfallet kom då alla dessa motioner i ett helt annat läge – man skulle kanske vilja beteckna det som ett sämre utgångsläge.

För att något återgå till vad utskottet har sagt i anslutning till motionerna och direktiven, som har redovisats i olika avsnitt, skulle jag vilja ägna några minuter åt att något rekapitulera vad som sägs i trafikutskottets betänkande nr 18 om de trafikpolitiska frågor som här har diskuterats.

Man slår först och främst fast att den utredning vilkens sammansättning, som statsrådet har sagt, kommer att bekantgöras under veckan framför allt har till uppgift att försöka skapa betingelser för en samhällsekonomiskt riktig utveckling och fördelning av transportarbetet. Man tar också i direktiven upp ett resonemang om 1963 års principbeslut och säger därvid att detta skulle uppnås ”dels genom en avveckling av olika föråldrade och utvecklingshämmande regleringar inom järnvägs- och landsvägstrafiken, dels genom en tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen innebärande att varje trafikgren i princip själv borde svara för de kostnader den förorsakade det allmänna”.

Denna gamla målsättning skall självfallet enligt det nya utredningsuppdraget bli föremål för en översyn. Utskottet skriver vidare:

”Det har enligt direktiven efter hand framstått klart att man i vidare utsträckning än som förutsattes vid 1963 års trafikpolitiska beslut måste förena den marknadsmässiga rörelsefriheten med en planmässig samordning och styrning. Inom den ram och på de villkor som bestäms genom åtgärder av sistnämnda slag skall möjligheter finnas för trafikutövarna inom resp. trafikgrenar att i marknadsmässiga former göra sig gällande efter sina särskilda förutsättningar.”

Det skall också ankomma på denna nya utredning att närmare pröva härmed sammanhängande problem och framlägga förslag till konkreta handlingsnormer mot denna bakgrund. De sakkunniga skall vidare i detta sammanhang ha samråd med vägkostnadsutredningen, som bl. a. överväger de teoretiska och praktiska förutsättningarna för prissättningen av det allmännas tjänster inom vägtrafiksektorn.

Det skulle föra för långt att citera direktiven i deras helhet. Anledningen till att jag här tagit upp dem är att de 15 motioner som behandlats enligt utskottsmajoritetens uppfattning också fått stöd i de direktiv som är utfärdade. Det är närmast mot denna bakgrund som jag

skulle vilja säga att det borde ha funnits alla förutsättningar för att utskottet skulle ha kunnat bli enhälligt i sitt betänkande över dessa 15 motioner.

Men av — jag vågar säga det — kända skäl var det inte möjligt att nå denna enighet i utskottet. Motionärernas företrädare i utskottet kände sig föranlåtna att avge reservationer, som visserligen inte avviker särskilt mycket från utskottsmajoritetens skrivning men som i alla fall visar att det ur deras synpunkt var i högsta grad angeläget att på något sätt avvika från denna. Jag tycker personligen att detta var helt enkelt onödigt, eftersom de synpunkter som här framförs — med något litet undantag — helt sammanfaller med vad utskottet skriver om innehållet i de direktiv som den nya utredningen nu skall ge sig i kast med. Därför har det funnits förutsättningar för utskottet att bli enigt om den skrivning som majoriteten förelagt riksdagen.

Jag tror att jag kan sluta här. Det finns ingen anledning att förlänga debatten ytterligare. Det väsentliga har redan sagts, inte minst genom de inledningsanföranden som hållits från oppositionens företrädare och det svar som departementschefen har lämnat. Därför kan jag sluta inlägget med att yrka bifall till utskottets förslag på samtliga punkter. Jag gör det samtidigt som jag beklagar att utskottet inte har kunnat samfällt gå fram efter de linjer som utskottsmajoriteten redovisat. Det har som sagt funnits förutsättningar för detta, men av olika taktiska skäl tog man inte vara på den möjligheten.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Utskottets värderade vice ordförande sade att trafikutskottets beslut om att flytta behandlingen av motionerna till hösten var enhälligt, och det är alldeles korrekt. Sedan sade herr Mellqvist att detta kanske gav motionerna ett sämre utgångsläge. Jag skulle vilja säga tvärtom. Det gav motionerna ett bättre utgångsläge.

Jag betonade redan i mitt första anförande att när det gäller direktiven för den långsiktiga utredningen finns det inte några divergenser mellan majoriteten och reservanterna. Det vi velat framhålla är att vi tycker att vissa åtgärder bör vidtas under tiden utredningsarbetet pågår. Förhållandena på trafikområdet är nämligen sådana att man måste vidta åtgärder utan dröjsmål.

Dessutom har vi avgivit en reservation, nr 3, där vi begär en samordning av det forsknings- och utvecklingsarbete som för närvarande äger rum på kollektivtrafikteknikens område. Jag kan säga att på den punkten hade vi en önskan och en förhoppning om att alla utskottets ledamöter skulle kunna komma överens. Vad som där tas upp tycker jag är en angelägenhet av mycket stor vikt.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill bara erinra utskottets ordförande om att i utredningsdirektiven talas om prioritering. Utredningen skall efter hand redovisa sina synpunkter på vissa i direktiven angivna frågor som bör behandlas med förtursrätt. Utredningen kommer alltså att under hand redovisa synpunkter på olika frågor som är av sådant vitalt intresse att de

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

måste lösas utan avvaktande av utredningens slutresultat.

Reservationen 3, som herr Gustafson tog upp, gäller ett forsknings- och utvecklingsbolag för kollektivtrafikteknik. Det är i och för sig ingen nyhet. Vi har haft den frågan uppe tidigare. Utskottet behandlade den i fjol och skrev ganska utförligt, för att inte säga mycket utförligt, om den motionen. Det har inte framkommit några nyheter sedan i fjol, och därför står utskottsmajoriteten kvar vid sin ståndpunkt. Vi har redan Svenska utvecklings AB och styrelsen för teknisk utveckling. Där finns de förutsättningar som behövs för att följa den tekniska utvecklingen på området.

Det är mot den bakgrunden som utskottsmajoriteten inte kan biträda motionen.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp) kort genmäle:

Herr talman! Vad beträffar de mera kortsiktiga åtgärderna skall ju utredningen, som jag också sade i mitt första anförande, komma med delbetänkanden. Men även om man prioriterar vissa frågor, riskerar vi att det tar en icke obetydlig tid innan utredningen blir färdig. Därför finns det anledning, anser vi, att dra upp riktlinjer för vad som skall ske under tiden.

Sedan säger utskottsmajoritetens talesman beträffande reservationen 3 att ingenting har hänt sedan förra året. Jo, det har det gjort så till vida att utskottsmajoriteten förra året sade att man förutsätter att Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet riktad på saken och att åtgärder kommer att vidtas om det behövs. Men några åtgärder har inte vidtagits, trots att – som vi tycker – frågan är mycket angelägen.

Nu ligger det här arbetet utspritt på de organ som vice ordföranden nämnde – också inom industrin och i vissa kommuner – men Svenska utvecklingsaktiebolaget har i en promemoria som utskottet fått del av framhållit att man icke har resurser för detta arbete.

Vi tycker framför allt att det skulle vara rationellt att inte ha arbetet utspritt på många olika organ som var och en på sitt område har otillräckliga resurser, utan att i stället samordna detta arbete för att få största möjliga effektivitet. Det är därför jag uttalar förhoppningen att riksdagen ville bifalla reservationen 3.

Herr HJORTH (s):

Herr talman! Även i år har, som nämnts, väckts ett stort antal motioner gällande trafikpolitiken. Det är ganska naturligt med tanke på den betydelse goda kommunikationer har, men eftersom kommunikationsministern under hösten meddelat att en utredning om de trafikpolitiska frågorna kommer att ske finns inte nu anledning att föra någon längre och ingående debatt om själva principen i 1963 års beslut. Jag vill för min del inskränka mig till att göra några kommentarer på ett par tre punkter. Den stora diskussionen om de trafikpolitiska frågorna har redan förts här under närmare tre timmar.

I motionen 519 av Lennart Andersson i Södertälje, Bengt Gustavsson i Eskilstuna, Lars Gustafsson i Barkarby, Roland Sundgren i Västerås och mig själv har vi tagit upp problemen om den interregionala trafikplane-

ringen. Vi framhåller, mot bakgrund av den trafikplanering Kungl. Maj:t uppdragit åt länsstyrelserna att göra, att det i vissa regioner är nödvändigt att ha ett samarbete och en samplanering över länsgränserna. Då motionärerna är hemmahörande på platser runt Mälaren är det ganska naturligt att vi i första hand tänkt på utvecklingen i Mälardalsområdet, där de många stora tätorterna måste knytas samman med ett väl fungerande trafiknät.

I anvisningarna för den länsvisa trafikplaneringen, som kommunikationsdepartementet gav ut efter det motionen väckts, framhålles också vikten av nära samverkan mellan länsstyrelserna i detta arbete. Som exempel på grupper av län där det trafikmässiga sambandet särskilt borde beaktas nämns Stockholms, Uppsala, Södermanlands och Västmanlands län. Jag har också fått en försäkran om att dessa samplaneringsfrågor kommer att tas upp vid de överläggningar som berörda länschefer regelbundet anordnar, varför jag inte har något annat yrkande än trafikutskottet på den här punkten.

Att SJ:s taxekonstruktion och prövningen av SJ:s trafiksvaga nät bör ges hög prioritet vid det beslutade trafikutredningsarbetet hälsar jag med tillfredsställelse. De som granskat SJ:s separatredovisning har i sin nu överlämnade rapport över detta arbete undantagit en del enligt SJ olönsamma delsträckor, som inte bör få statligt stöd. Detta har föranlett SJ att hota med inskränkningar, nedläggningar eller kraftiga taxehöjningar på dessa linjer om bidraget skulle utebli. Att en del oro genom dessa propåer orsakas i de berörda områdena är inte att förvåna sig över. Några desperata åtgärder får absolut inte vidtas innan utredningsgruppen har gjort sin granskning.

Jag ifrågasätter verkligen om beräkningsmetodiken för det olönsamma nätet är den riktiga, när man räknar separata delar av det som helhet lönsamma affärsbanenätet som olönsamma.

En av de hotade linjerna är sträckan Örbyhus–Dannemora–Österbybruk–Gimo–Hargshamn. Så sent som för drygt två år sedan breddades den tidigare smalspåriga sträckan Gimo–Hargshamn till normalspår, vilket bl. a. betydde att malmen från Dannemora gruvor kunde fraktas på större vagnar. Under 1971 transporterades på denna bandel en halv miljon ton malmprodukter och dessutom en del annat gods till bl. a. industrierna i Gimo. Från denna nordöstra del av Uppland gick också gods i motsatt riktning ut på stamlinjenätet.

Jag anser att man får se det hela i något större sammanhang, annars begår man en orättvisa mot de bibanor och delsträckor som i alla fall bidrar till affärsbanenätets lönsamhet. Med stort intresse emotser jag därför utredningens bedömning.

När man talar om bandelen Dannemora–Hargshamn skall man också ha klart för sig att malmkonjunkturen var dämpad under 1971 och är det även i år, varför malmexporten blivit något mindre än beräknat. En transport av omkring en halv miljon ton malm om året borde i alla fall vara tillräckligt för att ge underlag för en lönsam verksamhet för SJ. Därtill kommer transport av stora mängder makadam för SJ:s egen räkning från gruvorna i Dannemora. Den transporten uppgick under 1971 till 190 000 ton och under nio månader i år har den kommit upp i

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

132 000 ton. Dessa vagntransporter går från Dannemora till Örbyhus och vidare till olika mottagningsstationer.

I beräkningen av trafikunderlaget på den linje jag berört räknas inte alls dessa godsmängder in utan de påförs helt borttagningsstationen. Detta bör den kommande utredningen se över och rätta till, annars blir redovisningen av det olönsamma nätet direkt vilseledande.

Till detta kommer de planer som finns på en utbyggd järnvägsförbindelse Hargshamn–Hallstavik, vilket skulle ge ytterligare underlag för den i detta sammanhang aktuella järnvägen. Malmhamnen i Hargshamn ombyggdes för några år tillbaka, och sedan farleden nu även ändrats medger den ett angörande av betydligt större båtar än tidigare, på ca 25 000 ton.

Jag vill alltså påstå att järnvägen Örbyhus–Gimo–Hargshamn har stor betydelse för malmexporten från Dannemora och för övriga industrier i detta område. De rationaliseringar som SJ har vidtagit här borde också medge lönsamhet, i synnerhet om man räknar in alla transporter som i verkligheten utföres på sträckan.

Jag har med detta lokala exempel velat understryka behovet av en översyn av beräkningsmetodiken för järnvägsnätets lönsamhet.

I ett par motioner har luftfartens problem tagits upp. Det gäller dels en översyn av nuvarande tillståndsbestämmelser för den inrikes luftfarten, dels pris- och konkurrensförhållandena inom inrikesflyget. Enligt konsortialavtalet från 1971 mellan Aktiebolaget Aerotransport, Det Danske Luftfartsselskab och Det Norske Luftfartsselskab som gäller fram till 1985 skall SAS:s verksamhet bedrivas efter sunda och affärsmässiga principer, och man innehar även trafiktillstånd för och skyldighet att trafikera vissa inrikeslinjer.

När motionärerna kritiserar uppdelningen av det svenska inrikesflyget på två bolag måste man komma ihåg att SAS är ett gemensamt skandinaviskt företag och att man inte kan se frågan ur enbart svensk synvinkel. SAS har också framhållit betydelsen av inrikeslinjerna för det lokala linjenätet. De fullgör onekligen en icke oväsentlig uppgift som matarflyg, vilket man inte kan bortse ifrån. Vad jag vet har inte heller Linjeflyg begärt någon ändring i den rådande uppdelningen. Möjligen kan det förhållandet att SAS är hälftendelägare i Linjeflyg vara en förklaring till detta. Konkurrensen måste väl för resten bli sämre om man får endast ett bolag.

Motionen 723 av herr Stridsman m. fl., som i huvudsak är en avskrift av Erland Frédéns artikel i skriften Regional- och trafikpolitik, tar bl. a. upp avgiftssystemet. Nu är taxorna inom inrikesflyget föremål för översyn, och förslag torde vara att vänta inom den närmaste tiden. I lämpligt sammanhang bör Kungl. Maj:t aktualisera de rådande konkurrensförhållandena i den svenska linjeflygfarten, anser utskottet. En översyn av organisationen och tillståndsgivningen kan med tanke på den debatt som förts om detta vara på sin plats, men den bör ske i samarbete med de danska och norska kommunikationsministrarna samt med beaktande av det ansvar som vi gemensamt har för vårt skandinaviska flygbolag.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Intresset för de trafikpolitiska frågorna är i dagens debatt lika framträdande som intresset för exempelvis regionalpolitiska och näringspolitiska frågor. Det är heller inte så anmärkningsvärt, eftersom de utgör en avgörande del i hela det komplex av frågor som rör vårt lands utveckling.

Egentligen har trafikpolitiken alldeles för sent satts in i sitt rätta sammanhang som en integrerande och avgörande del av regionalpolitiken. Den sannolika anledningen till det är att det trafikpolitiska beslutet 1963 åstadkom en viss dämpning av debatten och att man avvaktat den utveckling som skulle följa av det beslutet. Vägkostnadsutredningen har väl också genom sitt långdragna arbete medverkat till att begränsa möjligheterna att på ett sakligt sätt bedöma utfallet av beslutet 1963. Under tiden har en del oönskade förskjutningar skett.

Herr Gustafson i Göteborg har i sitt inledande anförande berört utvecklingen i huvudsak på godstransportområdet samtidigt som han mycket väl motiverat de reservationer som vi avlämnat i anslutning till trafikutskottets betänkande nr 18. Jag skall därför inskränka mig till att aktualisera några frågor, främst med avseende på persontrafiken men också litet med avseende på godstrafikområdet med anledning av vad herr Norling sade i sitt anförande.

Efter en klar uppgång från 1967 – man kan se i SJ:s petita hur den tidigare nedåtgående utvecklingen förändrades till en uppgång då – har läget återigen ändrats från 1969/70. Persontrafikutvecklingen inom järnvägsområdet inger därför stor oro. Samtidigt som SJ bedriver en omfattande annonskampanj för personresor för man från samma håll en politik som sannerligen inte stimulerar till att ta tåget som alternativ till bil, buss eller flyg. Det är inget fel på den kommersiella aktiviteten i stort, men jag ifrågasätter ändå om det tillhör god affärssed att, som SJ nu gör på försök, offerera särskilda taxeförmåner till ett begränsat urval av trafikanter men förvägra tidigare kunder att utnyttja samma förmåner. Man har nämligen erbjudit vissa personer i olika delar av landet ett årskort för 300 kronor som ger 50 procents rabatt vid resa i andra klass. När tidigare kunder, som har det vanliga 500 kronors-rabattkortet och som reser i andra klass, vid förnyelse av sitt rabattkort önskar komma i åtnjutande av den här nya förmånen förvägras de detta. Man kan inte arbeta på att utöka kundkretsen och samtidigt missgynna de kunder man redan har. En annan orättvisa är tillämpandet av snitttaxan, som herr Gustafson i Göteborg berörde i sitt anförande.

I sina petita för nästa år begär SJ 504,2 miljoner kronor i ersättning för trafik på trafiksvaga bandelar. Granskningsnämnden har efter sin bedömning kommit fram till att beloppet skall reduceras till 380,4 miljoner kronor och anför skäl för detta. Den anser bl. a. att SJ inte har räknat in betydelsen av att vissa delar intimt ingår i trafikbilden på SJ:s tungviktiga linjenät. Man nämner som exempel linjen Ockelbo–Gävle, som utgör en av de viktigaste förbindelselänkarna mellan södra och norra Sverige. Granskningsnämnden understryker också att det förhållandet att en bandel föreslås bli undantagen från ersättning inte får betraktas som en indikation på att trafiken på bandelen skall läggas ner. Tvärtom anser

Nr 126

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

nämnden att det kan vara en antydning om att dess betydelse för närvarande bedöms vara sådan att bandelen bör bibehållas. Det kan med andra ord sägas vara en anledning att hellre intensifiera försäljningsarbetet än att bedöma marknaden som förlorad.

Det anmärkningsvärda är att SJ i detta läge, när man inte får granskningsnämnden med sig i sina krav, går till Kungl. Maj:t och begär att få vidtaga inskränkningar i trafiken på vissa bandelar. För SJ bifall på denna begäran, skulle detta innebära ett hot mot trafikförsörjningen för de orter som berörs. Det gäller inte mindre än 28 bandelar, från Eslöv—Tekomatorp i söder till Älvsbyn—Piteå i norr; herr Hjorth har tidigare nämnt sträckan Gimo—Hargshamn. Från mitt eget län nämns i denna skrivelse sträckorna Långsele—Härnösand, Härnösand—Sundsvall och Mellansele—Örnsköldsvik.

Som alternativ till full ersättning för beräknat underskott begär SJ att få införa tilläggsavgifter för de berörda sträckorna eller inskränkning av trafiken. Att införa tilläggsavgifter är ju detsamma som att dödförklara trafiken. Det kravet framställs utan hänsynstagande till vad de sakkunniga anför. Deras synpunkter betecknas av SJ som nonsens. Ännu mera anmärkningsvärt är att kravet kommer efter det att kommunikationsministern uttalat att inga bandelar skall läggas ner före 1974.

Vad hjälper en aktiv försäljning av person- och godstransporter när man från ansvarigt SJ-håll går ut med hotelser om inskränkningar? Begriper man inte att sidoeffekterna av en sådan hållning förtar effekterna av alla ansträngningar att sälja SJ:s tjänster? Om denna gnällighet skulle utbytas mot ett samfällt arbete på att göra järnvägen till ett attraktivt transportmedel skulle betydligt bättre resultat uppnås. Det går inte att kräva lönsamhet för varje bandel — på den punkten delar jag herr Hjorths uppfattning — men ibland verkar det som om SJ är ute efter lönsamhet för varenda liten rälstump.

I sitt anförande sade kommunikationsminister Norling att det inte är järnvägen som har övergett människorna utan det är tvärtom. Jag tror att de människor som har övergett järnvägen många gånger har haft orsak till detta genom den försämrade servicen och genom den osäkerhet som råder på många bandelar här i landet. Sedan jag sagt detta och därmed betonat detta trafikorgans ansvar för att skapa goda förutsättningar för användning av järnvägen som transportalternativ, vill jag något beröra de regionalpolitiska aspekterna.

Efter åtskilliga framställningar har vi fått en försöksverksamhet med transportstöd för gods från stödområdet. I den regionalpolitiska propositionen, som just nu är föremål för utskottsbehandling, aviseras ett utökat transportstöd. Jag vill bara uttala den förhoppningen att utökningen kommer att omfatta även intransporter av råvaror och halvfabrikat till stödområdet liksom sådana transporter inom stödområdet. Detsamma gäller även persontrafiken som inte har getts något stöd hittills. För de långväga resorna är flyget det naturligaste transportmedlet. Det måste då vara angeläget att den isolering som höga biljettpreiser skapar bryts genom ett vettigt stöd till även flyg på längre avstånd.

Jag vill också något beröra kommunikationsministerns upprepade fråga om metoderna för att överföra gods från landsväg till järnväg.

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Kommunikationsministern frågar ivrigt om oppositionens förslag till lösningar beträffande överföring av gods från landsväg till järnväg. Först måste jag erinra om att regeringen själv inte har anvisat någon enda metod att lösa detta problem; det skall utredningen göra. Det finns ett ord i direktiven som kan ha en viss innebörd här, nämligen ordet styrning. Är avsikten att vi skall återgå till det regleringssystem som vi hade före 1963?

Jag vill i detta sammanhang erinra kommunikationsministern om att det finns andra lösningar för att stimulera ett ökat utnyttjande av statens järnvägar när det gäller godstrafiken på långa avstånd. Vid 1970 års riksdag avlämnade jag en motion, där jag hemställde om utredning beträffande möjligheterna att överföra gods från landsväg till järnväg. Genom en teknisk utveckling till bättre hanteringsmetoder och ett mer integrerat system skulle man göra det möjligt för bilföretagen att köpa tjänster av SJ för transport av gods på längre avstånd. Jag skall inte här utveckla detta närmare, men jag anser att enhetliga lastbärare för landsvägsfordon och järnvägsvagnar och där lastbäraren ingår som en del i konstruktionen av ekipaget skulle resultera i lägre kapitalkostnader och lägre kostnader för transporten. Bilföretagen skulle kunna köpa transporttjänster av SJ och därigenom överföra de långväga godstransporterna till järnvägstransporter.

I det svar som jag fick av utskottet och som godkändes av riksdagen hänvisades endast till det samarbete som sker mellan ASG och SJ, men jag är övertygad om att man efter en grundlig genomgång av denna fråga skulle kunna nå mycket långt genom att på frivillig väg överföra gods från landsväg till järnväg.

Kommunikationsministern berörde också överlastavgifterna. Om jag inte minns fel ansåg han att folkpartiet skulle ha varit motståndare till införandet av överlastavgifterna. Vi var inte motståndare till detta, men vi krävde en större rättssäkerhet i de fall där man bevisligen inte haft för avsikt att överträda bestämmelserna och inte haft möjlighet att övervaka en eventuell överlast. Vi fäste stort avseende vid rättssäkerhetskravet, men beträffande principen om överlastavgifterna fanns ingen oenighet.

Den trafikpolitiska utredningen kommer att omfatta endast landtransporter. Vi får fördenskull inte glömma sjöfarten. Ett kraftigt favoriserande av vissa transportmedel kan hämma utvecklingen på andra områden, och jag tänker då närmast på sjöfarten. Vi skall inte tro att den har spelat ut sin roll för de inrikes transporterna och inte heller för de utrikes. Sjöfarten betyder enormt mycket, inte minst för Norrlandskusten. Där får man förvänta sig att de beslut som är fattade och den inriktning som finns på att nå fram till åretruntsjöfart upp till Luleå förverkligas.

Men den inrikes sjöfarten, som de sista åren har något förlorat sin betydelse och andel i det totala transportarbetet, kan få ökad betydelse. Jag anser att man här måste ha ögonen öppna för den utveckling som kan ske. Vi kommer att få ett ökat godstransportarbete här i landet och transporterna av miljöfarliga ämnen ökar i stor utsträckning, och här kan sjöfarten vara ett alternativ.

Herr talman! I början av mitt anförande sade jag att den trafikpolitiska debatten kommit senare än exempelvis den regionalpolitiska

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

debatten och att beslutet 1963 och väntan på ett resultat av vägkostnadsutredningens arbete kunde haft sin andel i dämpningen de närmaste åren efter 1963. En ny trafikpolitisk utredning är aviserad men inte påbörjad. Det får inte upprepas att en pågående utredning blir ett skynke över de problem som vi dagligen brottas med.

Det är därför angeläget att de till trafikutskottet fogade reservationerna 1 och 3 bifalles av riksdagen, och till dem ber jag att få yrka bifall.

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

Herr ANDERSSON i Södertälje (s):

Herr talman! Efter trafikutskottets yttrande över motionen 519 och herr Hjorths inlägg i debatten över samma motion kan jag för min del fatta mig mycket kort.

Jag utgår ifrån, att när berörda länsstyrelser runt Mälaren nu är verksamma med denna planering skall de i denna trafikplanering också väga in de speciella förhållanden som i det här området är rådande vad gäller sjötrafiken på Mälaren.

Jag har tidigare haft tillfälle att framhålla nödvändigheten av skärpta bestämmelser i fråga om Mälaren med hänsyn till att Mälaren är vattentäkt för så många människor. Jag menar att det bör vägas in i det här sammanhanget eftersom det kan få sina återverkningar på frågan hur man sedan dimensionerar andra trafikslag runt Mälaren – både järnvägarna och den landsvägsburna trafiken.

Herr talman! Jag ville bara understryka detta i det här sammanhanget.

Herr TAUBE (fp):

Herr talman! Då kommunikationsminister Norling tillkännagav att regeringen framlagt ett realistiskt förslag och inlett förhandlingar med den danska regeringen för att broförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn äntligen skulle komma till stånd, hälsades detta initiativ naturligtvis med mycket stor glädje, framför allt av oss i Nordöstskåne och Österlen.

Som f. d. ordförande i Kristianstadsblockets turismnämnd och som ledamot i Skånes turisttrafikförbunds arbetsutskott förstår jag mycket väl den betydelse som denna linje kommer att få för turismen. Då jag dessutom varit anställd i den skånska industrin i ett kvarts sekel, förstår jag vilken betydelse den kommer att få för industrin och handeln.

Jag skulle inte ha tagit upp den här frågan, om inte herr Dahlgren till min stora förvåning drog fram Helsingborg-Helsingör linjen. Han säger – och det är fullt riktigt – att vi genom den skulle ha fått en fast järnvägsförbindelse. Men jag tror inte att herr Dahlgren tänkte på att Helsingborg-Helsingör linjen är endast 4 km lång. Då vi nu äntligen får Helsingborgs bangårdsfråga klar, blir nog den resan både snabbare och bekvämare än den har varit tidigare.

Jag vill inte vara elak, men jag kan konstatera att centerpartiet talar mycket om en decentraliseringspolitik. Jag tycker att här föreligger just ett exempel på en decentralisering. Malmö-Köpenhamn linjen är ett

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

utomordentligt bra lokaliseringspolitiskt instrument för Nordöstkåne och kanske framför allt för Österlen. Det är därför med synnerligen stor tillfredsställelse jag i dag erfarit att den danska regeringen beslutat acceptera det svenska erbjudandet att bygga och bekosta en fast broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Likaså hälsar jag dagens beslut om byggandet av bron över Stora Bält med mycket stor glädje.

Flygplatsen i Sturup, Malmö-Köpenhamnlinsen och den nu beslutade bron över Stora Bält kommer otvivelaktigt på sikt att verka stimulerande för Österlen och Nordöstkåne. Vi kommer att få en bättre balans mellan östra och västra Skåne. Jag anser att detta är en betydligt bättre decentraliseringspolitik än den herr Dahlgren till min mycket stora förvåning gjorde sig till tolk för, kanske är det så att herr Dahlgren icke riktigt känner till Skånes geografi.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Jag hade tänkt att debatten för min del skulle vara slut, men efter herr Taubes anförande här vill jag upprepa vad jag förut har sagt. Jag sade nämligen att om Danmark inte hade för avsikt att bygga flygplats på Saltholm, då har jag ifrågasatt, om det här var den lämpligaste lokaliseringen av en vägförbindelse till kontinenten. Jag ifrågasatte därför, om man inte kunde tänka sig att en led mellan Helsingborg och Helsingör, som skulle innebära att man också fick en järnvägsförbindelse och inte enbart en satsning på bilismen, skulle komma att ställa järnvägarna i ett bättre konkurrensläge. Det tycker jag är intressant efter den diskussion vi har fört i dag, under vilken jag bl. a. har fått påskrivet att vi ifrån centerpartiet inte vill göra någonting för statens järnvägar. Det har jag bemött förut. Men det här borde väl ytterligare föranleda att sådana kommentarer inte bör fällas om centerpartiet.

Jag har också sagt att jag i och för sig har hälsat linjen Malmö-Köpenhamn med tillfredsställelse men förutsatt att den inte inkräktar på det nationella vägbyggandet. Den ståndpunkten står jag kvar vid.

Herr talman! När jag nu trots allt står här i talarstolen, får jag kanske också ta upp några av de påståenden som statsrådet Norling gjorde här och som jag tycker inte skall stå oemotsagda i den här debatten. Det gäller fortfarande frågan om SJ och centerpartiet. Den enda punkt där statsrådet kunde finna att centerpartiet hade en avvikande uppfattning mot honom och SJ gällde SJ:s regionala organisation. Förslaget i den frågan fälldes ju av riksdagen förra hösten.

Min reflexion till statsrådets påstående är väl närmast: Vad har den frågan med SJ:s ekonomiska situation och konkurrenssituation att göra? Statsrådet menar väl inte på allvar att den besparing man säger sig kunna åstadkomma för SJ med förändrad driftsorganisation slår ut omedelbart. Det är ju en besparing som man kanske kan göra på en femårsperiod och först därefter slår den ut för fullt. Statsrådet menar väl inte att hans egen proposition i samma fråga i år är sämre än den proposition riksdagen fällde i fjol? Frågan har väl ändå blivit bättre behandlad genom den här åtgärden.

Vad som kanske är viktigare i den debatt vi har fört är att statsrådet

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

gjorde gällande att vi -- och inte minst jag -- målar en mörk bild av den nuvarande trafiksituationen i det här landet. Men är det inte sanningen som den framstår, som vi i det här huset skall säga? Det kan väl ändå inte vara statsrådets mening att de nuvarande transportförhållandena är så bra att de inte kan bli bättre? Det kan väl inte vara så att de kollektiva transportererna både i tätort och i glesbygd nu är så maximalt bra som de kan vara? I så fall -- varför överger människorna dessa transportmedel? Varför är det så att människor, inte minst i glesbygd, upplever förhållandet i dag så att det inte finns sådana kollektivtransporter som de kan använda? Det är ju det som denna diskussion i stort rör sig om. Genom de åtgärder vi föreslagit och det trafikpolitiska program vi nu lägger fram menar vi att visst kan man ändra på det här så att det blir bättre förhållanden för människorna.

Får jag rätta till ett missförstånd om Öresundsbron och statsrådets uttalande här. Statsrådet ifrågasatte om vi nu var principiella motståndare till fast vägförbindelse med Danmark. Det har jag ju aldrig sagt. Jag har i stället sagt att vi hälsar förslaget med tillfredsställelse. Jag har dock ifrågasatt lokaliseringen, om det är så att man inte bygger flygplatsen på Saltholm.

Sedan undrade statsrådet Norling varför vi inte lägger fram vårt trafikpolitiska program så att alla kan få del av det. I detta fall kanske statsrådet skulle kunna hjälpa mig med den rena procedurfrågan. Jag kan nämligen inte finna någonting i den nuvarande riksdagsordningen som möjliggör för centerpartiet att lämna vårt trafikpolitiska program som en motion redan nu. Jag har funnit att vi inte har något tillfälle till det förrän i januari månad. Kan jag få hjälp med anvisningar om hur det är möjligt skall jag naturligtvis omedelbart se till att vårt trafikpolitiska program lämnas som en motion.

Herr Lothigius gjorde en intressant deklARATION om konkurrensförhållandena. Statsrådet Norling efterlyste hur vi vill föra över långväga godstransporter -- som vi har sagt i vårt trafikpolitiska program -- till rälsbundna transporter. Låt mig då påpeka, att det finns och alltid kommer att finnas situationer där det är omöjligt att låta konkurrensen få fritt spelrum om man vill att alla människor i samhället skall ha tillgång till exempelvis transportmedel. Det blir helt enkelt så att samhällsintresset måste ta över i en viss situation. Detta kan ordnas genom styrningsmedel, det kan ordnas genom att samhället subventionerar företag eller på andra sätt ändrar förhållandena. Vad som är viktigare än medlen man väljer, dem kan man diskutera senare, är naturligtvis uppfattningen, att det ur samhällssynpunkt *kan* vara nödvändigt med ett ingripande om det gagnar *samhällsekonomin* och *människorna*.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag har, i likhet med herr Taube, fått en muntlig underrättelse om att den danska regeringen skall ha sagt ja till det svenska erbjudandet om att bygga och finansiera en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Jag vill inte kommentera detta förrän jag fått det sagt på ett annat och mer officiellt sätt av den danska trafikministern. Det hoppas jag skall ske inom de närmaste timmarna.

Vi får återkomma till de mera officiella ställningstagandena senare och bara hoppas att det vi hört i dag ryktesvägen är riktigt.

Det är emellertid anledning att i det sammanhanget sätta ett litet frågetecken redan nu för vad centerpartiet säger. Jag tror herr Dahlgren när han förklarar att centerpartiet inte har någonting emot en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Kvar står kanske dock ett litet frågetecken för den fortsatta diskussionen, var centerpartiet står i den här frågan.

Sedan tog herr Dahlgren också upp SJ-propositionen från i fjol. Han sade att den skulle jag inte använda som ett argument när det gällde frågor där man från oppositionen har varit litet njugg mot SJ. Ja, säg inte det, herr Dahlgren. Det gällde ändå ett organisationsförslag som skulle ha betytt åtskilliga miljoner i förbättrat resultat för statens järnvägar. Nu kommer den frågan tillbaka om ungefär 14 dagar. Vi avvaktar med stort intresse resultatet av behandlingen i kammaren. Jag har tidigare sagt att alla till buds stående medel – om de är realistiska – bör användas för att förbättra SJ:s ekonomi. Då får man inte säga som herr Dahlgren tyvärr gjorde, att den ekonomiska effekten inte kommer på en gång. Nej, det är klart att den kanske inte gör i varje krona, men verksamheten skulle bli ganska dyr om vi beträffande alla rationaliseringsåtgärder skulle resonera så att om de inte slår på en gång skall vi inte genomföra dem.

Det är nog viktigt att man vid behandlingen av sådana här principfrågor gör klart för sig att om man inte låter statens järnvägar fortsätta sin rationaliseringsverksamhet så äventyrar man naturligtvis möjligheterna att bibehålla verksamheten på det sätt man önskar. Man försvarar möjligheterna till en prissättning i företaget som står i rimlig proportion till de tjänster som utbjuds i varje ögonblick. Detta sagt mot bakgrunden av att SJ:s ekonomi inte är vad den egentligen borde vara.

Härtill kan läggas, herr Dahlgren, att när man skall diskutera trafikpolitiken – jag sade det också i mitt första, längre inlägg – så gäller det hela tiden att veta att man både kan stå fast vid de positiva förslagen och ta de negativa effekterna i olika anslagsfrågor. Efter herr Dahlgrens sista inlägg, där han inte är främmande för olika former av styrningar för att hjälpa SJ, utgår jag från att vi har kommit betydligt längre i denna diskussion än tidigare.

Herr TAUBE (fp):

Herr talman! Till kommunikationsminister Norling vill jag säga att jag har hört en del av den danske kommunikationsministerns anförande på band, så jag tror nog att det är sanning, som väl är.

Det är klart att avvägningen mellan lokaliseringspolitiken och SJ är ett svårt problem – det är jag den förste att erkänna. Men jag tror inte att det kommer att inverka särskilt negativt för SJ att vi inte får en HH-linje med järnvägsförbindelse, om nu bangårdsfrågan i Helsingborg ordnas. Det är dock, som jag sade förut, en mycket kort sträcka.

Även om den danska regeringen skulle ha sagt nej till Saltholm, står jag fast vid min uppfattning att vi ändå skulle ha tagit MK-linjen, det talar alla lokaliseringspolitiska skäl för. Härvidlag har alltså herr Dahlgren och jag icke samma uppfattning.

Onsdagen den
29 november 1972

*Den statliga trafik-
politiken, m. m.*

Nu har danska regeringen just i dag sagt ja till flygplats på Saltholm, och man räknar med att den skall vara färdig 1985. Under dagens lopp har herr Dahlgrens inlägg så att säga blivit överspelat. Märk väl, herr Dahlgren: detta är inte på något sätt elakt sagt, det är endast ett konstaterande att ibland sker saker och ting mycket snabbt. Efter mer än 30 års väntan är vi nu glada att denna fråga är löst. Personligen är jag, som jag sagt i tidigare inlägg, mycket glad att det blev just MK-linjen.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Herr Taube har nu talat om att det skall byggas en flygplats på Saltholm. Jag väntar väl tills jag får ett besked från regeringen hur det förhåller sig med den saken. Det är till statsrådet jag har ställt frågan.

Får jag bara sluta, herr talman, med att ställa ytterligare en fråga till herr statsrådet, när han återkommer till propositionen om SJ:s regionala indelning: Anser statsrådet att den proposition som han har framlagt i år om SJ:s regionala indelning är bättre än den som avslogs av riksdagen i fjol?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag får nog svara ja på den frågan, eftersom det är som har gått sedan riksdagen avtog det första förslaget i fjol har inneburit att en mycket kraftig rationaliseringsvåg på alla andra områden har gått fram vid SJ. Sedan december i fjol fram till december i år har exempelvis på den lokala nivån 1 500 människor vid SJ rationaliserats bort utan att riksdagen vare sig skulle eller kunnat påverka det. I den centrala förvaltningen har under samma tid också förslag om flera hundra mans bortrationalisering väckts, och dessa förslag är nu på väg att genomföras. Jag menar att verkligheten på ett bättre sätt i år pekar på nödvändigheten av att även på den regionala nivån ta det förslag som finns i denna proposition. I det avseendet, herr Dahlgren, tycker jag att den är bättre.

Herr PERSSON i Heden (c):

Herr talman! Med ledning av vad herr statsrådet sade i sitt senaste inlägg torde väl kunna konstateras att riksdagen föregående år gjorde rätt i att avslå den proposition som statsrådet då framlade om SJ-organisationen.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Med den motivering och det argumenteringssätt som herr Persson i Heden använder skulle idealet vara att vänta många år till, för då skulle man komma till ett ännu bättre resultat rationaliseringsmässigt bland den lägre personalen. Skall vi uppfatta herr Persson så?

Herr PERSSON i Heden (c):

Herr talman! Vi får väl se om 14 dagar hur det blir.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 av herr Gustafson i Göteborg m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Gustafson i Göteborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 punkten 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Gustafson i Göteborg begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja — 163
Nej — 151
Avstår — 2

Punkterna 2–6

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 7

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av herr Magnusson i Kristinehamn, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Magnusson i Kristinehamn begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 punkten 7 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Magnusson i Kristinehamn.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Magnusson i Kristinehamn begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja — 295
Nej — 15
Avstår — 6

Punkterna 8–10

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 11

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 3 av herr Gustafson i Göteborg m. fl., och förklarades

Onsdagen den
29 november 1972

*Tillsättande av en
utredning på
kriminalpolitikens
område m. m.*

den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Gustafson i Göteborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 punkten 11 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Gustafson i Göteborg begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja — 163
Nej — 151
Avstår — 2

Punkten 12

Utskottets hemställan bifölls.

§ 8 Föredrogs skatteutskottets betänkande nr 62 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972:121 med förslag till utvidgning av varuområdet för tullpreferenser till förmån för utvecklingsländerna.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 9 Tillsättande av en utredning på kriminalpolitikens område m. m.

Föredrogs justitieutskottets betänkande nr 24 i anledning av motioner om tillsättande av en utredning på kriminalpolitikens område m. m.

I detta betänkande behandlades motionerna

1972:430 av herr Bohman m. fl. (m) vari, såvitt nu var i fråga, hemställt att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla att en kriminalpolitisk utredning tillsattes med uppgift att utarbeta förslag till ett långsiktigt program för brottsbekämpningen, varvid alla faktorer i samhället som kunde ha samband med kriminalitetsutvecklingen skulle behandlas och bedömas, samt

1972:432 av herr Helén m. fl. (fp) vari hemställt att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde tillsättande av en utredning för utarbetande av förslag till brottsförebyggande åtgärder.

Utskottet hemställde

att riksdagen skulle avslå motionen 1972:430, såvitt nu var i fråga, samt motionen 1972:432.

Reservation hade avgivits av fru Kristensson (m) samt herrar Ernulf (fp), Johansson i Växjö (c), Westberg i Ljusdal (fp), Polstam (c), Schött (m) och Fransson (c), som ansett att utskottet bort hemställa,

Onsdagen den
29 november 1972

*Tillsättande av en
utredning på
kriminalpolitikens
område m. m.*

att riksdagen med bifall till motionen 1972:430, såvitt nu var i fråga, och motionen 1972:432 hos Kungl. Maj:t begärde tillsättande av en utredning för brottslighetens förebyggande och bekämpande.

Fru KRISTENSSON (m):

Herr talman! Frågan om tillsättandet av en kriminalpolitisk kommitté är inte ny här i riksdagen — och det är inte någon ny fråga annars heller för den delen. Jag vill erinra om att både riksåklagaren och kriminalvårdsstyrelsen tidigare har lagt fram förslag om att en kriminalpolitisk kommitté skulle tillsättas, och här i riksdagen har också under ett flertal år motioner väckts i ärendet.

När riksdagen tidigare år har behandlat detta ärende har man genomgående ansett att skäl saknades för riksdagen att ta något initiativ i frågan. Vid förra årets riksdagsbehandling erinrades det dock om att det kunde finnas anledning överväga inrättandet av ett centralt organ för att få ett mer samlat grepp om det kriminalpolitiska utvecklingsarbetet. Men eftersom brottmålsutredningen då hade lagt fram förslag om det, menade utskottets majoritet att anledning saknades för riksdagen att ta något initiativ i det hänseendet.

Även i år har det från moderata samlingspartiet och folkpartiet väckts motioner om att en kriminalpolitisk kommitté skulle tillsättas, och nu skriver justitieukskottet att genom brottmålsutredningens betänkande har frågan om ett centralt organ på kriminalpolitikens område aktualiserats inom Kungl. Maj:ts kansli, varför anledning saknas för riksdagen till något initiativ i sådant syfte.

Jag tycker det bör noteras att den oro över brottsutvecklingen som motionärerna och reservanterna åren igenom har givit uttryck åt och som har varit det verkliga motivet för önskemålet om tillsättandet av en kriminalpolitisk kommitté inte har haft någon egentlig respons hos socialdemokraterna i utskottet eller i riksdagen. Man har under många år förlitat sig på att Kungl. Maj:t skulle ta initiativ i denna fråga, men det initiativet har hittills uteblivit. Jag menar emellertid att den snabbt stigande brottsligheten är så oroväckande att en ansvarsmedveten regering hade bort finna det förenligt med sina intressen att låta företrädare för de olika riksdagspartierna förutsättningslöst få diskutera igenom de åtgärder som är möjliga och lämpliga att vidtaga. Så sent som under 1940- och 1950-talen betraktades i vårt land rättssäkerheten och tryggheten till liv och lem som någonting ganska självklart. Det är under 1960-talet som den här förändrade situationen med en snabbt stigande brottslighet inträtt. Den har ökat så kraftigt att antalet brottsbalksbrott under ett decennium fördubblats. Man kan, menar jag, nu tala om att det går en våg av laglöshet över landet.

Vi har också fått nya inslag i brottsligheten. Allt fler människor finner det förenligt med sin uppfattning att under hot tilltvinga sig stora summor pengar. Man döljer inte längre brottsligheten som man gjorde förut, utan man går så att säga med öppet visir in i affärerna och bara tar det man vill ha och säger: Anmäler Du så skall vi märka Dig för livet, så försök inte med det! Man använder alltså hot om repressalier i olika sammanhang. Och den här ta-vad-du-vill-mentaliteten börjar breda ut sig

Onsdagen den
29 november 1972

*Tillsättande av en
utredning på
kriminalpolitikens
område m. m.*

alltmer. Det är också någonting som många ungdomar tyvärr upplever som acceptabelt.

Vi har naturligtvis också fått ett inslag av internationell brottslighet. Den internationella terrorismen väcker uppseende, och i det hänseendet har regeringen vidtagit åtgärden att man tillsatt en kommission med företrädare för de olika politiska partierna för att utröna hur man skall kunna komma till rätta med den.

Men ändå vågar jag påstå att det är den vardagliga kriminaliteten, den som inte ger de stora rubrikerna i tidningarna, som är den mest kännbara för människor i allmänhet. Allt fler av oss kommer i beröring med denna kriminalitet. Och det är vi enskilda som till sist får bära kostnaderna för och konsekvenserna av denna kriminalitet. Jag kan bara erinra om de ökade försäkringspremierna, och vi kan erinra oss att man nu inte längre får ersättning för saker som man inte förvarat på s. k. stöldsäkert sätt. Vi kan som en liten kuriositet notera att polisen numera anser sig behöva annonsera i dagspressen om hur människor skall skydda sig mot väsxryckning. Och det skulle finnas mycket mer att nämna i detta sammanhang.

De grepp som regeringen hittills har tagit för att råda bot på denna utveckling har haft prägel mer av lappverk än av genomtänkta åtgärder. Vi har fått delförslag i olika hänseenden, och de förslagen har ibland kommit till därför att det har hänt någonting speciellt eller därför att man upplever situationen som så allvarlig att man menar att den allmänna opinionen kräver att någonting skall göras. Åtgärderna har alltså inte varit ett uttryck för en genomtänkt kriminalpolitisk uppfattning från regeringen utan har snarare varit nödvändiga för att något så när tysta den kritik som annars skulle kommit.

Man har också vidtagit andra åtgärder, t. ex. att i praktiken avskaffa snatteribrottet. Jag menar att man inte kommer till rätta med kriminaliteten genom att avkriminalisera vissa avarter – snarare döljer man då den verkliga brottsligheten genom att inte rubricera gärningen som brott. Vi vet också att polisen sedan länge är underbemannad, vi vet att upptäcktsrisken för brott är alltför ringa och att uppklaringsprocenten ligger på en oacceptabelt låg nivå.

Jag menar att de partiella reformernas väg nu bör vara slut. I varje fall är det inte tillräckligt att gå fram med enbart partiella reformer. Det som nu behövs är att representanter för de olika politiska partierna får sätta sig ned och i en kriminalpolitisk kommitté bedöma vilka åtgärder som skall vidtas. Genom den kommission, som är tillsatt för förebyggande av politiska våldsdåd och som jag själv har tillfälle att delta i, har jag fått erfarenhet av en parlamentarisk kommitté som givits möjligheter och resurser att arbeta snabbt och effektivt. Om de internationella terroristdåden är värda en sådan politisk kommitté, tycker jag att också den skrämmande brottsligheten i vårt land, som är vardagsmat för allt fler människor, är värd en snabbt arbetande kriminalpolitisk kommitté. Jag tycker därför att det finns alla skäl för riksdagen att ändå ge uttryck åt den klara uppfattningen att en sådan kommitté nu bör tillsättas.

Denna kommitté kan naturligtvis få mångahanda arbetsuppgifter, och jag föreställer mig att kommittén bör arbeta i två etapper: att först lägga

fram förslag som kan tänkas ge effekter på kortare sikt och att sedan arbeta fram mer långsiktiga förslag. Man bör därvid naturligtvis gå igenom brottsbalken och verkställighetsreglerna. Denna översyn måste på ett helt annat sätt än vad som för närvarande sker ge uttryck för uppfattningen att även brottet och konsekvenserna av brottet bör stå i centrum och inte som hittills enbart brottslingens situation. Det är brottets samhällsfarlighet och påföljderna för den laglydige medborgaren som jag anser också bör stå i fokus för utredningen.

Vi måste också, som jag ser det, ändra påföljdssystemet, så att vidare samhällsingripanden verkligen sker i de fall polisen ingripit. Det är inte acceptabelt att efter en lång rad polisingripanden inga andra åtgärder vidtas än att man gör en utredning. Det gjordes i förra veckan en razzia här i Stockholm. Man tog hand om 104 personer, men inte i något av dessa fall vidtogs några konkreta åtgärder. Det gjordes en utredning och därefter släpptes vederbörande – ingenting annat hände. I synnerhet när det gäller ungdomar är det helt otillfredsställande att dessa får den uppfattningen att det i det här landet går bra att begå brott efter brott utan att samhället ingriper på ett sådant sätt att de upplever det som en reaktion.

Sedan är självfallet åtgärder på längre sikt väsentliga. Jag anser att normbildningen därvidlag är viktig. Vi måste återställa respekten för lag och rätt i det här landet – det är ju ändå grunden för en demokrati. Jag måste, herr talman, ändå tillåta mig att säga att jag tycker att justitieministern själv med vissa dunkla uttalanden har bidragit till att vi kommit att leva i ett skymningsland där gränsen mellan vad som är lagligt och olagligt på något sätt flyter. Vi har också kommit i en situation då många tycks anse att det är en demokratisk rättighet att bryta mot lag och ordning, samtidigt som man på högsta ort inte tillräckligt tydligt klargör att demokratin förutsätter just denna respekt för lag och ordning.

Jag har tillåtit mig att göra dessa kommentarer eftersom jag tror att det också är fråga om en normbildning och att vi politiker – från de högsta till de lägsta – har ett ansvar för denna normbildning; ingen av oss bör dra sig undan det ansvaret.

Jag tycker alltså att alla sakliga skäl talar för att riksdagen nu ger uttryck åt den uppfattningen att en sådan här kommitté utan dröjsmål skall tillsättas. Den skall arbeta förutsättningslöst, ha representanter för de olika politiska partierna och få den expertis till sitt förfogande som kan behövas. Jag tycker inte att riksdagen längre skall nöja sig med att konstatera att frågan om ett centralt samrådsorgan har aktualiserats i Kungl. Maj:ts kansli och att vi bör vänta och se vad Kungl. Maj:t gör. Jag tycker att riksdagen skall ge uttryck åt en klar uppfattning. Jag yrkar därför, herr talman, bifall till reservationen.

I detta anförande instämde herrar Schött, Nisser och Petersson i Gäddvik (samtliga m).

Herr JOHANSSON i Växjö (c):

Herr talman! "Alla människors lika värde och rättigheter" talar vi om i högtidliga sammanhang. De svenska partierna tar gärna denna slogan

Onsdagen den
29 november 1972

*Tillsättande av en
utredning på
kriminalpolitikens
område m. m.*

som bevis på hur jämlik man är. Jag är också övertygad om att man vill åstadkomma en politik, som har detta som målsättning. Denna grundsats måste vara vägledande även för de kriminalpolitiska insatserna. I ett rättssamhälle som skall ge trygghet åt alla medborgare måste såväl det allmänpolitiska arbetet som de kriminalpolitiska insatserna präglas av respekt för individen.

För att ett samhälle skall kunna fungera måste det finnas lagar och förordningar som reglerar samhällets och individernas handlande. Jag vill gärna påstå att den uppfattning om människovärdet och individernas ansvar för varandra som kristen livsåskådning och humanism representerar varit självklar utgångspunkt i vår rättsuppfattning i dessa sammanhang. Men vi måste erkänna att vi inte lyckats så väst bra i detta land att leva upp till dessa ideal. Inte utan fog talar vi om vår höga standard. Svensken i allmänhet har ju vad som behövs till livets uppehälle. Detta borde ju medverka till att ett sneglände till medmänniskans tillgångar, till hennes liv och lem skulle vara starkt reducerat. Men ingalunda har så blivit fallet.

Många människor känner i dag en otrygghet som aldrig tidigare. Det står i en av de motioner som vi nu behandlar att det är ett grundläggande samhällskrav att medborgarna skall kunna känna trygghet till liv och egendom. Många människor känner inte denna trygghet i dag. Man skall naturligtvis inte överdriva, och det kanske målas i alltför mörka färger ibland när man vitsordar äldre människors rädsla att om kvällarna vistas ute på gator och torg. Men så mycket är säkert att situationen inte är godtagbar. Många människor känner sig verkligen oroliga, när de vistas utomhus efter mörkrets inbrott. Den saken är klar att den standardstegring som ägt rum i vårt land inte har följts av en motsvarande positiv utveckling i fråga om laglydnad och rättstrygghet.

Antalet brottsbalksbrott under de första nio månaderna i år uppgår till 432 314. Det skulle vara något lägre än motsvarande tid i fjol men ganska markant högre än 1970. Man förvånas verkligen över att det begås så många brott. Men om vi talar om den standardhöjning som kommit våra medborgare till del och att detta skulle stävja brottsligheten, så skall vi dock komma ihåg att det i vårt samhälle fortfarande finns så mycket av hårdhet och orättvisa, som visst kan främja brottslighet. Många fler av dem som blir illa behandlade kunde ju väntas begå brott. Man förvånas lika mycket över att så många brott begås av dem som har det bättre ställt. Man kan alltså inte avskilja brottsligheten till vissa inkomstklasser eller socialgrupper.

Vad är då anledningen till den alltför branta kurvan vad beträffar brottsligheten? Ja, jag tror att en väsentlig skuld till det nuvarande läget är, som påtalas i motionerna, den snabba urbaniseringen. Den försämrade miljön, den starka urbaniseringen och koncentrationen till stora tätorter, *befolkningsomflyttningarna och den ökade stressen härtill är de faktorer* som i dagens samhälle får ses som en bakgrund till att brottsutvecklingen har haft en sådan trend de sista tio åren.

Strukturomvandlingen till ett högindustrialiserat och hårt urbaniserat samhälle med stora förändringar i arbets- och levnadsförhållanden har gjort det svårare att upprätthålla en naturlig gemenskap mellan män-

niskor och en läkande harmoni. Nu säger någon: "Det går inte att vrida klockan tillbaka och är ej heller önskvärt." Jag håller delvis med om detta, men jag är likafullt övertygad om att vi måste få en bättre planering av vårt samhälle. Vi har hitintills i stort planerat ett samhälle för koncentration på olika områden, vilket lätt skapar intoleranta människor. En god miljö, som ger människan trygghet och stabilitet, ger bättre möjligheter att förebygga social misär och brottsligt beteende.

Låt oss ta exempel från bostadsmiljön. Det är uppenbart att trångboddhet och höghusboende ofta medför otrivsel både inom familjen och mellan grannar. De nybyggda tätortsområdenas brist på goda lekmiljöer för barn och fritidsaktiviteter för ungdomar skapar gärna konflikter som lätt utlöses i brottslighet.

Det är nödvändigt att sätta kriminaliteten i ett större samhällsperspektiv. Vidare är vi ju alla överens om att det är den förebyggande verksamheten mot brottsligheten som mera måste beaktas. Polisens vardag i denna tid är enkelt uttryckt inte lätt. Personligen är jag inte lite imponerad av dess agerande. Att vara underbemannad på många håll och ändå försöka lösa dessa ofta grannliga uppgifter och i flertalet fall även lyckas är inte dåliga insatser.

I Stockholmstidningarna ser man som rubriker: "Butiksvåldet bara ökar", "Vi står maktlösa, säger affärsfolket" eller "Skulle skydda hustrun, slogs ned".

En ledande tjänsteman inom rikspolisstyrelsen säger att fruktan för våldet är så stor att många människor av rädsla för repressalier inte vågar avslöja sina namn vid kontakt med pressen. Det var just detta som fru Kristensson berörde i sitt anförande. Kriminella element, som fru Kristensson talade om, går in i affärerna och säger: Får jag inte det här nu, så får du stryk förr eller senare! Sådan är mentaliteten. Det är för ungdomens skull vi måste få andra normer, säger polisen. Ungdomen är i brist på normer på väg in i kriminaliteten.

Nu märker vi för all del att denna företeelse inte enbart drabbar vårt land. Genom de rapporter vi får genom massmedia märker vi att inte heller förhållandena ute i världen eller i Europa är bra. Vårt utskott var ju ute på en resa i höstas, varvid vi besökte Sovjet, Ungern och Österrike. I enpartistaterna Sovjet och Ungern fick vi väl inte riktigt de rapporter vi ville ha — det var brist på statistik — men att förhållandena inte var bra fick vi ändå klart för oss. När vi sedan kom till Österrike fick vi besked om att också narkotikabrottsligheten där var i starkt stigande.

Att förhållandena är sådana ute i världen behöver emellertid inte på något vis föranleda oss att förhålla oss passiva, utan vi måste vara aktiva när vi har det så ställt med brottsligheten som vi har det i vårt land.

Med anledning av motionerna yrkar vi reservanter på en utredning för brottslighetens förebyggande och bekämpande. Jag vill inte säga att samhället varit passivt när det gäller kriminalvården. Det är flera utredningar som de senaste åren arbetat med olika frågor inom kriminalvården. Samtliga utredningar har dock gällt antingen påföljds-systemet eller anstaltsvården eller frivården. Det är därför högst befogat att man gör en rejäl genomgång av vad som försiggår i samhället som medverkar till uppkomsten av brottslighet och att man överväger åtgärder

Onsdagen den
29 november 1972

*Tillsättande av en
utredning på
kriminalpolitikens
område m. m.*

som gör att färre personer begår brott. Det är de förebyggande insatserna som verkligen måste prioriteras för att vi skall kunna råda bot på dagens situation.

Herr talman! Med detta ber jag att få yrka bifall till den reservation som är fogad till justitieutskottets betänkande nr 24.

I detta anförande instämde herr Dockered (c).

Herr WIKLUND i Stockholm (fp):

Herr talman! Brottet måste nu ställas i centrum, sade fru Kristensson; inte brottslingen, om jag fattade henne rätt.

Visst är rättsskydd, skydd mot brottet som sådant, utomordentligt angeläget, men nog är det kanske bästa rättsskyddet att man anpassar människorna till efterföljd av lagar – både vanliga människor och lagöverträdare. Det var väl bara kravet på koncentration som gjorde att fru Kristensson inte tog upp *hela* det rättsskyddande resonemanget utan nöjde sig med bara en sida av saken. Jag tror att vi är rätt eniga om en mera nyanserad syn på medlen för kriminalitetens bekämpande. De är många.

När vi från folkpartiet skrev vår partimotion var vi först inne på tanken att begära en *beredning* för kriminalprofylax, motsvarande den beredning för kriminalvården som tillsattes i november 1971 och som avslutat sitt arbete. Det bakomliggande motivet var självfallet en överförd tillämpning av den gamla maximen för att bekämpa sjukdom: Det är bättre med profylax än med terapi.

Men vi fann snart att kriminalprofylaktiskt inriktade utredningsförslag visserligen inte var helt obefintliga, men att detta material var högst begränsat och inte var så substantiellt som i fråga om kriminalvården, dvs. de åtgärder som sätts in då brott redan har begåtts.

Vad fanns att samla och söka sammanarbeta till ett mera konkret och i olika avseenden välavvägt, realistiskt och någorlunda snabbverkande förslag om kriminalprofylax? Ja, inte särskilt mycket. Vi bestämde oss därför för att föreslå, inte en beredning, utan en utredning med tre huvuduppgifter: för det första att aktualisera nya väsentliga forskningsuppgifter, för det andra att ge brottsförebyggande aspekter på skilda samhällsområden och för det tredje att ge förslag till mera direkt brottsförebyggande åtgärder.

Det nya, om man nu kan tala om något nytt över huvud taget på något område, i den här uppläggnings, skulle vara att inte bara syssla med de människor som redan har befunnits brottsliga, utan på ett minst lika energiskt sätt och med kostnadsinsatser av väsentlig storleksordning få till stånd en rikt differentierad verksamhet för brottsprofylax. Vi måste söka mera målmedvetet än hittills hindra *rekryteringen* av lagöverträdare, inte vänta tills vi har brottslingen framför oss. Jag är för min del övertygad om att även ganska stora kostnadsökningar på brottsprofylax skulle löna sig. Jag är glad över att rikspolisstyrelsens chef nyligen i en konferens i Jönköping tog upp samma synpunkt som jag har gjort här i kammaren vid flera tillfällen, nämligen att man borde få ett samlat grepp om de ekonomiska förlusterna på brottsligheten. Då skulle

vi på fastare grund kunna föra även en *ekonomisk* debatt om kriminalpolitikens uppläggning. Kanske vi skall vända oss till finansministern i fortsättningen för att vi äntligen skall få till stånd effektiva åtgärder mot en brottsutveckling, som, med vissa svårtolkade undantag för vissa brott, bara tenderar att öka. Justitieukskottets fotnot på s. 4 i betänkandet där det antyds att viss nedgång av brottsligheten 1969 i viss mån kan förklaras av ökad polisaktivitet avseende narkotikabrottsligheten är kanske det viktigaste bidraget till belysning av vad som är angeläget att satsa på för att bryta den uppåtgående brottskurvan.

Ökad polisverksamhet har självfallet en *allmänt* brottsavhållande effekt. Det finns erfarenheter nog att peka på detta. Det inverkar alltså också på andra sorters brott än dem man är särskilt ute efter, i detta sammanhang narkotikabrottsligheten. Jag saknar för övrigt i utskotts-betänkandet det senaste beskedet från arbetsgruppen för kriminalitetsprognoser inom justitiedepartementet. Gruppen anser att ökningen av brottsbalksbrotten kommer att inte bara fortsätta utan även att öka starkare, nämligen för tiden 1972--1977 med 5 procent per år. Vi anför i vår motion gruppens tidigare besked om 3 procents årlig ökning i genomsnitt för åren 1968--1975.

Det har, herr talman, spelat stor roll i debatten att 1968 års brottmålsutredning 1971 uttalat att det nu krävs nya grepp och en delvis ny syn på samhällets kriminalpolitik för att hindra en fortsatt ogynnsam kriminalitetsutveckling. Utredningen föreslog att ett centralt råd inrättas under justitiedepartementet med företrädare för samhällets högsta beslutande politiska organ och centrala myndigheter, rättsväsendet, näringslivet, folkrörelserna och kriminalvetenskaplig forskning. Det föreslogs vidare att till detta råd knyts ett institut för planering, utredning och verkställande av brottsförebyggande åtgärder. Verksamheten inom rådet borde, ansåg utredningen, särskilt inriktas på det kriminalpolitiska utvecklingsarbetet.

Herr talman! Förra årets motionsaktivitet för att vi äntligen skulle få se en nedåtgående brottskurva slogs tillbaka med hänvisning till resultat av de överväganden inom justitiedepartementet av utredningens uppslag om inrättande av ett centralt organ för kriminalpolitiska frågor som kunde förväntas. I år intar utskottsmajoriteten samma ståndpunkt. Frågan om detta organs inrättande har nu, enligt betänkandet från brottmålsutredningen, aktualiserats inom regeringen. Det borde kanske ha stått att denna fråga aktualiserats förra året men ännu ej lett till någon åtgärd, för det är ju faktiskt på det viset.

Felet med majoritetens ståndpunkt är dels att man inte själv tycks vilja ta en ståndpunkt till behovet av samlade större kriminalprofylaktiska grepp, dels att man litar på att ett s. k. centralt organ på kriminalpolitikens område i en oviss framtid kan komma att tillsättas. Vi vill att det nu skall tillsättas en utredning med inriktning på att komma med konkreta förslag till kriminalprofylaktiska åtgärder, både snabbverkande och sådana som ger effekt på längre sikt. Jag anser dessutom att vi nu har nog med råd och organ av typen samarbetsorganet för åtgärder mot ungdomsbrottsligheten eller samarbetsorganet för bekämpande av narkotikamissbruket.

Onsdagen den
29 november 1972

*Tillsättande av en
utredning på
kriminalpolitikens
område m. m.*

Visst kan det, herr talman, vara bra med sådan organiserad kontakt mellan berörda ämbetsverk, men nu krävs en parlamentariskt väl förankrad utredning med klart uppdrag att snabbt komma med praktiska förslag för kort- och långsiktig kriminalprofylax. Jag medger gärna att det är ett ganska svårt men utomordentligt nödvändigt uppdrag. Brottskurvan *måste* kunna brytas, det är säkert en allmän uppfattning. Låt oss nu satsa rejält på profylaxen utan att därför försumma terapin på det komplicerade område som ryms under beteckningen kriminalpolitik.

Fröken MATTSON (s):

Herr talman! I likhet med herr Wiklund fäste jag mig speciellt vid fru Kristenssons yttrande att hon som en av huvudinriktningarna för den utredning, som reservationen till justitieutskottets betänkande nr 24 föreslår, vill sätta brottet i centrum och inte brottslingens situation. Jag hoppas i likhet med herr Wiklund att det var den knappt tillmätta tiden som gjorde att fru Kristenssons yttrande föll så. Vi måste väl ändå göra klart för oss att brottet i sig inte är något fullständigt fristående. Ett brott begås av människor mot människor, och brottslingens situation kommer verkligen in som en del i den stora bilden.

Det som jag tycker kan vara litet bekymmersamt i den diskussion som vi har fört inte bara i denna kammare utan tidigare också i tvåkammarriksdagen är att vi med exempel skildrar förhållandena och därför ofta glömmer bort och kanske motverkar det som också måste tas under övervägande, nämligen hur våra vårdresurser inom kriminalvården kan bli bättre och hur man kanske kan liberalisera på vissa områden. Även dessa ting utgör en mycket viktig del av det stora problemkomplexet. Jag tror att den debatt som nu förs om brott och brottsstatistik i någon mån kan påverka och har påverkat opinionen så att just denna del blir svårare att genomföra.

I övrigt vill jag från utskottsmajoritetens sida framhålla att den oro för utvecklingen som här har tecknats delas av utskottet. Det är att observera att utskottets och reservationens skrivning är ganska lika fram till bedömningen av tillvägagångssättet.

Man kan väl också, som vi gör i utskottet, säga att regeringen och det socialdemokratiska partiet har sannerligen icke visat brist på respons. Just nu pågår det ett större och mer omfattande reformarbete än någonsin tidigare. Vid sidan av kommittéväsendet pågår dessutom, inte minst inom rättsvårdsområdet, ett intensivt arbete för att genom rationaliseringsåtgärder och nya arbetsmetoder effektivisera verksamheten.

Vi har alltså mer på gång nu än vi har haft tidigare. Och när vi i majoriteten säger att vi bedömer läget så, att här krävs ganska snabba åtgärder, menar vi att vi tror icke, i år liksom inte heller i fjol eller året dessförinnan, att en stor allmän parlamentarisk utredning är det riktiga sättet att komma till rätta med problemen. Vi vet av erfarenhet att parlamentariska utredningar i regel tar mycket lång tid, och de här problemen spänner över praktiskt taget hela samhället. Det spänner över mycket mer än vad vi brukar hänföra till kriminalvårdsområdet. Nya synpunkter kommer ständigt till. Jag vill gentemot herr Johanssons i Växjö påpekande här om vad trångboddhet och dålig miljö betyder bara

Onsdagen den
29 november 1972

*Tillsättande av en
utredning på
kriminalpolitikens
område m. m.*

framhålla att vi just nu har fått en rapport, Unga lagöverträdare, från 1956 års klientelundersökning, som säger att trångboddhet, låg inkomst, förekomst av socialhjälp och liknande yttre miljöfaktorer inte alls har det starka samband med ungdomskriminaliteten som man förutsätter i den allmänna debatten. Tanken på en hård miljöbundenhet bakom en debut i egendomsbrott får inte alls något stöd i undersökningsresultaten. I stället pekar man på att skolan är en viktig källa till information om en hotande utveckling mot kriminalitet och asocialitet. Det finns tecken som tyder på att utbildningssamhället har ökat risken för kriminell utveckling hos ungdom som beteende- och miljömessigt sett har dåliga förutsättningar för skolarbetet.

Man har alltså här fått ytterligare synpunkter på ett problem som spänner över nästan allt vad vi har inom samhället. Därför hävdar vi inom utskottsmajoriteten att vi nu har en lösning inom Kungl. Maj:ts kansli. Jag behöver inte här upprepa vad brottmålsutredningen föreslår för det centrala rådet, eftersom herr Wiklund i Stockholm så ingående har redogjort för det, men jag tror det är ganska nödvändigt att peka på att detta förslag just har remissbehandlats.

Förslaget om tillsättande av ett centralt råd har mötts med mycket stort intresse av remissinstanserna, och det har tillstyrkts av de allra flesta, även om en del tycker att man borde göra vissa kompletterande utredningar och se vilka direktiv som skall uppställas.

Vi menar att ett sådant råd, med förankring inom expertis och inom forskning och med det parlamentariska inslag som fru Kristensson är så oerhört angelägen om, skulle ha möjlighet att ta hand om arbetet rörande de här frågorna ur de mera långsiktiga synpunkterna. Samtidigt måste självfallet de kortfristiga och kortsiktiga insatserna fortsätta. Där tycker vi att t. ex. kriminalvårdsberedningens uppdrag visar hur man snabbt kan åstadkomma kortsiktiga lösningar. Vi tror alltså att den rätta vägen är att överväga inrättande av ett centralt organ och att riksdagen icke har anledning att nu besluta om en parlamentarisk utredning av det slag som har skisserats i reservationen.

Med det anförda ber jag, herr talman, eftersom vi åtskilliga år har diskuterat dessa frågor, i allra största korthet att få yrka bifall till justitieutskottets hemställan i dess betänkande nr 24.

Fru KRISTENSSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Eftersom både herr Wiklund i Stockholm och fröken Mattson uttryckte tveksamhet om vad jag avsåg med mitt tal om att brottet skulle komma i centrum, är det möjligt att jag uttryckte mig något oklart. Min mening var att säga att den debatt, som hittills har förts, i alltför stor utsträckning har inriktat sig på brottslingen och hans situation. Man har glömt brottet och offret. Jag menar att vi måste få en balans i vårt sätt att se på dessa frågor, så att man mer än vad som hittills skett diskuterar själva brottet och samhällets reaktioner mot det samt brottoffrets situation.

Till herr Wiklund vill jag kort säga ett par saker. Anledningen till att vi inte ville ta in justitiedepartementets prognosgrupps förutsägelser om brottsutvecklingen var att det ju alltid är svårt att göra prognoser och att

Onsdagen den
29 november 1972

*Tillsättande av en
utredning på
kriminalpolitikens
område m. m.*

gruppen tidigare har misslyckats ganska kapitalt i sin verksamhet. När den trodde att brottsligheten skulle stiga med 3 procent steg den i själva verket med 15 procent. Det kan ibland kanske vara barmhärtigt att utelämna sådana uppgifter.

Jag håller med herr Wiklund om att vi i och för sig har nog med samarbetsorgan på detta område. Mot vad fröken Mattson sade vill jag genmäla att jag inte tror på ett stadigvarande organ, där det sitter topppersoner med liten tid till förfogande för det praktiska arbetet. Jag återkommer till vad jag sade i mitt första anförande, nämligen att jag nu själv har fått bevis på att det är möjligt att ge en parlamentarisk utredning sådana resurser för sin verksamhet att den kan arbeta effektivt och snabbt.

Jag menar fortfarande att vi, när vi väster så stort avseende vid den internationella brottslighetens konsekvenser för vårt land att vi tillsätter en särskild våldskommission, också bör uppleva brottslighetsutvecklingen i allmänhet i vårt land som så pass skrämmande att det kan vara motiverat att få en snabbt arbetande parlamentarisk kommitté med goda resurser att göra ett effektivt jobb. Jag kan inte förstå vad som skulle lägga hinder i vägen för detta.

Fröken Mattson säger att så mycket är på gång och att man därför bör avvakta de resultat som detta leder till. Det är ju den vanliga argumenteringen som vi så länge har fått höra. Men när man ser efter vad det är som är på gång finner man, att det egentligen inte är något som skulle kunna åstadkomma den samlade bedömning som jag tror att vi alla är ense om nu måste komma till stånd. Åtalsrättskommittén, som skall pröva hur man med andra medel än lagföring skall beivra lagöverträdelser, är väl egentligen inte vad vi syftar till med en sådan bedömning.

När det vidare gäller den kriminologiska forskningen har man i vårt land över huvud taget inte haft någon forskning i de centrala frågorna om allmänprevention och individualprevention, utan den forskning som bedrivits har hela tiden inriktat sig på behandlingsverksamheten.

När det slutligen gäller kriminalvårdsberedningen saknar man verkligen en diskussion om kriminalpolitikens målsättning, som jag tycker är en central fråga.

Herr WIKLUND i Stockholm (fp) kort genmäle:

Herr talman! Som fru Kristensson framhöll kan även en parlamentarisk kommitté arbeta snabbt. Man kan dessutom göra utbrytningar ur utredningsuppdraget. Allt fler kommittéer börjar nu förfara på detta sätt, eftersom de funnit att det skulle dröja alltför länge om man skulle vänta tills hela utredningsuppdraget föreligger färdigt i ett enda betänkande. I stället delas uppdraget upp i olika bitar. Det är uppenbarligen möjligt att göra det även på det här området.

Men, fröken Mattson, om vi inte får en parlamentarisk kommitté, när får vi det centrala rådet? Remissbehandlingen är ju inte avslutad alldeles nyss. Den är avslutad för bra länge sedan. Det talades om redan förra året att man kunde tänka sig att rådet kom att inrättas i enlighet med brottmålsutredningens förslag. Såvitt jag vet har ännu inga förberedelser gjorts eller ännu mindre något råd tillsatts.

Herr talman! Jag passar också på att yrka bifall till reservationen. Jag förbisåg det i mitt första inlägg.

Herr JOHANSSON i Växjö (c) kort genmäle:

Herr talman! Det är kanske förmätet att ha en annan uppfattning än den utredning hade som fröken Mattson åsyftade och som sade att trångboddhet och höghusbebyggelse inte har den negativa inverkan på ungdomens beteende som man kanske i förstone hade trott. Allt är relativt naturligtvis – inte ligger hela skulden till brottsligheten där – men jag har i alla fall uppfattningen att barn och ungdomar från trångbodda familjer och som bor i höghus inte har samma möjligheter som de som bor i markbebyggelse att vara hemomkring, på sin tomt osv. De tvingas att söka kamrater som många gånger kan vara bra men som också kan ha en negativ inverkan. Att tvingas att ständigt vara ute därför att man inte trivs hemma tror jag är en negativ faktor.

Sedan håller jag med utredningen helt och hållet, när den påstår att de alltför stora skolorna, mastodontskolorna, som i dag finns på sina håll, inte är bra. Den saken är jag helt överens med utredningen om. Regeringen har väl på senaste tiden fått upp ögonen för detta. Utbildningsministern har ju tillsatt en utredning som syftar till att man på skolans område skall ha mera att säga till om på det lokala planet. Skolorna skall inte dirigeras så mycket från centralt håll som hittills.

Slutligen vill jag också säga till fröken Mattson att alltför många utredningar inte är bra, men den utredning reservanterna föreslår kan arbeta snabbt. När det brinner i knutarna har man i regel bråttom. Nu brinner det verkligen, och därför tror jag att utredningen skall kunna arbeta snabbt.

Fröken MATTSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag slog upp protokollet från den debatt som vi hade om det här förslaget förra året. Jag vet inte om herr Westberg, som då var huvudtalare för kravet på en utredning, var representativ, men han sade i alla fall att det är ett oerhört svårt arbete att göra den här utredningen. Det krävs mycken tid för att tränga in i olika delar av detta stora fält, ansåg han. Jag vill instämma med herr Westberg och uttrycka förhoppningen att riksdagen inte tror att en sådan utredning som nu föreslås kan arbeta snabbt. Tror man det, kommer man nämligen definitivt att misslyckas, eftersom det är så enormt stora och viktiga områden som berörs.

För det första hoppas jag att utredningen icke kommer till stånd – jag tror inte att den behövs – och för det andra anser jag att den definitivt icke skulle kunna arbeta snabbt.

Sedan vill jag gentemot herr Wiklund i Stockholm, i någon mån gentemot herr Johansson i Växjö, säga att det kan väl vara ganska bra att vi har dessa samrådsgrupper. Jag har citerat vad som kommit ut av en klientelundersökning. Det är möjligt att urvalet är för begränsat, men nya synpunkter har i alla fall kommit till som bryter mot vad man tidigare har sagt. I nära 90 procent av fallen när det gäller ungdomsbrottslighet och förstagångsförbrytelser vidtog barnavårdsnämnden inga andra åtgär-

Nr 126

Onsdagen den
29 november 1972

*Tillsättande av en
utredning på
kriminalpolitikens
område m. m.*

der än utredning i anslutning till debutbrottet. Då är det väl angeläget att i råd kunna diskutera förebyggande åtgärder.

Jag ber än en gång att få yrka bifall till justitieutskottets hemställan i betänkandet nr 24.

Fru KRISTENSSON (m) kort genmäle:

Herr talman! När jag hörde fröken Mattson gjorde jag en reflexion för mig själv. Jag vet inte hur det är möjligt att man kan yrka avslag på förslaget om en kriminalpolitisk kommitté med motiveringen att det skulle ta för lång tid innan en sådan gav resultat och att man kan ha hållit på att ge samma motivering i inte mindre än sju år. När man är efter år avvisar ett sådant förslag upplever man inte själv att frågan är särskilt brådskande. Ett sådant handlande ger ingen riktig tilltro till att regeringspartiets företrädare verkligen menar att ärendet är brådskande.

Herr WIKLUND i Stockholm (fp) kort genmäle:

Herr talman! Också jag skulle vilja säga till fröken Mattson att även en parlamentarisk utredning kan arbeta snabbt. Jag sade i min förra replik att den kan arbeta snabbt om den på ett lämpligt sätt delar upp sina arbetsuppgifter, och det finns alla möjligheter att göra det. Man kan alltså först ta de åtgärder som påkallar uppmärksamhet omedelbart till genomförande – eller i varje fall förslagsställande och därefter genomförande – och sedan kan man ta de mer långsiktiga åtgärderna för sig. Om man delar arbetsuppgiften bör det gå att nå snabba resultat också med en parlamentarisk utredning.

Vidare har jag inte vänt mig mot samarbetsorganen som finns på det här området – samsrådsgrupper som fröken Mattson sade. Jag har inte vänt mig mot dem; jag tror att det kan ha sitt värde att det finns kontakter också i den formen mellan olika berörda ämbetsverk och verkschefer, men det är nu nödvändigt att få fram förslag till åtgärder som är parlamentariskt förankrade redan från begynnelsen. Det är därför jag ställer mig bakom reservationen.

Fröken MATTSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag tror bara att fru Kristensson har alltför stark tilltro till just en parlamentarisk utredning, och jag vill erinra om att även vi parlamentariker är ganska arbetstyngda.

Det som skiljer utskottsmajoriteten och minoriteten – det vill jag betona – är egentligen inte åsikten om angelägenheten av de här åtgärderna, utan det är vår uppfattning om hur man bäst skall ta itu med de här frågorna. Vi anser att den som läser betänkandet verkligen får belägg för det påstående vi har gjort, nämligen att det på det här området pågår mer reformer än det gjort tidigare. Vi bedömer det förslag som skisseras av brottmålsutredningen som det bästa.

Jag yrkar återigen bifall till utskottets hemställan.

Herr ERNULF (fp):

Herr talman! En av samhällets viktigaste uppgifter måste vara att garantera de enskilda medborgarna ett rimligt skydd till person och

egendom. Med den omfattning som brottsligheten i vårt land har tagit under det senaste årtiondet kan man inte säga att samhället fyller den uppgiften på ett godtagbart sätt. Det är inte bara det ökade antalet brott som är oroväckande. Än värre är utvecklingen mot ökad användning av våld och ökad brutalitet i våldsbrotten – ofta en rent meningslös brutalitet mot offren.

Det borde vara en angelägen uppgift för regeringen att föreslå effektiva åtgärder för att minska brottsligheten. Jag skall gärna medge att en del har gjorts. Polisen har fått ökade resurser både i fråga om antal polismän och i fråga om teknisk utrustning. Men tyvärr har ökningen av resurserna gått långsammare än ökningen av brottsligheten – trots att man från oppositionshåll är efter år har betonat vikten av att polisen får de resurser som den måste ha om den skall kunna fullgöra de uppgifter som samhället har lagt på den. Det är också riktigt att kriminalvården i frihet har byggts ut, men tyvärr har också denna utbyggnad skett alltför långsamt i förhållande till behovet, och det avsedda resultatet har därför inte kunnat uppnås.

Om vi är överens om att det är nödvändigt att förstärka både polisens och frivårdens resurser, tror jag att vi också kan vara överens om att man inte löser problemet med brottsligheten enbart genom sådana åtgärder. Man har mer och mer kommit till insikt om att man också, och kanske rent av främst, måste satsa på förebyggande åtgärder mot uppkomsten av kriminalitet. Det är för sent att försöka förändra en persons beteende först när han har nått den ålder då han är mogen för polis, åklagare och domstol. Då blir ofta den enda utvägen att i samhällsskyddets intresse döma honom till långvarigt frihetsstraff.

Det är flera fördelar med förebyggande åtgärder, främst då inom barna- och ungdomsvården. En tidigt insatt lämplig åtgärd ger i regel bättre resultat än om man väntar tills den unge har fastnat i asocialitet och kriminalitet. Dessutom kan tidigare insatta åtgärder göras mjukare och humanare och innehålla mer av inläring än av tvång. Det är därför som det är så viktigt att ett bättre samarbete kommer till stånd mellan hem, skola och samhällets barna- och ungdomsvård. Detta samarbete bör också omfatta polisen, som redan gör en – tyvärr dock alltför begränsad – insats i fråga om rättsundervisning i skolorna. Men man måste också försöka få med de ideella organisationerna i detta arbete, om resultatet skall bli gott. I skolan möter den unge det samhälle som han som vuxen skall verka i, och det är där som han måste lära sig de grundläggande reglerna för sammanlevnaden. Kan inte skolan eller barnavården göra detta, ja då behövs det mycket hårdare åtgärder för att senare tvinga honom att följa reglerna.

Skulle det visa sig att man med dessa mjukare metoder – inläring och sådant – inte uppnår det avsedda resultatet är det bättre att på ett tidigt stadium t. ex. placera den unge i ett enskilt fosterhem än att låta honom fortsätta i kriminalitet tills han är mogen för ungdomsfängelse. Att vänta är inte humant – men det är tyvärr alltför vanligt. Det är ofta man i domstolarna får se fall, där man säger sig att denna ungdom kanske skulle ha räddats genom en tidigare insatt åtgärd, men nu finns det ingen annan utväg än ungdomsfängelse. Just när det gäller de förebyggande åtgärderna

Onsdagen den
29 november 1972

*Svensk straffrätts
tillämpning på
utomlands begångna
brott, m. m.*

är skrämmande litet gjort från samhällets sida.

Den utredning om åtgärder för att förebygga och bekämpa brottsligheten som reservanterna begär kan enligt min mening i viss mån jämföras med kriminalvårdsberedningen. Den var ju en utredning som samlade upp vad tidigare kommittéer av olika slag hade sysslat med och föreslagit och som på grundval därav lade fram förslag till konkreta åtgärder inom kriminalvården. Den utredning som reservanterna i utskottet föreslår bör komplettera kriminalvårdsberedningen genom att komma med förslag till åtgärder utanför det egentliga kriminalvårdsområdet, främst då förebyggande åtgärder. En sådan utredning bör på grundval av det material som finns i andra utredningar kunna föreslå åtgärder som snabbt kan genomföras.

Visserligen är det riktigt och sant som fröken Mattson har sagt, att det också är fråga om långsiktiga åtgärder av allmän social natur, som man kanske inte så snabbt kan arbeta igenom, men det är bättre att man nu samlar ihop de förslag som går att genomföra utan dröjsmål än att man väntar med detta därför att det finns andra åtgärder som tar tid att överväga och utreda.

Kanske skulle vi med en sådan här utredning kunna få ett samlat program för de förebyggande åtgärder mot brottslighet som i dagens läge är möjliga att genomföra — och kunde vi det, då skulle mycket vara vunnet. Jag yrkar därför, herr talman, bifall till den vid utskottets betänkande följande reservationen.

Med detta anförande, i vilket herr Westberg i Ljusdal (fp) instämde, var överläggningen slutad.

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen av fru Kristensson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan fru Kristensson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller justitieutskottets hemställan i betänkandet nr 24 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av fru Kristensson m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då fru Kristensson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja -- 158
Nej -- 148
Avstår -- 5

§ 10 Svensk straffrätts tillämpning på utomlands begångna brott, m. m.

Föredrogs justitieutskottets betänkande nr 26 i anledning av Kungl. Maj:ts i propositionen 1972:98 upptagna förslag till lag om ändring i

brottsbalken, m. m. (ang. svensk straffrätts tillämplighet i rummet, m. m.) jämte motion.

Nr 126

Onsdagen den
29 november 1972

*Svensk straffrätts
tillämpning på
utomlands begång-
na brott, m. m.*

Genom en den 26 april 1972 dagtecknad proposition, 1972:98, hade Kungl. Maj:t, under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över justitiärenden och lagrådets protokoll, föreslagit riksdagen att

dels anta i propositionen framlagda förslag till

1) lag om internationellt samarbete rörande verkställighet av brottmålsdom,

2) lag om ändring i utlänningslagen (1954:193),

3) lag om ändring i brottsbalken,

4) lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands,

5) lag om ändring i lagen (1966:78) om förbud i vissa fall mot rundradiosändning på öppna havet,

6) lag om ändring i lagen (1966:314) om kontinentalsockeln,

7) lag om ändring i lagen (1971:176) om vissa internationella sanktioner,

dels godkänna den i Haag den 28 maj 1970 undertecknade europeiska konventionen om brottmålsdoms internationella rättsverkningar med förbehåll mot avdelning 1 i del III av konventionen, dels såvitt bestämmelserna i denna avdelning innebar hinder mot lagföring i Sverige för brott, för vilket det lindrigaste straff som var stadgat i svensk lag var fängelse i fyra år eller däröver, dels såvitt dessa bestämmelser innebar hinder mot verkställighet i Sverige av här i landet ådömd eller ålagd påföljd för brott, samt med förklaring enligt artiklarna 15.3, 19.2 och 64.3.

Riksdagen antog under vårsessionen (JuU 1972:16, rskr 1972:233) de under 1) och 2) angivna förslagen samt godkände den europeiska konventionen om brottmålsdoms internationella rättsverkningar med förbehåll mot avdelning 1 i del III av konventionen och med förklaring enligt artiklarna 15.3, 19.2 och 64.3. Behandlingen av övriga lagförslag uppsköts till höstsessionen.

I den del propositionen inte sakbehandlats av riksdagen innehöll den främst förslag till ändrade regler i brottsbalken för svensk straffrätts tillämplighet i fråga om brott som begåtts utomlands. Bl. a. hade föreslagits införandet av en allmän regel om krav på dubbel straffbarhet, vilket innebar att gärning begången utomlands med endast vissa angivna undantag måste vara straffbar också enligt gärningsortens lag för att kunna bestraffas i Sverige. Vidare hade föreslagits att utländsk brottmålsdom i viss utsträckning skulle vara hinder för ny rättegång här i landet om ansvar för samma gärning.

I detta sammanhang hade behandlats motionen 1972:1706 av herrar Ernulf (fp) och Polstam (c) vari hemställdes att riksdagen skulle avslå förslaget till ändring av 2 kap. 2 och 3 §§ brottsbalken till den del ett tillträde till 1970 års konvention inte nödvändiggjorde en ändring.

Onsdagen den
29 november 1972

*Svensk straffrätts
tillämpning på
utomlands begångna
brott, m. m.*

Utskottet hemställde

A. att riksdagen med avslag på motionen 1972:1706 skulle anta 2 kap. 2 och 3 §§ i det genom propositionen 1972:98 framlagda förslaget till lag om ändring i brottsbalken,

B. att riksdagen skulle anta förslaget till lag om ändring i brottsbalken i övrigt utom såvitt avsåg ikraftträdandebestämmelsen,

C. att riksdagen för sin del skulle anta förslaget till lag om ändring i lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands med av utskottet angiven lydelse,

D. att riksdagen skulle anta förslagen till

1) lag om ändring i lagen (1966:78) om förbud i vissa fall mot rundradiosändning på öppna havet,

2) lag om ändring i lagen (1966:314) om kontinentalsockeln,

3) lag om ändring i lagen (1971:176) om vissa internationella sanktioner,

samtliga utom såvitt avsåg ikraftträdandebestämmelserna,

E. att riksdagen för sin del skulle anta en ikraftträdandebestämmelse för förslaget till lag om ändring i brottsbalken och för ettvar av de under punkten D i hemställan upptagna lagförslagen med av utskottet angiven lydelse,

F. att riksdagen – med ändring av ställningstagandet den 29 maj 1972 såvitt gällde förbehåll mot avdelning I i del III av den europeiska konventionen om brottmålsdoms internationella rättsverkan – uttalade att vid Sveriges tillträde till konventionen förbehåll gjordes mot avdelning I i del III i konventionen, dels såvitt bestämmelserna i denna avdelning innebar hinder mot lagföring i Sverige för brott, för vilket det lindrigaste straff som var stadgat i svensk lag var fängelse i fyra år eller däröver, dels såvitt dessa bestämmelser innebar hinder mot verkställighet i Sverige av här i landet dömd eller ålagd påföljd för brott, samt att förklaring avgavs enligt artiklarna 15.3, 19.2 och 64.3.

Reservation hade avgivits av fru Kristensson (m) samt herrar Ernulf (fp), Johansson i Växjö (c), Westberg i Ljusdal (fp), Polstam (c), Schött (m) och Fransson (c), som ansett att utskottet under A bort hemställa, att riksdagen i anledning av propositionen 1972:98 och motionen 1972:1706

dels skulle anta 2 kap. 2 och 3 §§ i det genom propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i brottsbalken,

dels gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anført om förnyade överväganden och förslag till lagstiftning i fråga om svensk straffrätts tillämpning på utomlands begångna brott.

Herr POLSTAM (c):

Herr talman! Det ärende som vi nu skall behandla gäller bl. a. ett förslag till ändring i 2 kap. brottsbalken. Jag skall helt kort beröra 2 och 3 §§ i detta kapitel. De handlar om när man skall döma efter svensk lag och vid svensk domstol för brott som begåtts utom Sverige.

Det gäller svenska medborgare som begått brott i utlandet, och det gäller utlänningar som efter begånget brott i utlandet blivit svenska

Onsdagen den
29 november 1972

*Svensk straffrätts
tillämpning på
utomlands begångna
brott, m. m.*

medborgare eller tagit hemvist i Sverige. Det gäller också medborgare i de övriga nordiska länderna om de vistas här.

Tidigare har kravet på dubbel straffbarhet inte gällt. Om — enligt förslaget — gärningen inte är straffbar på den plats eller i det land där den begåtts, men väl i vårt land, så är den också här med vissa undantag fria från ansvar. Ett sådant undantag är om det lindrigaste straffet för brottet enligt svensk lag är fängelse i fyra år eller däröver. Då kan fallet under alla omständigheter tas upp vid svensk domstol, och ansvaret kan utdömas här.

I motionen 1706 har herr Ernulf och jag påpekat att kravet på dubbel straffbarhet kan medföra betydande svårigheter, vilka inte står i rimlig proportion till de principiella fördelar som möjligen kan vinnas. Bl. a. har vi framhållit svårigheterna när det gäller att få fram vilken lag som i ett speciellt ärende gäller på gärningsorten och hur den lagen skall tolkas utifrån helt andra rättssystem än vårt. Inte minst tidsfaktorn kan vara besvärande, särskilt vid eventuella frihetsberövanden.

Vi har i en gemensam borgerlig reservation pekat på flera exempel där vår lagstiftning kommer att stå mer eller mindre maktlös på grund av kravet på dubbel straffbarhet. Övergrepp mot barn eller egenmäktighet mot barn är bara ett sådant exempel. Regeringsrådet Klackenbergs har i ett särskilt yttrande uppmärksammat de här problemen. Han anser att frågan inte är allsidigt utredd. Han säger bl. a. att det skulle vara ett överraskande avsteg från gängse lagstiftningsmetodik om dessa ändringar skulle genomföras utan de ingående överväganden som eljest är brukliga vid utformningen av grundläggande stadganden i brottsbalken.

Nu gäller det emellertid det internationella samarbetet, och i det läget vill vi reservera inte hindra att man i brottsbalken för in en huvudregel om krav på dubbel straffbarhet för lagföring i Sverige av utomlands begångna brott. Men vi vill att möjligheterna att undvika eller mildra konsekvenserna av de föreslagna ändringarna i 2 och 3 §§ ytterligare övervägs. Dessa överväganden, anser vi, bör kunna göras av regeringen.

Med detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till den av fru Kristensson m. fl. avgivna reservationen, som således inte innebär ett avslag på propositionen.

Herr LARFORS (s):

Herr talman! Under vårsessionen i år godkände riksdagen den europeiska konventionen om brottmålsdoms internationella rättsverkningar och antog som följd av detta vissa i propositionen 98 föreslagna lagändringar. Vissa andra i samma proposition föreslagna lagändringar uppsköts till höstsessionen, och det är därför som vi nu i dag i kammaren på nytt behandlar propositionen 98.

Förklaringen till att propositionen har uppdelats så att den blev föremål för behandling i kammaren i två avsnitt, vilka handläggs var för sig vid olika tidpunkter, är att justitiekottet enhälligt ansåg att beslut om tillträde till konventionen i våras var synnerligen brådskande. Så blev också riksdagens beslut.

Till höstsessionen uppsköts emellertid också en av herrarna Ernulf och Polstam väckt motion vari hemställes att riksdagen avslår förslaget om

Onsdagen den
29 november 1972

*Svensk straffrätts
tillämpning på
utomlands begång-
na brott, m. m.*

ändring av 2 kap. 2 och 3 §§ brottsbalken.

I motionen anmäler motionärerna farhågor för praktiska svårigheter att tillämpa den ändrade lagen. Det är ingalunda lätt att bedöma de frågekomplex som aktualiseras genom de i propositionen 98 föreslagna lagändringarna – det erkänner jag gärna.

Utskottet har därför efter ingående behandling av ärendet sökt att i sitt betänkande ge en redovisning av olika synpunkter och bedömningar, och jag vill inte trötta kammaren med att upprepa vad som anförts i utskottets betänkande, utan jag skall bara hänvisa till det.

En reservation har dock avgivits i ärendet av fru Kristensson m. fl. i anslutning till herrarnas Ernulfs och Polstams av mig tidigare omnämnda motion. Reservationen berör utskottets hemställan under punkten A. Reservanterna föreslår – som herr Polstam nämnde – liksom utskottsmajoriteten att riksdagen godkänner det framlagda förslaget till ändring av 2 kap. 2 och 3 §§ brottsbalken och att riksdagen därutöver skall ge Kungl. Maj:t till känna vad som anförts i reservationen.

Vad har då reservanterna sagt som skiljer sig från utskottsmajoritetens uttalande? Ja, man redovisar sina synpunkter på vissa brott begångna av svenskar på tillfälligt besök i utlandet, t. ex. narkotikalangning och brott av svenskar i utlandstjänst, såsom industrispionage och förskingring. Jag erkänner att det här rör sig om i vissa fall svåra avvägningar. Men man får inte bara, som herr Polstam, tona fram de besvärligheter som kan uppkomma. Man måste också uppmärksamma det som är positivt i lagförslaget. I vårt grannland Danmark t. ex. har man sedan länge haft sådana regler om dubbel straffbarhet som föreslås i propositionen 98, och några negativa erfarenheter av dessa regler har, såvitt jag vet, inte anmälts från Danmark.

Reservanterna skriver också följande:

”Invändningar av angivet slag har enligt utskottets mening inte den tyngd att de – i ett skede då det internationella samarbetet på straffrättens område intensifierats i syfte att nå en bättre internationell harmonisering av straffbestämmelserna – bör hindra att med den svenska straffrätten införlivas en huvudregel om krav på dubbel straffbarhet för lagföring i Sverige av utomlands begångna brott.”

Som jag uppfattat saken är reservanterna inte helt övertygade av sin egen argumentering. De har nämligen hamnat i den situationen, att samtidigt som de tillstyrker bifall till propositionen begär de överväganden inom Kungl. Maj:ts kansli i syfte att mildra vissa konsekvenser av de föreslagna lagändringarna. Reservanterna vill också ha ett förnyat remissförfarande. De slutar sålunda med att yrka bifall till propositionen, samtidigt som de förordar att frågan om svensk straffrätts tillämpning på utomlands begångna brott blir föremål för förnyade överväganden inom Kungl. Maj:ts kansli samt att förslag till lagstiftning därefter föreläggs 1973 års vårriksdag.

Jag är ledsen över att här behöva säga till de av mina utskottskollegor som står för reservationen att jag har svårt att hänga med i denna argumentation och de här önskemålen. Själv tycker jag att skillnaden i sak mellan utskottsmajoriteten och reservanterna är mycket liten. Vad som sagts i reservationen borde likaväl ha kunnat vara ett debattinlägg i

kammaren eller ett särskilt yttrande. Så liten är skillnaden. När reservanterna trots sitt tillstyrkande av propositionen begär ett nytt förslag från Kungl. Maj:ts kansli till värriksdagen 1973 samt att detta förslag bör föregås av ett kompletterande remissförfarande, så börjar man faktiskt undra hur det skall kunna gå till. Vi har ju ändå i dag den näst sista dagen i november månad 1972.

Med anledning av reservanternas önsknings om ett kompletterande remissförfarande vill jag påminna om att det sedvanliga remissförfarandet har tillämpats även i detta fall innan propositionen lades fram. Remissvaren är i stort sett redovisade i propositionen. Jag kan som exempel bara erinra om att varken domareföreningen eller riksåklagaren har anfört några avgörande betänkligheter mot förslaget. RÅ har för sin del varit mycket positiv och anför i sitt yttrande bl. a. följande:

”Det är med stor tillfredsställelse som jag hälsar förslaget att kravet på dubbel straffbarhet och principen 'ne bis in idem' skall få generell giltighet. Den svenska straffrätts nuvarande ståndpunkt är ett uttryck för nationell suveränitet som illa harmoniserar med nutida kriminalpolitiskt betraktelsesätt. De undantag som föreslås får anses rimliga och ger inte anledning till erinran från min sida.”

Även lagrådet har, som herr Polstam nämnde, ställt sig positivt till det framlagda lagförslaget. Endast en ledamot har haft vissa erinringar av i stort sett samma art som herrarnas Ernulf och Polstam tagit upp i sin motion. Det berörde också herr Polstam i sitt tidigare inlägg.

Såvitt jag kan finna är förslaget till ändring av 2 kap. 2 och 3 §§ brottsbalken nu väl penetrerat. Behandlingen av motionärernas förslag om avslag har resulterat i en reservation, vari det yrkas bifall till det föreliggande förslaget till ändring av brottsbalken men med ett påhäng om att ge till känna vad som anförts i reservationen. Utskottsmajoriteten yrkar för sin del att riksdagen måtte anta propositionen, dock med ändring av tidpunkten för ikraftträdandet.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr POLSTAM (c) kort genmäle:

Herr talman! Det är alldeles riktigt att jag tagit fram de negativa synpunkterna. De positiva har vi mer eller mindre anslutit oss till. Men jag vill poängtera att detta är en mycket svår fråga att ta ställning till. Det är det som är anledningen till att skillnaden mellan utskottets huvudskrivning och reservationen är så liten.

Jag tror att det hade varit väsentligt att få undersöka den här frågan litet bättre remissvägen. Herr Larfors måste ändå medge att frågan inte penetrerats på ett riktigt sätt remissvägen. Det framhålls också i det särskilda yttrandet av herr Klackenbergs.

Herr LARFORS (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag erkänner gärna att detta är en mycket svår fråga. Men jag har för min del funnit att man väl förberett ärendet. Det är inte bara så att vi nu hastigt har fått en proposition framlagd i ärendet. Vi har haft god tid på oss att tänka över propositionens innehåll. Jag vill också erinra om att vi tidigare i kammaren, även i den gamla riksdagen, haft

Onsdagen den
29 november 1972

*Svensk straffrätts
tillämpning på
utomlands begång-
na brott, m. m.*

debatter i dessa frågor.

Jag tror knappast att man kan vinna så värst mycket på att ha en ny remissomgång. De remissvar som jag har läst igenom talar om en i stort sett positiv inställning till föreliggande förslag.

Det är naturligt att man i en sådan här fråga hyser en eller annan betänklighet. Men om jag får förenkla det hela skulle jag vilja säga så här: Det är väsentligt att svensk man eller kvinna som har tjänst utomlands ett visst antal år kan veta om det är lagen i det land där han eller hon vistas som gäller eller om det är svensk lag. Man vinner mycket i klarhet om man antar propositionen och lagförslaget nu.

Herr ERNULF (fp):

Herr talman! De regler som bestämmer när svensk domstol kan döma för brott som har begåtts utomlands är, som har framhållits i debatten, tekniskt sett mycket invecklade. Den som vill förvissa sig om det kan läsa såväl de nu gällande reglerna som de regler som föreslås i propositionen. Jag tror att den som gör det skall hålla med mig. Jag skall därför inte i onödan trötta kammaren med att i detalj gå in på alla regler och undantag som gäller och som föreslås, utan jag skall försöka ta upp ett par konkreta frågor.

Först och främst är det väl klart att de regler vi nu har ger mycket långtgående möjligheter att åtala i Sverige för brott som har begåtts i ett annat land. Det gäller då brott begångna av svensk medborgare utomlands eller av utländsk medborgare mot en svensk medborgare eller mot ett svenskt intresse. Visserligen finns det begränsningar, t. ex. att man ur skälighetssynpunkt skall pröva om åtal skall väckas. Jag tror att vi i utskottet var eniga om att den ökade internationella samfärdseln och det begynnande arbetet på internationell harmonisering av lagstiftningen gör det önskvärt att man får den huvudregel som föreslås i propositionen, nämligen att om en gärning begås utanför Sverige så skall åtal kunna väckas för den i Sverige bara om den är straffbar både enligt vår lag och enligt den lag som gällde på gärningsorten. Dessutom bör det vara fråga om en gärning som begåtts av en svensk medborgare eller som riktats mot svenskt intresse.

Herr Larfors påpekade att den som bott länge i ett land bör kunna rätta sig efter de lagar som där gäller och inte riskera att bli åtalad här i Sverige och enligt svensk lag för en gärning som han begått i det land där han stadigvarande bor. Det är vi väl alla överens om. Men när det gäller en person som tillfälligt besöker ett främmande land är det väl tveksamt om han plötsligt bör bli fri från svenska lagar. Om 120 svenskar gör en charterresa på 14 dagar till ett främmande land och där tar in på hotell och det blir bråk mellan svenskarna, förekommer narkotikalangning inom svenskgruppen eller man gör sig skyldig till förföljelse mot någon i svenskgruppen som är av annan ras, frågar jag mig varför vederbörande gärningsman plötsligt skall bli fri från straff för den händelse gärnings- ortens lag inte stadgar något straff för gärningen.

Jag tycker nog att man i propositionen litet närmare kunde ha utvecklat de här två ganska skilda fallen: å ena sidan den svenske medborgaren som bor länge i utlandet och som bör kunna rätta sig efter

Onsdagen den
29 november 1972

*Svensk straffrätts
tillämpning på
utomlands begång-
na brott, m. m.*

reglerna där och vara trygg i förvisningen att han följer det främmande landets lagar och förordningar och å andra sidan ett svenskt resesällskap på tillfälligt besök i utlandet. I det sistnämnda fallet bör väl ändå svenska lagar och förordningar gälla -- och givetvis även värdlandets lagar.

Den föreslagna lagstiftningen innehåller en rad undantag, inte särskilt lättolkade. Det är riktigt som herr Larfors säger att utskottsmajoriteten och reservanterna i huvudsak är eniga. Men reservanterna anser att de undantag från huvudregeln som föreslås i propositionen inte täcker alla de fall där det är stötande att svensk rätt inte skall kunna tillämpas. Vi har i reservationen pekat på ett par sådana fall. Antag, herr Larfors, att ett svenskt resesällskap 14 dagar befinner sig i ett främmande land, där narkotikalangning inte är straffbelagd eller straffas mycket mildt och att en deltagare i resan säljer narkotika till andra i resesällskapet -- kanske till ungdomar som förut inte använt narkotika men som på det sättet dras in i narkotikabruk. Efter 14 dagar återvänder man till Sverige. Enligt herr Larfors' mening skall denna narkotikalangare inte kunna straffas därför att brottet skett på en sällskapsresa utanför Sverige. Jag tycker inte att det är rimligt. Narkotikalangning är ett så allvarligt brott att vi bör ingripa, även om brottet sker på en sällskapsresa till ett land där narkotikalangning är tillåten eller betraktas som ett mycket mildt brott.

Vi har även pekat på andra fall. I ett vårdnadsfall tillerkänns en svensk moder av svensk domstol vårdnaden av barnet, men vid ett tillfälligt besök i utlandet behåller fadern barnet, lämnar det till släktingar och far tillbaka till Sverige. Vi betraktar det som ett allvarligt brott att på det sättet ta barnet ifrån den av föräldrarna som domstol tillerkänt vårdnaden. Men denne man skulle alltså inte kunna straffas, om brottet inte är straffbelagt i det främmande landet -- något som faktiskt kan vara fallet.

Jag trodde ett slag i utskottet att vi skulle bli överens om att denna proposition hade tillkommit i något för stor hast och skulle må väl av en översyn. Men den översynen ville alltså majoriteten inte vara med om, och därför blev vi tvungna att reservera oss. Att bara i ett särskilt yttrande tala om narkotikalangningens vådor, tyckte vi var en litet för mild åtgärd.

Jag håller helt med herr Larfors om att regeringen inte kan bli klar till den 1 juli, om riksdagen skulle rösta för reservationen. Då fick man väl begära någon förlängning av tiden för ikraftträdandet. Men det där är en teknisk detalj som går att ordna.

Ja, herr talman, vi har alltså varit ense i utskottet i huvudfrågan. Men för att undvika det stötande resultat som propositionen kan ge anledning till vill vi reservera tvätta bort de skönhetsfläckar som propositionen innehåller. Därför yrkar jag bifall till reservationen.

Herr LARFORS (s):

Herr talman! På den direkta fråga som herr Ernulf ställde till mig vill jag försöka ge ett svar.

Lika litet som herr Ernulf eller någon annan vill jag försvara narkotikalangning. Det vill inte heller mina kamrater inom utskottets majoritet. Men om det nu skulle vara så som herr Ernulf beskriver det, att

man på en sällskapsresa ute i världen har en reseledare som ägnar sig åt narkotikalangning, ifrågasätter jag om man kan komma åt problemet genom att göra den langningen straffbar enligt svensk lag. Om den inte är straffbar i det land man befinner sig i, lär det vara mycket enkelt att få någon annan som i stället för reseledaren utför langarens mycket osnygga och fula uppdrag.

Jag menar med andra ord att det är mycket enkelt att kringgå herr Ernulfs förslag. Skulle reseledaren vara mera avancerad, är det väl också sannolikt – nu citerar jag något som vi talade om i utskottet – att vederbörande också skulle göra sig skyldig till samma brottslighet när han kommer hem till Sverige. Han blir då dömd här enligt svensk lag.

Om man antar en lag av detta slag kan det givetvis bli vissa bekymmer med den. Men det kanske blev ännu större bekymmer om man skulle tillämpa svensk lag för brott, begångna utomlands av svenskar under tillfälliga resor där. Det måste nämligen finnas en ordentlig polisutredning, som åklagaren kan basera sitt åtal på, en utredning som kanske inte är så enkel att åstadkomma.

Jag kan ta ett annat exempel. Det förekom i den gamla riksdagen en interpellationsdebatt – jag tror det var 1965 -- när herr Ullsten debatterade med dåvarande justitieministern Kling om de abortresor som skedde till Polen. I Sverige var dessa aborter straffbara, i Polen tydligen inte. Jag kommer då till frågan: Hur skall man bedöma sådana fall?

Även om vissa delar av detta förslag inte är fulländade, är det dock så pass bra att vi utan att vara oroliga vågar anta detsamma.

Herr ERNULF (fp):

Herr talman! Herr Larfors' rekommendation att så att säga svälja narkotikalangningen på sällskapsresor utomlands i förtröstan på att langaren skall fortsätta med sin hantering i Sverige och då bli fast tycker jag faktiskt inte är en godtagbar lösning på ett allvarligt problem. Jag vill tillägga att det inte nödvändigtvis behöver vara reseledaren som langar. Ingen skugga må falla över reseledarna. Det kan ju vara en deltagare.

Såsom ett andra skäl anförde herr Larfors att langaren kanske uppträdde genom bulvan, och då kunde man inte komma åt honom. Ja, det var en listig metod som skulle kunna användas också i Sverige, men lyckligtvis har polisen trots sina bristande resurser ändå möjlighet att komma åt dem som begår brott genom bulvaner. Att det skulle vara någon anledning till att inte straffa narkotikalangning på sällskapsresor tycker jag inte.

Jag är litet besviken, herr talman, över att herr Larfors tar så lätt på en så allvarlig fråga som narkotikalangningen. Särskilt på en sällskapsresa kan stämningen vara sådan att risken är mycket stor för att de som förut inte har använt narkotika dras in i narkotikabruket.

Varför skulle man inte kunna göra ytterligare en liten justering i huvudregeln, utöver de ändringar som regeringen föreslår, för att undvika detta resultat? Är inte detta att visa överdriven lojalitet mot propositionen, herr Larfors?

Onsdagen den
29 november 1972

*Svensk straffrätts
tillämpning på
utomlands begång-
na brott, m. m.*

Herr LARFORS (s):

Herr talman! Jag vill påminna herr Ernulf om att jag började mitt genmäle nyss med att tala om att jag såg lika allvarligt på det här problemet som herr Ernulf.

Jag bedömer inte detta som några lätta lagöverträdelser, där vederbörande bereds tillfälle att komma undan, men jag tror att antalet fall är begränsat och att det är ytterst sällan som sådant här inträffar. Jag tror inte att herr Ernulf skulle kunna redovisa mer än något enda exempel. Inte heller tror jag att problemet lätt kan klaras upp bara genom en liten ändring av den lagstiftning som vi nu fattar beslut om. Herr Ernulf har nog överdrivna förhoppningar i det avseendet. Det fordras dessutom något mera sedan ett brott begåtts; det fordras en polisutredning och även underlag för ett åtal och för en dom. Jag förmodar att det skulle vara ganska svårt för herr Ernulf att i egenskap av domare godta ett för bristfälligt underlag vid avkunnandet av en fällande dom.

Jag nämnde också att vad vi nu gör i Sverige inte är någonting unikt. Man har samma lagar i tillämpning även i Danmark, och där fungerar de, såvitt vi vet, bra. Man har åtminstone inte anmält några större negativa erfarenheter. Därför kan jag nog upprepa vad jag sade förut: Jag tror inte att vi ger oss in på något farligt experiment genom att bifalla propositionen.

Herr ERNULF (fp):

Herr talman! Herr Larfors och jag är alltså ense om att narkotikalangning är en allvarlig sak, men våra uppfattningar skiljer sig därigenom att jag vill dra den konsekvensen att man bör stoppa till den lucka i lagen som kan lämna narkotikalangningen straffri i vissa fall, medan herr Larfors inte vill dra den slutsatsen. — Längre kommer vi väl inte.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten A

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen av fru Kristensson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Ernulf begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller justitieutskottets hemställan i betänkandet nr 26 punkten A röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av fru Kristensson m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Ernulf begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja — 160
Nej — 149
Avstår — 2

Onsdagen den
29 november 1972

*Ökat studiestöd till
korrespondens-
studerande m. m.*

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

§ 11 Ökat studiestöd till korrespondensstuderande m. m.

Föredrogs socialförsäkringsutskottets betänkande nr 39 i anledning av motioner om: ökat studiestöd till korrespondensstuderande m. m.

I detta betänkande behandlades motionerna
1972:457 av fru Sundberg m. fl. (m),

1972:659 av herrar Mattsson i Lane-Herrestad (c) och Elmstedt (c) vari hemställt att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om skyndsamt utredning och förslag angående frågan om studiestöd till korrespondensstuderande som inte nu kom i åtnjutande av studiebidrag jämte tillägg eller förhöjt studiebidrag samt

1972:980 av herr Nilsson i Agnäs (m).

Utskottet hemställde
att riksdagen skulle avslå
1. motionen 1972:457,
2. motionen 1972:659,
3. motionen 1972:980.

Reservation hade avgivits av herrar Ringaby (m), Magnusson i Nennesholm (c) och Mundebo (fp), fröken Pehrsson (c), herr Andersson i Nybro (c), fröken Bergström (fp) samt herr Andersson i Ljung (m), som ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1972:659 hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om skyndsamt utredning och förslag angående frågan om studiestöd till korrespondensstuderande som inte nu kom i åtnjutande av studiebidrag jämte tillägg eller förhöjt studiebidrag.

Fröken PEHRSSON (c):

Herr talman! Utredning om ökat stöd till korrespondensstuderande begäres i motionen 659 år 1972 från några centerpartiledamöter. I motionen framhålls, att det inte är tillfredsställande att dessa studerande saknar möjligheter att tillgodogöra sig studiehjälpsförmånerna. Från samhällets synpunkt kan det inte anses ha negativ betydelse att studierna tar längre tid genom att förvärvsarbete bedrivs samtidigt. Tvärtom föreligger enligt motionärerna skäl att stimulera studieprestationer av det slag det här rör sig om. Även om studiestöd i någon form utbetalades till den korrespondensstuderande, skulle det bli billigare för samhället än om vederbörande slutade sitt arbete och läste på heltid.

Det är därför angeläget att en annan konstruktion för studiestöd utarbetas för de studerande det här gäller. Enligt en av Hermods upprättad kalkyl uppgår den totala kostnaden för en gymnasiekurs inklusive deltagande i preparandkurser och avgifter för provning i

enskilda ämnen till omkring 10 000 kronor.

Detta är alltså kostnader vilkas motsvarighet inom det reguljära utbildningsväsendet betalas av samhället. Det skulle bli ett om än ringa stöd åt dem som inte kommer i åtnjutande av nämnda förmåner om staten betalade en del av kurskostnaderna. Socialförsäkringsutskottet skriver i sitt betänkande nr 39: "Förutsättningarna för korrespondensstudier har förbättrats betydligt under de senaste åren." Man fortsätter: "Det är visserligen riktigt, som motionärerna framhåller, att korrespondensstuderande i vissa avseenden är sämre ställda än andra grupper. — — — Det bör emellertid uppmärksammas att det inte bara är de korrespondensstuderande som saknar rätt att erhålla studiebidrag för deltidstudier utan att detta gäller också andra studerande, som får studiestöd i form av studiehjälp."

Det kan väl ändå inte vara någon motivering för avslag på motionen att det är fler grupper som inte är tillgodosedda inom systemet. Tvärtom borde samtliga grupper som utskottet omnämner tillförsäkras bättre studiesociala villkor. Det tycker jag vore en rättvis åtgärd.

Vi har i reservationen framhållit att det bland dem som studerar per korrespondens finns många som bedriver sina studier under stora upppoffringar och som är värda allt stöd från samhällets sida. Det är enligt vår mening angeläget att undersöka olika möjligheter att utvidga det studiesociala stödet till de korrespondensstuderande. Det bör därvid övervägas om man skall utarbeta en annan konstruktion av studiestöd för denna kategori än den som gäller inom studiehjälpssystemet. Man bör också beakta möjligheten att ge stöd till dessa studerande i form av statliga bidrag till en del av den studerandes kurskostnader. Även andra möjligheter att förbättra de studiesociala villkoren vid korrespondensstudier bör övervägas.

Vi hemställer i reservationen, att riksdagen med bifall till motionen 659 hos Kungl. Maj:t anhåller om skyndsamt utredning och förslag angående frågan om studiestöd till korrespondensstuderande som inte nu kommer i åtnjutande av studiebidrag jämte tillägg eller förhöjt studiebidrag.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till den reservation som är fogad till socialförsäkringsutskottets betänkande nr 39.

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

Fröken SANDELL (s):

Herr talman! Bakgrunden till den här reservationen är som vi har hört en centerpartimotion vilken har återkommit åtskilliga gånger och blivit föremål för behandling i riksdagen.

Underlaget för denna motion blir allt tunnare alltefter som förmåner förbättras för de vuxenstuderande. Senast i år har riksdagen beslutat om en utvidgning av de vuxenstuderandes möjligheter att tillgodogöra sig de olika delarna i det sociala studiestödet. Som utskottet redovisar i sitt betänkande är det endast reseersättning i samband med undervisning i s. k. preparandkurser vid Hermods som de heltidsstuderande inte kan få.

Nr 126

Onsdagen den
29 november 1972

*Ökat studiestöd till
korrespondens-
studerande m. m.*

Onsdagen den
29 november 1972

*Ökat studiestöd till
korrespondens-
studerande m. m.*

Det är vad som skiljer de studerande vid Hermods kurser från dem som deltar i korrespondensundervisning knuten till de statliga korrespondensinstituten. Utskottet anser det inte vara tillräckligt skäl för att begära en utredning av dessa relativt sett små detaljer i det studiesociala systemet.

Herr talman! Med detta ber jag få yrka bifall till socialförsäkringsutskottets hemställan i dess betänkande nr 39.

Fröken PEHRSSON (c):

Herr talman! I motionen begäres en skyndsamt utredning samt förslag angående frågan om studiestöd till korrespondensstuderande som inte nu kommer i åtnjutande av studiebidrag jämte tillägg eller förhöjt studiebidrag. Det är alldeles riktigt att SVUX enligt bemyndigande i februari i år har fått "vissa tilläggsdirektiv, som bl. a. innebär att kommittén bör beakta erfarenheterna från det arbete som bedrivs av kommittén för försöksverksamhet med vuxenutbildning (FÖVUX)". Jag hade väl ändå hoppats att utskottet med sin skrivning, där man uttalar att de här grupperna inte är fullt tillgodosedda, uttryckligen ville säga ifrån till kommittén som arbetar med dessa frågor att utskottet anser det riktigt att de blir tillgodosedda.

Frågan gäller faktiskt inte bara resekostnader. Vi menar att även den som förvärsarbetar och samtidigt kompletterar sin utbildning eller utbildar sig för andra uppgifter men inte bedriver sina studier i sådan takt att vederbörande får tillräckligt med poäng för att kunna tillgodogöra sig studiestöd skulle få del av studiesociala förmåner, och därför behöver frågan utredas.

Sedan säger fröken Sandell att det är en liten grupp det gäller eftersom stödet har förbättrats gång efter annan. Det må så vara, men det är lika viktigt att denna lilla grupp blir tillgodosedd.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen av herr Ringaby m. fl. och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan fröken Pehrsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller socialförsäkringsutskottets hemställan i betänkandet nr 39 punkten 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herr Ringaby m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då fröken Pehrsson begärde

rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja — 154
Nej — 148
Avstår — 1

Nr 126

Onsdagen den
29 november 1972

*Studiesocialt stöd
till utländska
studerande*

Punkten 3

Utskottets hemställan bifölls.

Herr tredje vice talmannen tillkännagav att anslag utfärdats om sammanträdet fortsättande kl. 19.30.

§ 12 Studiesocialt stöd till utländska studerande

Föredrogs socialförsäkringsutskottets betänkande nr 40 i anledning av motioner om studiesocialt stöd till utländska studerande.

I detta betänkande behandlades motionerna

1972:965 av fröken Bergström m. fl. (fp) vari hemställdes att riksdagen uttalade att som villkor för studiestöd till andra utlänningar än flyktingar och övriga i propositionen 1971:81 exemplifierade grupper borde fr. o. m. den 1 juli 1972 gälla att vederbörande vistats och förvärvsarbetat i Sverige under ett år samt att vid denna bedömning hemarbete skulle jämföras med förvärvsarbete samt

1972:1460 av fröken Bergström m. fl. (fp) vari hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om en utredning med uppgift att framlägga förslag rörande den framtida utformningen av utländska medborgares studiemöjligheter i Sverige.

Utskottet hemställde

att riksdagen skulle avslå

1. motionen 1972:965,
2. motionen 1972:1460.

Reservation hade avgivits av herr Mundebo (fp) och fröken Bergström (fp), som ansett att utskottet bort hemställa,

1. att riksdagen med anledning av motionen 1972:965 uttalade att som villkor för studiestöd till andra utlänningar än flyktingar och därmed jämförda borde fr. o. m. den 1 januari 1973 gälla att vederbörande vistats och förvärvsarbetat i Sverige under ett år samt att vid denna bedömning hemarbete skulle jämföras med förvärvsarbete,

2. att riksdagen med bifall till motionen 1972:1460 hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om en utredning med uppgift att framlägga förslag rörande den framtida utformningen av utländska medborgares studiemöjligheter i Sverige.

Fröken BERGSTRÖM (fp):

Herr talman! Förra året antogs nya regler för beviljande av studiesocialt stöd till utländska studenter, och som underlag för det beslut som då fattades låg propositionen 81 år 1971. När denna proposition behandlades förekom en hel del kritik mot olika delar av förslaget. De båda motioner som föranlett det betänkande vi nu behandlar innebär en uppföljning av denna kritik. Vi menar nämligen att det är angeläget att få till stånd en snabb förändring på vissa punkter och att andra punkter i det studiesociala systemet bör bli föremål för utredning, eftersom det enligt vår uppfattning inte fanns tillräckligt underlag för de beslut som fattades förra året.

De båda motioner som nu föreligger var ursprungligen endast en motion, men det utredningsförslag som inrymdes i denna har brutits ut och framförts i en särskild motion.

De krav på direkta förändringar som vi framför i den ena motionen rör dels den karenstid som tillämpas för beviljande av studiestöd till utländska studenter, dels de regler som tillämpas för bedömningen av hemarbetet, när det skall fastställas om vederbörande har haft förvärvsarbete tillräckligt lång tid.

Jag skall först säga några ord om karenstiden. Före 1971 års beslut fanns det tämligen oklara regler, som tillämpades olika på olika håll. Huvudkravet var emellertid som regel att den utlänning som ville ha studiesocialt stöd kunde få det efter ett års vistelse och förvärvsarbete i Sverige. Förra årets beslut innebär förlängning av denna karenstid till två års vistelse och förvärvsarbete i landet. Det är alltså en rätt kraftig skärpning, som företogs utan att man i praktiken angav några egentliga skäl. Beslutet innebär också en skärpning gentemot de nordiska studenterna, något som vi menar inte helt överensstämmer med det nordiska kulturavtal som träffades ungefär samtidigt med behandlingen av propositionen 81 förra året.

Vi anser att det fortfarande borde vara fullt tillräckligt med ett års vistelse och förvärvsarbete för att komma i åtnjutande av studiesocialt stöd. Det är viktigt med internationellt utbyte även på det här området. Det är viktigt att vårt utbildningsväsende får impulser från personer ur andra kulturmönster.

Men även om det blir en förändring till ett års karenstid, så menar vi att den regeln fortfarande skall gälla att flyktingar och personer som jämställs med flyktingar skall kunna påbörja studier och få studiesocialt stöd utan tillämpning av karensregeln.

När utskottsmajoriteten behandlar den här frågan, pekar man bl. a. på att den tvååriga karenstiden ger möjlighet för de utländska studerandena att bättre komma in i svenska språket och svenska förhållanden, men vi anser att den mest effektiva undervisningen i svenska bör kunna ske inom universitetsområdet och att man alltså skulle kunna delta i sådan undervisning som en del av universitetsstudierna.

Den andra delen där vi kräver en direkt förändring är tillämpningen av bestämmelserna beträffande förvärvsarbete. Nu jämställs inte hemarbete med förvärvsarbete, när det bedöms om vederbörande har förvärvsarbetat tillräckligt lång tid i Sverige. Utskottsmajoriteten säger visserligen att

hemarbete under den tid vederbörande har haft vårdnaden om barn får jämföras med förvärvsarbete och tillgodoses. Men vi har i motionen framhållit vad som är väldigt viktigt i det här sammanhanget, nämligen att bland många invandrare råder det kulturmönstret att kvinnan inte går ut på arbetsmarknaden, utan hon skall vara hemma och sköta hushållet även om det inte finns barn i familjen. Dessutom pekar vi på ett förhållande till, nämligen att det i många fall har varit omöjligt för båda makarna i en invandrarfamilj att få arbete på samma ort. I regel har då kvinnan varit hemma.

Det blir alltså kvinnan som drabbas när man tillämpar regeln om förvärvsarbete så som man gör nu. Vi menar därför att varje hemarbete, även om det inte finns barn i familjen, skall jämföras med förvärvsarbete.

Vidare föreligger krav på utredning på åtskilliga punkter. Den första fråga vi tar upp är frågan om den handläggande myndigheten. Nu är det en särskild delegation inom centrala studiehjälpsnämnden som handlägger dessa frågor. Det innebär att frågan om tillgång till studiemöjligheter här i landet för utlänningar avgörs i och med att man beslutar om vederbörande skall få studiestöd. Man fattar alltså invandringspolitiska beslut genom att bevilja en social förmån.

Vi menar att detta inte är det riktigaste sättet att handlägga denna fråga. Centrala studiehjälpsnämnden har också själv i förarbetet till propositionen 81 förra året förordat att de här frågorna skulle handläggas av invandrarverket. Vi ser det här som en invandrarfråga i allmänhet, och vi menar att det är bättre att alla invandrarfrågor avgörs av samma myndighet. Det är viktigt att det sker en invandring av olika kategorier människor, alltså även personer som håller på att utbilda sig och personer med högre utbildning.

I samband med frågan om handläggande myndighet har vi också tagit upp besvärsmöjligheten mot de beslut som fattas i dessa sammanhang. Sådan besvärsmöjlighet finns inte nu, men vi menar att det bör göras det. Det kan finnas anledningar för dem som önskar studera att få ett beslut av centrala studiehjälpsnämnden prövat.

En annan viktig fråga som vi har tagit upp rör studierådgivningen och kurativa insatser. Man har kunnat konstatera rätt många misslyckanden bland utländska studerande. De har haft svårigheter med den sociala anpassningen, och studierna har inte gått så bra som de själva och andra hade önskat. Vi menar att åtminstone en del av de svårigheterna skulle kunna avhjälpas om man hade möjligheter att ge en bättre studierådgivning, och göra mer kurativa insatser för att förbättra den sociala anpassningen över huvud taget för studenterna.

När den här frågan behandlades förra året i samband med propositionen 81 lugnade sig utskottsmajoriteten med att det är petitamyndigheternas sak att lägga fram förslag beträffande studievägledning och kurativa insatser och begära medel för detta. Utskottsmajoriteten uttalade att man räknade med att ett sådant förslag antagligen skulle bli föremål för en positiv behandling. Nu kan vi konstatera att ett sådant förslag har förelegat men inte behandlats särskilt positivt. UKÄ hade i sina petita för statsverkspropositionen 1972 – dvs. för verksamhetsåret

Onsdagen den
29 november 1972

*Studiesocialt stöd
till utländska
studerande*

1972/73 – tagit upp 81 000 kronor för studievägledning till utländska studenter. Därvid räknade man även med vissa kurativa åtgärder. Det beloppet ströks av departementschefen med kommentaren att man inom det området endast räknade med automatiska utgiftshöjningar. Man hade inte haft något sådant anslag tidigare och tillstyrkte det inte den gången. UKÄ har återkommit i sina petita för nästa år och krävt ett motsvarande anslag, nu med det något högre beloppet 83 000 kronor, och det är verkligen min förhoppning att den framställningen kommer att behandlas välvilligare, även om vi begär en utredning för att man skall få ett ordentligt grepp om utformningen av den här frågan.

Av betydelse för de utländska studenternas sociala anpassning och studieeffektivitet är deras kunskap i svenska. Denna är viktig för att de skall kunna följa med undervisningen, läsa den kurslitteratur som används – det blir mer och mer vanligt att man använder svensk kurslitteratur – och den är som sagt angelägen även för den sociala anpassningen. Vi anser att det finns anledning att verkligen se över hur svenskundervisningen skall bedrivas så att den blir effektiv. Som jag sade tidigare är det tänkbart att det effektivaste sättet är att den bedrivs vid universiteten, så att de utländska studenterna kan få denna undervisning parallellt med annan undervisning eller som förberedelse till annan undervisning.

Den sista fråga vi tagit upp rör gäststipendierna. Beträffande dem skedde en förbättring förra året, men vi menar att de kanske hade kunnat göras ännu bättre. Det är tidsgränsen som vi ställer oss tveksamma till. De är nu begränsade till tre år, men den tiden borde enligt vår uppfattning förlängas. En mycket stor del av det första året går åt till att lära sig svenska språket för att sedan kunna följa med undervisningen. Vi anhåller i reservationen om en utredning.

Herr talman! Med detta ber jag att få yrka bifall den reservation som är fogad till betänkandet.

Fröken SANDELL (s):

Herr talman! Så sent som den 1 januari i år trädde nya bestämmelser om stöd för utländska studerande i kraft. Eftersom dessa gällt så kort tid att man inte kunnat bedöma verkningarna anser utskottet det inte nödvändigt att riksdagen nu begär en ny utredning. Mot bakgrund härav skall jag inte uppta kammarens tid med några utvecklingar om vad den lagstiftningen innebär.

Reglerna om karenstiden för utländska studerande säger motionärer och reseranter har tillkommit utan angivande av skäl. Dessa regler grundar sig faktiskt på för både den studerande och det svenska samhället betydelsefulla skäl. Det första skälet är att detta tidigare var ett oreglerat område. Det medförde att många utländska studerande fick studiemedel och började sin studieverksamhet utan att ha den nödvändiga bakgrunden. Ända upp till 35 procent föll bort efter en eller två terminers studier, därför att de inte hade tillräckligt underlag.

Det andra skälet är att karenstiden två år överensstämmer med den praxis man har för beviljande av bosättningsstillstånd. Det är ju viktigt att här ha en gräns som något så när sammanfaller med den tidpunkt då man kan tänka sig att den studerande har kunnat inlemmas i det svenska

samhället. Det förhåller sig vidare så, att den grupp inom centrala studiehjäpsnämnden, som handlägger de här ärendena, i sådana fall där bosättningsstillstånd är beviljat utan vidare prövning ger studiemedel.

Den centrala prövningen i CSN, som reservanterna vänder sig mot, är ju en övergångsföreteelse. Den görs, som jag sade förut, av en delegation inom CSN där det också ingår en representant för invandrarverket. Men den prövningen sker bara första gången; har det så att säga blivit grönt ljus för den studerande är det de lokala nämnderna som i fortsättningen tar ställning till studiestödet.

Fröken Bergström säger att man uppdrar åt CSN att fatta invandringspolitiska beslut. Nej, det är inte alls så! Dessa som blir prövade efter att ha varit här två år har ju en gång utsatts för den invandringspolitiska prövningen genom invandrarverket. Den prövning som görs av den här delegationen har inte alls någon sådan innebörd.

Om man inte vill flytta tillbaka bedömningsbefogenheterna i de här ärendena till de lokala nämnderna torde man inte vinna något med att införa rätt till överklagande. Den frågan är avhängig av de erfarenheter man kan få fram av de nu tillämpade reglerna.

Jag kan också nämna att centrala studiehjäpsnämnden i dagarna har uppdragit åt undervisningsanstalterna i landet att göra en undersökning av utländska studerandes studiesituation.

Reservanternas önskemål om en reglering av antalet utländska studerande — man talar t. o. m. om en eventuell kvotering -- tycker jag ter sig något inkonsekvent i förhållande till deras i övrigt mycket generösa inställning till dessa invandrargrupper.

Vid behandlingen av propositionen 81 år 1971 anslöt sig socialförsäkringsutskottet helt till det föredragande statsrådets uttalande, att rätten till studiestöd inte borde göras beroende av någon reglering i form av tillståndsgivning eller något system med fastställda kvoter, utan i stället borde utformas med hänsyn till utlänningarnas faktiska anknytning till Sverige. Utskottet vidhåller i år sin anslutning till det uttalandet.

När det gäller frågan om de nordiska ländernas studerande vill jag påpeka, att det har arbetat en samnordisk utredning i de här frågorna. Den har i dagarna lagt fram ett förslag där man helt ansluter sig till den svenska linjen med en karenstid på två år för utländska studerande. Utredningen säger att man i princip gärna såg att det blev en längre tid därför att det är så viktigt att utlänningen som kommer hit och vill studera är inlemmad i samhället, när det gäller språk m. m.

Reservanterna åberopar också kommittén för utländska studerande och de synpunkter som den framlade tidigare i detta stycke. Men jag kan inte där finna något starkt stöd för reservanternas påståenden. Kommittén uttalar bl. a. beträffande studiemotiverade utlänningar följande: "Kommittén tar inte ställning till frågan om vilken omfattning detta slag av invandring skall ha i framtiden. Enligt kommitténs uppfattning bör ett sådant ställningstagande vara beroende av växlingar på arbetsmarknaden och samhällsförhållandena i övrigt."

Utskottet finner ingen anledning att efter så kort tid börja föreslå ändringar i en lagstiftning som vi antog föregående år och finner således inga skäl för den begärda utredningen.

Jag vill, herr talman, yrka bifall till socialförsäkringsutskottets hemställan i dess betänkande nr 40.

Fröken BERGSTRÖM (fp):

Herr talman! Fröken Sandell säger att de här reglerna trädde i kraft så sent som den 1 januari i år och att man inte nu så snart efteråt kan ändra dem. Detta är tydligen ett av de starkaste argumenten mot motionen. Men till de starka motiveringar vi har haft för att föreslå ändringar och utredningar har vi bakgrundsmaterial, som förelåg redan när man tog den här propositionen. Det gäller inte minst den mycket skarpa kritik vilken riktades mot propositionens förslag från studenter som man kanske kunde tänka sig i stället skulle uppleva utländska studenter såsom konkurrenter men som inte gör det utan är öppna för detta internationella samarbete och verkligen är positiva till att utländska studenter bereds riktiga möjligheter att arbeta här.

Fröken Sandell säger att många tidigare kunde få studiesocialt stöd utan att ha tillräckliga kunskaper, ordentligt underlag, genom att man då hade kortare karenstid. Hon sade att detta inte var bra och att det var ett av skälen till att man förlängde karenstiden. Fröken Sandell hänvisade till ett 35-procentigt bortfall av utländska studenter och i många fall bortfall redan efter en termins arbete. Till det vill jag säga att detta bortfall i mycket hög grad beror på att man inte har kunnat få en ordentlig underbyggnad när det gäller svenska språket. Vi vill i detta avseende ha en utbildning som är effektiv för universitetsstudierna. Likaså har det samband med att man inte har satsat någonting på kurativa insatser för att hjälpa de utländska studenterna till anpassning här i landet.

Som ett annat skäl för att förlänga karenstiden anför fröken Sandell att regeln skulle sammanfalla med praxis för beviljande av bosättnings-tillstånd. Jag kan inte se att man skall behöva ha en regel som sammanfaller med en helt annan företeelse. Det är inte riktigt så enkelt att de utlänningar, som efter två års bosättning här anhåller om studiesocialt stöd, direkt får detta. Enligt uppgifter som jag har skall man dels ha vistats i landet, dels ha haft förvärvsarbete under två års tid. Vid handläggningen lär man faktiskt räkna ifrån tid då en person har varit arbetslös eller sjuk under de här två åren. Det finns faktiskt åtskilliga anledningar att även se på dessa saker.

Om fröken Sandell uppfattat vårt motionerande på det sättet att vi skulle invända mot en central handläggning, så vill jag framhålla att vi inte alls gör det när vi talar om att det borde vara invandrarverket som har hand om de här frågorna och inte centrala studiehjälpsnämnden.

Att man sedan inte skulle vinna någonting med överklagningsrätt har jag väldigt svårt att förstå, för det är ju en åtgärd som befrämjar rättsäkerheten, om man får möjlighet att överklaga beslut som myndigheter har fattat.

Herr talman! Jag ber att på nytt få yrka bifall till reservationen.

Fröken SANDELL (s):

Herr talman! Jag finner inte att fröken Bergström har kommit med några nya argument som talar för reservationen. Jag vill dock invända att

det inte endast är reservanterna som trycker på nödvändigheten av kurativa insatser. Utskottet har ju klart yttrat att man finner det "angeläget att understryka vad som förra året anfördes från utskottets sida rörande vikten av ökade samhällliga insatser i fråga om studieråd-givning och andra åtgärder för att främja utländska studerandes sociala anpassning". Där är alltså reservanterna och utskottsmajoriteten helt överens.

Fröken Bergström säger att bosättningstillståndet inte borde vara det som nödvändigtvis styr rätten till studiemedel. Men det är väl alldeles riktigt att det är så. Bosättningstillståndet får man när man har varit i Sverige i två år, och detta anses vara en gräns där det kan sägas att invandraren något så när har inlemmats i samhället. Den nya bestämmelse som nu skall införas beträffande svenskundervisningen för invandrare kommer också att medverka till att man under dessa två år kan på ett helt annat sätt förbereda sig för sina studier.

Vad fröken Bergström säger om att man räknar bort den tid som vederbörande varit arbetslösa eller sjuka är ju bara ett argument för tvåårstiden. Man har detta som en överhoppningsbar tid och anser att de två åren skall vara tid när invandrarna verkligen är i kontakt med det svenska samhället och stärker sin position där.

Jag yrkar än en gång bifall till utskottets hemställan.

Fröken BERGSTRÖM (fp):

Herr talman! Fröken Sandell säger att utskottsmajoriteten är positiv till kurativa åtgärder. Jo, men då hade man ju kunnat säga det litet tydligare i år med hänsyn till den erfarenhet man har – som jag redovisade nyss – att UKÄ i sina petita för verksamhetsåret 1972/73 hade tagit upp 81 000 för detta som departementchefen strök. Jag hoppas att fröken Sandell nu kommer att hjälpa till att bevaka att de 83 000 kronor som är äskade för nästa verksamhetsår verkligen beviljas, så att vi inte står i samma situation om ett år igen.

Vad beträffar beslutet om svenskundervisning för invandrare i allmänhet, så är det ju mycket värdefullt att sådan undervisning verkligen kommer till stånd. Men jag vill ändå hävda att det är mycket troligt att studerande måste komplettera den undervisningen med ytterligare undervisning i svenska språket med hänsyn till de krav som ställs på dem för att kunna följa med i arbetet. Detta är, menar jag, en sak som man kan klara med svenskundervisning, även om tillträde till högre utbildning kan beviljas efter ett års vistelse och verksamhet här i landet.

Slutligen tog fröken Sandell som argument för två år att man vid bedömningen av huruvida en person varit förvärvsarbetande eller inte under de två år som krävs för tillträde till högre studier och för erhållande av studiesocialt stöd räknar bort tid då vederbörande varit arbetslös eller sjuk. Det tycker då inte jag är något bevis på om vederbörande har varit inlemmad och verksam i samhället eller inte. Man får väl ändå hoppas – men kanske är det bara en from förhoppning -- att en utlänning som vistas här i landet inte känner sig så utanför samhället även om han råkar bli sjuk eller arbetslös, utan att han också då kan leva

Onsdagen den
29 november 1972

*Studiesocialt stöd
till utländska
studerande*

sig in i det svenska samhället. Jag finner det med andra ord helt omotiverat att räkna ifrån sådana tidsperioder.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen av herr Mundebo och fröken Bergström i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan fröken Bergström begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller socialförsäkringsutskottets hemställan i betänkandet nr 40 punkten 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herr Mundebo och fröken Bergström i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då fröken Bergström begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	—	250
Nej	—	49
Avstår	—	4

Punkten 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen av herr Mundebo och fröken Bergström i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan fröken Bergström begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller socialförsäkringsutskottets hemställan i betänkandet nr 40 punkten 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herr Mundebo och fröken Bergström i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då fröken Bergström begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	—	251
Nej	—	48
Avstår	—	3

§ 13 Föredrogs socialförsäkringsutskottets betänkande nr 41 i anledning av motioner angående folkpension till folkpensionär på vårdinstitution m. m.

§ 14 Ändring i sjukvårdslagstiftningen, m. m.

Föredrogs socialutskottets betänkande nr 37 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972:104 med förslag till ändring i sjukvårdslagstiftningen, m. m., jämte motioner.

Genom en den 7 juni 1972 dagtecknad proposition, 1972:104, hade Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över socialärenden

dels föreslagit riksdagen att anta vid propositionen följande förslag till

1. lag om ändring i sjukvårdslagen (1962:242),
2. lag om ändring i lagen (1960:408) om behörighet att utöva läkaryrket,

3. lag om ändring i smittskyddslagen (1968:231),
4. lag om ändring i lagen (1956:293) om ersättning åt smittbärare,
5. lag om ändring i lagen (1954:579) om nykterhetsvård,
6. lag om ändring i lagen (1958:428) om ympning mot smittkoppor,
7. lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring,
8. lag om ändring i förordningen (1959:555) angående redares avgifter i vissa fall enligt lagen om allmän försäkring,

9. lag om ändring i lagen (1954:243) om yrkesskadeförsäkring,
10. lag om ändring i förordningen (1969:653) om bidrag från landsting och städer som ej deltagit i landsting till bestridande av kostnaderna för vård vid karolinska sjukhuset,

dels hemställt om riksdagens yttrande över vid propositionen följande förslag till

11. kungörelse om ändring i hälsovårdsstadgan (1958:663),

dels föreslagit riksdagen att

12. bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med vad föredragande departementschefen anfört vidta de åtgärder som behövs för att slutligt avveckla det statliga provinsialläkarväsendet,

13. godkänna av departementschefen förordade ändrade grunder för statsbidrag till driften av särskolor,

14. till Bidrag till anordnande av vissa institutioner för psykiskt utvecklingsstörda på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1972/73 under femte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 3 000 000 kronor,

15. till Bidrag till viss hälso- och sjukvård på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1972/73 under femte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 6 000 000 kronor.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

"I propositionen läggs fram förslag om nya behörighetsregler för läkare och ändrade bestämmelser för läkartjänsternas utformning m. m. Allmän behörighet att utöva läkaryrket (legitimation) erhålls enligt förslaget efter avlagd läkarexamen och därpå följande 21 månaders allmäntjänstgöring i sjukvården under yrkesmässigt ansvar. Det förutsätts att läkarna därefter fullföljer sin allmänläkar- eller specialistutbildning genom tjänstgöring i den offentliga sjukvården. Under tiden för allmäntjänstgöring samt allmänläkar- eller specialistutbildning sker tjänstgö-

Nr 126

Onsdagen den
29 november 1972

Ändring i sjukvårdslagstiftningen, m. m.

Onsdagen den
29 november 1972

*Ändring i sjukvårds-
lagstiftningen, m. m.*

ringen som underläkare. För färdigutbildade läkare skall på sjukhus finnas tjänster för avdelningsläkare, biträdande överläkare och överläkare.

Vidare föreslås i propositionen olika åtgärder för en utbyggnad av den decentraliserade öppna sjukvården i samhällets regi. Varje sjukvårdsområde, dvs. i regel ett län, skall liksom hittills vara indelat i läkardistrikt för den öppna sjukvården utanför sjukhus. De i propositionen förordade åtgärderna omfattar både en förstärkning av allmänläkarvården och en decentralisering av specialistvården så att denna i viss utsträckning blir tillgänglig även ute i läkardistriktet. Avsikten är att därigenom skapa möjligheter till en bättre närhetsservice inom den öppna hälso- och sjukvården. För färdigutbildade läkare skall i läkardistriktet finnas tjänster för distriktsläkare och biträdande distriktsläkare, avsedda för såväl allmänläkare som specialister.

På grundval av överläggningar med sjukvårdshuvudmännen redovisas i propositionen även förslag beträffande vissa finansieringsfrågor för hälso- och sjukvården, främst avseende den till sjukförsäkringen knutna läkarvårdersättningen för den offentliga öppna sjukvården.”

I detta sammanhang hade behandlats

A. den vid riksdagens början väckta motionen 1972:335 av herrar Karlsson i Huskvarna (s) och Zachrisson (s),

B. de i anledning av propositionen väckta motionerna

1972:1724 av fru Marklund m. fl. (vpk) vari hemställt att riksdagen skulle avslå förslaget i propositionen 1972:104 om höjning av avdraget på den försäkrades sjukpenning vid sjukhusvård från för närvarande 5 kronor till 10 kronor per vård dag,

1972:1728 av herr Börjesson i Falköping (c),

1972:1729 av herr Komstedt (m) vari hemställt att riksdagen vid behandlingen av proposition 1972:104 skulle anta förslaget till kungörelse om ändring i hälsovårdsstadgan med den ändringen att i 10 § ordet läns hälsovårdskonsulenten utgick,

1972:1730 av fru Kristensson m. fl. (m) vari hemställt att riksdagen vid behandlingen av proposition 1972:104 som sin mening gav till känna vad i motionen uttalats,

1972:1731 av herr Polstam m. fl. (c) vari hemställt att riksdagen beslutade a) att tillsättning av AT-förordnanden skedde efter i motionen föreslagna riktlinjer, b) att lottning tillämpades vid tillsättningen i de fall flera sökande fanns till samma AT-block,

1972:1732 av herr Ringaby m. fl. (m) vari hemställt att riksdagen som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad i motionen uttalats,

1972:1733 av herr Romanus (fp) vari hemställt att riksdagen beslutade om sådan ändring av 20 § sjukvårdslagen att det nuvarande sakkun-

nigförfarandet vid tillsättning av överläkartjänster kom att tillämpas i framtiden vid tillsättning av tjänster som överläkare och biträdande överläkare,

Nr 126

Onsdagen den
29 november 1972

Ändring i sjukvårdslagstiftningen, m. m.

1972:1734 av herr Takman m. fl. (vpk) vari hemställdes att riksdagen i anledning av propositionen 1972:104 uttalade att samtliga förordnanden för allmäntjänster borde sökas centralt hos socialstyrelsen samt att om flera sökte samma förordnande lottning borde avgöra den inbördes turordningen mellan dem,

1972:1735 av fru Theorin (s) vari hemställdes att riksdagen beslutade att i yttrande över förslaget till kungörelse om ändring i hälsovårdsstadgan (1958:663) föreslå att tillägget i 10 § om närvarorätt för länshälsovårdskonsulenterna utgick samt

1972:1736 av herr Åkerlind m. fl. (m) vari hemställdes att riksdagen beslutade att utförsäkrade, som förbrukat sina karensdagar, skulle undantas från den föreslagna höjningen av avgiften för sjukhusvård från tio till femton kronor.

Utskottet hemställde

A. beträffande frågan om återkallande av legitimation för äldre läkare att riksdagen skulle avslå motionen 1972:335,

B. beträffande upprättandet av förslag till tjänster för överläkare och biträdande överläkare m. m. att riksdagen med avslag på motionen 1972:1728 och motionen 1972:1733 skulle anta 20 § 1 och 2 mom. i det vid propositionen 1972:104 fogade förslaget till lag om ändring i sjukvårdslagen (1962:242),

C. beträffande tillsättningen av AT-läkare att riksdagen med avslag på motionen 1972:1731, motionen 1972:1732 i motsvarande del och motionen 1972:1734 skulle anta 20 § 4 mom. i lagförslaget under B,

D. att riksdagen skulle anta lagförslaget under B i den mån förslaget inte behandlas under nämnda punkt eller under C,

E. att riksdagen skulle anta följande vid propositionen fogade lagförslag, nämligen förslag till

1) lag om ändring i lagen (1960:408) om behörighet att utöva läkaryrket,

2) lag om ändring i smittskyddslagen (1968:231),

3) lag om ändring i lagen (1956:293) om ersättning åt smittbärare,

4) lag om ändring i lagen (1954:579) om nykterhetsvård,

5) lag om ändring i lagen (1958:428) om ympning mot smittkoppor,

6) lag om ändring i förordningen (1959:555) angående redares avgifter i vissa fall enligt lagen om allmän försäkring,

7) lag om ändring i förordningen (1969:653) om bidrag från landsting och städer som ej deltar i landsting till bestridande av kostnaderna för vård vid karolinska sjukhuset,

F. beträffande storleken av sjukpenningavdraget att riksdagen med avslag på motionen 1972:1724 skulle anta det vid propositionen fogade

Onsdagen den
29 november 1972

Ändring i sjukvårdslagstiftningen, m. m.

förslaget till lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring såvitt däri föreslagits ändring i 3 kap. 4 §,

G. att riksdagen skulle anta lagförslaget under F i den mån lagförslaget inte behandlas under nämnda punkt,

H. att riksdagen skulle anta det vid propositionen fogade förslaget till lag om ändring i lagen (1954:243) om yrkesskadeförsäkring,

I. att riksdagen med bifall till motionen 1972:1735 och i anledning av motionen 1972:1729 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört om det vid propositionen fogade förslaget till kungörelse om ändring i hälsovårdsstadgan (1958:663),

J. att riksdagen bemyndigade Kungl. Maj:t att i enlighet med vad föredragande departementschefen anfört vidta de åtgärder som behövdes för att slutligt avveckla det statliga provinsialläkarväsendet,

K. att riksdagen godkände av departementschefen förordade ändrade grunder för statsbidrag till driften av särskolor,

L. att riksdagen till Bidrag till anordnande av vissa institutioner för psykiskt utvecklingsstörda på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1972/73 under femte huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 3 000 000 kronor,

M. att riksdagen till Bidrag till viss hälso- och sjukvård på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1972/73 under femte huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 6 000 000 kronor,

N. beträffande statliga garantier för att ett tillräckligt antal AT-tjänster inrättades samt beträffande AT-tjänster hos privatpraktiserande läkare att riksdagen skulle avslå motionen 1972:1732 i motsvarande delar,

O. beträffande statliga garantier för viss kurortsverksamhet att riksdagen skulle avslå motionen 1972:1730,

P. beträffande vårdavgiften för utförsäkrade från sjukförsäkringen att riksdagen skulle avslå motionen 1972:1736.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande frågan om återkallande av legitimation för äldre läkare av herrar Carlshamre (m) och Åkerlind (m), som ansett att utskottets yttrande i viss del skulle ha av reservanterna angiven lydelse,

2. beträffande upprättandet av förslag till tjänster för överläkare och biträdande överläkare m. m. av fru Fränkel (fp) och herr Romanus (fp), som ansett att utskottet under B bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1972:1733 och i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag på motionen 1972:1728 för sin del skulle anta 20 § 1 och 2 mom. i det vid propositionen 1972:104 fogade förslaget till lag om ändring i sjukvårdslagen (1962:242) med den ändringen att lagrummen skulle erhålla av reservanterna föreslagen lydelse,

3. beträffande tillsättningen av AT-läkare av herrar Carlshamre (m), Åkerlind (m) och Hagberg (vpk), som ansett att utskottet under C bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1972:1731, motionen 1972:1732 i motsvarande del och motionen 1972:1734 samt i anledning av Kungl. Maj:ts förslag för sin del skulle anta 20 § 4 mom. i det vid

propositionen fogade förslaget till lag om ändring i sjukvårdslagen (1962:242) med den ändringen att lagrummet skulle erhålla av reservanterna angiven lydelse, innebärande att tjänst som underläkare för allmän-tjänstgöring skulle tillsättas av socialstyrelsen,

4. beträffande storleken av sjukpenningavdraget av herr Hagberg (vpk), som ansett att utskottet under F bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1972:1724 skulle avslå det vid propositionen fogade förslaget till lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring såvitt däri föreslagits ändring i 3 kap. 4 §,

5. beträffande statliga garantier för att ett tillräckligt antal AT-tjänster inrättades samt beträffande AT-tjänster hos privatpraktiserande läkare av herrar Carlshamre (m) och Åkerlind (m), vilka ansett att utskottet under N bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1972:1732 i motsvarande delar som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört,

6. beträffande statliga garantier för viss kurortsverksamhet av herrar Carlshamre (m) och Åkerlind (m), vilka ansett att utskottet under O bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1972:1730 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört,

7. beträffande vårdavgiften för utförsäkrade från sjukförsäkringen av herr Åkerlind (m), som ansett att utskottet under P bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1972:1736 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanten anfört.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Varje dag året om besöker i genomsnitt 60 000 människor läkare. Varje dag läggs i genomsnitt över 3 000 personer in på våra sjukhus. Det är så vår sjukvård fungerar mitt i vardagen. Det är på detta sätt människorna i dagens samhälle upplever sjukvården som en omistlig trygghetsgaranti.

Jag tycker det finns anledning att erinra om detta när kammaren nu skall fatta beslut i de viktiga frågor för den svenska hälso- och sjukvården som behandlas i socialutskottets betänkande nr 37 i anledning av propositionen 104.

1970-talets hälso- och sjukvårdspolitik kommer att kräva stora resurser och omfattande samhällsinsatser. Sjukvårdens växande krav måste samtidigt vägas mot andra angelägna behov i samhället. Det blir ofrånkomligt att dämpa ökningstakten i kostnadsutvecklingen. I 1970-talets hälso- och sjukvård måste vi ge de förebyggande insatserna i vidsträckt mening en mera framträdande plats. Vi måste utveckla de instrument som gör det möjligt för samhället att på ett effektivt sätt kanalisera de ökande läkarresurserna till de områden där behoven är störst. Vi måste genomföra en mera systematisk planering, där inte minst sjukvårdens strukturfrågor måste ägnas ökad uppmärksamhet. Vi måste fullfölja de pågående insatserna för en utbyggnad av åldringssjukvården. Vi måste fortlöpande anpassa lagstiftning och organisation till utvecklingen. Och vi måste målmedvetet genomföra en omstrukturering av

sjukvården, där framför allt en utbyggnad av den decentraliserade öppna hälso- och sjukvården får ökad betydelse. Vi måste ställa den mindre kostnadskrävande sjukvården vid läkarstationer och vårdcentraler i förgrunden på ett helt annat sätt än tidigare.

De förslag som nu ligger på riksdagens bord gäller i hög grad olika åtgärder för en utbyggnad av den decentraliserade öppna sjukvården i samhällets regi.

Särskilda åtgärder föreslås, som syftar till en ytterligare utbyggnad av allmänläkarvården och en decentralisering av en del specialistvård så att denna kan göras tillgänglig även ute i läkardistriktet. För läkare i den offentliga öppna sjukvården skall finnas tjänster som distriktsläkare, avsedda för såväl allmänläkare som specialister.

Det är således frågor av stor betydelse för den framtida hälso- och sjukvårdens inriktning och utformning. Genom en utbyggnad av allmänläkarvården och specialistvården inom en decentraliserad öppen sjukvård är det med denna proposition vår avsikt att skapa bättre möjligheter till en närhetsservice inom hälso- och sjukvården. Vad det gäller är att förverkliga en sjukvårdspolitisk målsättning, som ställer den decentraliserade öppna sjukvården i förgrunden.

De förslag som nu behandlas innebär att den gamla provinsialläkarorganisationen upphör vid årsskiftet. Efter årsskiftet träffar vi likväl samma läkare på läkarstationerna och vårdcentralerna, men då i en ny organisationsform som successivt skall byggas ut med flera läkare och större resurser. Det finns anledning att vid detta tillfälle uttala ett tack från samhällets sida till alla dem som under tidernas lopp i sin uppgift som provinsialläkare på ett föredömligt sätt har fullgjort en stor och betydelsefull insats i den svenska hälso- och sjukvårdens tjänst. Under långa arbetsdagar med en ofta tung arbetsbörda har provinsialläkaren utfört en mycket viktig gärning, och vad det har betytt av trygghet för och omvårdnad av medborgarna vet vi alla. Provinsialläkaren har stått patienten nära, och i detta har legat en stor styrka i provinsialläkarorganisationen. När vi i dag står inför en milstolpe i den svenska hälso- och sjukvårdens utveckling, så innebär det därför inte att provinsialläkarens uppgifter upphör. Det förslag från regeringen som kammaren nu har att ta ställning till, är i stället startsignalen till en omfattande utbyggnad av den närsjukvård som har varit kännetecknet för den svenska provinsialläkaren.

Genom huvudmannaskapsreformerna svarar landstingen nu för alla grenar av sjukvården i vårt land. Det är en förpliktande uppgift för landstingen att på detta sätt ha det närmaste ansvaret gentemot sina invånare för ett av de mest betydelsefulla områdena i vår sociala trygghetspolitik. Den av landstingen bedrivna öppna sjukvården finansieras till väsentlig del av ersättningen från sjukförsäkringen efter den reformering av läkarvårdsersättningen som beslutades 1969. Det är givetvis nödvändigt att tid efter annan se över dessa ersättningsbelopp, och bestämda krav på detta har framförts från landstingen med hänsyn till sjukvårdens kostnadsutveckling. Nivån på läkarvårdsersättningen är också av stor betydelse för landstingens ekonomiska möjligheter att genomföra den utbyggnad av den decentraliserade öppna sjukvården som måste komma till stånd och som är huvudfrågan i den föreliggande

propositionen. Det är mot den bakgrunden som det i propositionen redovisas en överenskommelse mellan socialdepartementet och landstingen om en rad finansieringsfrågor för hälso- och sjukvården, där den till sjukförsäkringen knutna läkarvårdsersättningen är den största posten.

Eftersom det i en motion har uttalats farhågor beträffande den punkt i överenskommelsen som gäller den hittills av riks försäkringsverket bedrivna sjukvårdande verksamheten bl. a. för reumatiker, vill jag framhålla att landstingsförbundet i enlighet med överenskommelsen har uppmanat landstingen att för fortsättningen beräkna medel för denna verksamhet. Jag vet också att Landstingsförbundet avser att ta upp hela frågan om reumatikervårdens tillgodosende till behandling.

En annan särskild fråga, som jag känner ett behov av att säga några ord om med hänsyn till den aktivitet och debatt som den förorsakat, gäller formerna för läkarnas AT-tjänstgöring. Jag håller med ordföranden i med.kand.-förbundet när han i en intervju häromdagen slog fast att det måste vara fel att gå ut med flygblad till oroliga patienter och påstå att sjukvården skulle bli sämre genom den nya läkarutbildningen och genom att vi får väsentligt flera läkare. Dessutom tycker jag att det är obefogat att sprida oro även hos de nyexaminerade läkarna med påståenden om att AT-tjänster inte skulle stå till förfogande, när det i verkligheten har inrättats flera AT-läkartjänster än det varit ansökningar till.

Det behöver också understrykas att riktlinjer för handledningen av AT-läkarna har utarbetats av nämnden för läkares vidareutbildning, där läkarna också är representerade. Att dessa tjänster liksom andra skall tillsättas efter vedertagna principer på arbetsmarknaden är väl inte heller särskilt uppseendeväckande. Som jag har framhållit i propositionen ligger det i sakens natur att det är ett samhällsintresse att tjänster står till förfogande i erforderlig omfattning för såväl allmäntjänstgöringen som den fortsatta vidareutbildningen. Eftersom allmäntjänstgöringen är nödvändig för att ge läkarna tillfälle att förvärva den erfarenhet som är förutsättningen för deras vidare utveckling fram till kompetens som allmänläkare eller specialist, är möjligheterna för de unga läkarna att fullgöra allmäntjänstgöring av avgörande betydelse för att tillgodose samhällets behov av utbildade läkare.

Som jag också har sagt i propositionen är det nya vidareutbildningssystemet på samma gång ett medel och en förutsättning för att detta behov i framtiden skall kunna tillgodoses. Landstingsförbundet har också framhållit att det står i överensstämmelse med sjukvårdshuvudmännens egna intressen att medverka vid vidareutbildningens genomförande på det sätt som reformen förutsätter. Detta bekräftas också av erfarenheten. Låt mig också understryka att det är av grundläggande betydelse i detta sammanhang att det nya systemet för vidareutbildning av läkare har inordnats i sjukvården och används som ett bland flera instrument för sjukvårdens planering och utveckling.

Får jag härefter, herr talman, avslutningsvis återknyta till att huvudfrågan i propositionen gäller en utbyggnad av den öppna decentraliserade sjukvården för att därigenom skapa bättre närhetsservice inom hälso- och sjukvården. Jag finner det naturligtvis glädjande att propositionen – inte minst i denna huvudfråga – har mött ett positivt gensvar vid utskottsbe-

Onsdagen den
29 november 1972

Ändring i sjukvårdslagstiftningen, m. m.

handlingen. Det är glädjande också från den synpunkten att vi därmed kan föra en konstruktiv debatt om den fortgående reformeringen av hälso- och sjukvården utan de inslag av krispropaganda mot den svenska sjukvården som vi bara för några år sedan upplevde. Det händer väl fortfarande att vi i den allmänna sjukvårdsdebatten möter rubriker om kriser och köer, och förvisso återstår mycket att göra när det gäller att tillgodose människornas berättigade krav på en god hälso- och sjukvårdservice. Problemen är många och de skall inte heller döljas. Men vi får för den skull inte glömma de framsteg och den fortgående utveckling som sker inom den svenska sjukvården. Vi har kommit en bit på väg i ett reformarbete inom hälso- och sjukvården, som ständigt måste föras vidare. Det är detta de frågor handlar om som kammaren nu har att ta ställning till.

Herr CARLSHAMRE (m):

Herr talman! Innan vi börjar argumentera om detaljer i det förslag till ändring i sjukvårdslagstiftningen, m. m., som vi nu skall syssla med en stund, förtjänar det väl att påpekas — något som även statsrådet Aspling vidrörde — att det i huvudsak råder enighet om de här förslagen. Till större delen har socialutskottet varit enhälligt; de reservationer som finns fogade till utskottets betänkande rör i och för sig viktiga, men sedda i det stora sammanhanget ändå detaljer i förslaget.

Man kan instämma i det allra mesta som statsrådet Aspling nyss yttrade, inte minst i tacket till alla de provinsialläkare som genom tiderna har gjort en ovärderlig insats i svensk närsjukvård.

Men det finns alltså också en del punkter som vi inte blivit helt eniga om, vilket framgår av att det finns ett antal reservationer till utskottets betänkande. Jag skall något motivera några av de reservationerna. Låt mig emellertid vänta till sist med vad som väl är den största av de frågor som det har rätt oenighet om, nämligen frågan om hur den s. k. AT-tjänstgöringen för läkarkandidater skall anordnas, och först klara av ett par mindre saker. Det finns en reservation med numret 1 av herr Åkerlind och mig vilken mer är att betrakta som en formsak. Det väcktes vid riksdagens början en motion om åtgärder för att undvika risker som kan föranledas av att äldre läkare fortsätter att utöva sitt yrke.

Utskottet har avvisat den motionen. Det har inte funnit nödvändigt att riksdagen vidtar någon åtgärd. Jag delar helt utskottets uppfattning på den punkten. Kanske har jag ett intryck av att om vi löpt någon risk på senare år är det väl snarare den motsatta; stundom har vi kanske haft för många, alltför unga och ej färdigutbildade läkare i tjänst medan ingenting tyder på att det uppstått några faror genom att äldre och erfarna läkare har kvarstått. Reservationen har egentligen bara kommit till därför att när utskottet alldeles klart uttrycker den mening jag här framfört, svävar man dock i slutraderna litet på målet. Herr Åkerlind och jag har tyckt att man bör hålla den strama stilen tvärsigenom och klart fastslå att det inte finns behov av någon riksdagens åtgärd på den här punkten. Därför har vi en reservation, till vilken jag alltså yrkar bifall.

Därnäst, herr talman, skall jag ta upp den fråga som socialministern något berörde, nämligen den kurortsverksamhet som överföres till ny

huvudman, till landstingen från riksförsäkringsverket. Där finns det också en reservation av det innehållet att herr Åkerlind och jag har önskat att staten inte så hastigt skall avbördas sig ansvaret för den viktiga verksamhet som bedrivits vid kurorterna i Sättra, Loka och Varberg. Det handlar om reumatikervård. Jag tror att det råder enighet om att det varit en värdefull och omistlig vård. Många reumatiker, som haft några veckors vistelse vid någon av dessa kuranstalter, har kunnat hålla sig i gång resten av året. Det vore en olycka om den verksamheten skulle begränsas eller upphöra.

Nu säger statsrådet Aspling att det inte finns någon grund för våra farhågor att en sådan begränsning skulle kunna inträffa. Landstingsförbundet har nämligen uppmanat landstingen att anvisa medel för dessa ändamål. Nåja, nu är dock Landstingsförbundet icke detsamma som landstingen och har icke någon befälsrätt över landsting. Reservationen och den motion som ligger under reservationen har tillkommit därför att det från de orter det här gäller har framkommit djupa farhågor som man anser sig ha grund för eftersom man under hand fått klart för sig att verksamheten kommer att inkränkas. Lika väl som det tidigare hänt, i större sammanhang än detta, när staten överlämnat ett huvudmannaskap till landstingen bör också i detta fall staten kunna behålla något av ansvaret, i varje fall under en övergångstid. Om det skulle visa sig att den viktiga reumatikervården på de här orterna begränsas eller inställs är det angeläget att staten kvarstår som garant för att vården skall kunna fortsätta och vid behov tillskjuter medel för att reumatikervården skall kunna upprätthållas i oförminskad omfattning. Jag är alltså inte riktigt lika optimistisk som herr Aspling, när det gäller landstingens möjlighet att prioritera just den här verksamheten så högt att den kan få lov att fortsätta i minst oförminskad omfattning. Jag vill, herr talman, yrka bifall till reservationen 6.

Härefter till huvudfrågan om AT-tjänsterna. Sett, som jag sade, i det stora sammanhanget är det väl en detaljfråga. Det är en rätt teknisk och praktisk fråga om hur denna del av läkarutbildningen skall utformas. Vi tycker nog i moderata samlingspartiet att bara det faktum att frågan måste komma upp, att det råder så mycken ovisshet om vilket sätt att ordna verksamheten som är klokast, i och för sig styrker att vi hade rätt i vår skepsis för några år sedan, när vi föga trodde på nyttan av att på det sätt som skedde sammanföra all praktisk utbildning inom den totala läkarutbildningen till ett stort block på slutet. Det visar sig att det inte är så alldeles lätt att på ett klokt och bra sätt anordna den delen av utbildningen.

Det finns en liten skillnad i grundsynen mellan propositionen å ena sidan och motionerna och reservationerna å den andra. Jag och mina meningsfränder uppfattar AT-tjänstgöringen som i första hand ett led i utbildningen. Det är en praktiktjänstgöring jämförbar med mycken annan praktiktjänstgöring inom olika former av yrkesutbildning. Då ter det sig för oss naturligt att utbildningshuvudmannen, dvs. staten, i första hand har ansvar för att den utbildningen verkligen kommer till stånd i behövlig omfattning.

Vi har utformat två reservationer på det här området. Den ena gäller

Onsdagen den
29 november 1972

Ändring i sjukvårdslagstiftningen, m. m.

själva tillsättningsförfarandet. Som statsrådet Aspling påpekade nyss är huvudtanken att AT-tjänsterna, dvs. allmäntjänstgöringstjänsterna för läkarkandidater, skall tillsättas enligt vanliga arbetsmarknadsmässiga regler efter ansökan, meritvärdering och ett lokalt tillsättningsförfarande, dvs. den lokale sjukvårdshuvudmannen går igenom ansökningarna och anställer AT-läkare. Vi tror inte på den metoden då vi menar att den kommer att ställa till praktiskt besvär och trassel på flera sätt och framför allt på två sätt. Det ena är att om man skall utse AT-läkare efter vanliga arbetsmarknadsmässiga grunder, dvs. efter meritvärdering, kommer oundvikligen de som fram till det ögonblick tjänsten skall börja, alltså under de 5,5 år som teoretiska medicinska studier bedrivits, har lyckats bäst och fått de finaste betygsmeriterna också att få de utbildningsmässigt bästa AT-tjänsterna, där allsidigheten är störst, där handledningen är bäst osv. Det är inget fel i det, de blir ännu bättre på det sättet. Men baksidan av den medaljen är den tråkiga, nämligen att de som under de första 5,5 åren har lyckats mindre väl men är godkända för fortsatt utbildning kommer att hänvisas till de mindre eftersökta och sannolikt ur utbildningssynpunkt mindre effektiva platserna. Det blir den naturliga följden av ett normalt meritvärderingsförfarande.

Vi kan inte inse att det är rimligt att gå till väga på det sättet när det gäller en praktiktjänst, en utbildningstjänst. Vi vill naturligtvis inte heller vända på steken och säga att alla som har varit riktigt duktiga i de teoretiska studierna som lön för det skall få en dålig AT-tjänst – alls inte. Men ödesbestämningen att de som har de svagaste betygsmeriterna med naturnödvändighet kommer att få de minst effektiva utbildningsplatserna, den vill vi åtminstone bryta.

Det finns en praktisk olägenhet till. Det är ganska många ledamöter i denna kamrare som har erfarenhet från t. ex. kommunala skolstyrelser och som genom åren har varit med om att anställa den ene läraren efter den andre på samma tjänst. När vi har anställt en lärare får vi besked om att han har fått en annan tjänst som han hellre vill ha, och så får vi göra om proceduren både två, tre och fyra gånger. Vi har med jämnmot dragits med det, därför att det dock varit frågan om ordinarie tjänster som skall förmodas ha någon varaktighet. Men här gäller det utpräglad korttidstjänstgöring där vi skulle få samma effekt. Kandidaterna skall ha rätt att söka tjänst på många platser. Det måste de göra, för annars kanske de blir helt utan. De skall enligt propositionens riktlinjer ha rätt att få den plats där de har de bästa meriterna bland de sökande. Det måste många gånger, kanske oftast, leda till att en kandidat som får en sådan här tjänst meddelar att han har fått en annan tjänst som han hellre vill ha, och så måste man göra om hela meritvärderingsförfarandet. Så kan man få hålla på ganska länge trots att det gäller en korttidstjänstgöring, och det är groteskt.

Vi har inte kunnat finna mer än en lösning på det problemet, och det är en central fördelning av dessa tjänster lämpligen genom socialstyrelsens försorg. Man skall få söka olika tjänster och prioritera dem, men ansökningarna måste finnas på ett ställe där de kan bli föremål för clearing så att alla tjänster blir besatta och alla sökande får en tjänst. Jag tror att det blir ett oändligt praktiskt krångel om detta skall skötas av de

lokala huvudmännen. Därför vill vi alltså ha en central tillsättning av AT-tjänster, och det är det som hävdas i reservationen 3, till vilken jag, herr talman, alltså också yrkar bifall.

Sedan sade herr Aspling något om att det är olämpligt att sprida oro. Jag håller definitivt med om att det är ytterst olämpligt att sprida oro bland sjuka människor för att vi håller på att få en sämre sjukvård. Men när det gäller de studerande tror jag att herr Aspling har vänt på saken. Om det är någon som har gett uttryck för oro nu så är det de studerande som har gjort det först. Jag skulle tro att de flesta ledamöter har mottagit *någon* skrivelse från *någon* medicine studerande som är orolig för att det system som förordas i propositionen inte kommer att kunna fungera. Det är alltså inte vi några stycken motionärer och reservanter som sprider oro i leden, det är snarare så att vi gör oss till tolkar för en oro som redan tidigare fanns och som råkar sammanfalla med den oro vi själva efter egen prövning har intagits av när vi har läst de här förslagen.

Det gäller även frågan om det verkligen kommer att finnas tillräckligt antal AT-tjänster. Det är väl helt självklart att ingen som har kostats på en mer än femårig teoretisk utbildning bör gå miste om chansen att omedelbart och i ett sammanhang fullfölja den utbildningen. Det vore tokigt från både samhällets och den enskilde studentens synpunkt, och det har heller inte varit meningen.

Nu säger herr Aspling att ännu så länge har det inrättats fler AT-tjänster än det finns kandidater till. Men vi vet också, och det är vi glada för, att vi nu raskt är på väg in i ett läge där läkarbristen mer eller mindre kommer att tillhöra det förflutna och där vi snarare har att vänta ett överskott på nyutbildade läkare.

Vi vet också att landstingen dras med mycket svåra ekonomiska problem. Jag tycker inte det är att svartmåla om man befarar att det kan gå så att sjukvårdshuvudmännen inrättar AT-tjänster i första hand till det antal som bestäms av deras eget personalbehov och kanske i ett trängt ekonomiskt läge – vem vet, man kan få någon ny överenskommelse med finansministern om att inte höja skatten – bortser från vad som skulle behövas av utbildningsskäl. Jag säger inte att det måste gå så, inte ens att det är en överhängande risk för att det snart går så, men det kan gå så. Och då återkommer jag till vad som var min inledningstes -- det måste rimligen vara utbildningshuvudmannen, dvs. staten, som ytterst är ansvarig för att resurser för utbildning finns hela vägen ända fram till helt fullgjord läkarutbildning. Då följer därav att staten får ta på sig ett ansvar för att ett tillräckligt antal AT-tjänster skall finnas. Man får ta hand om de överblivna på ena eller andra sättet. Därav följer i sin tur att staten får ta ett ekonomiskt ansvar för att finansiera dem som skall utbildas, i den mån antalet överstiger vad huvudmännen anser sig behöva.

Det är, herr talman, det vi begär i reservationen 5, till vilken jag alltså till sist också ber att få yrka bifall.

I detta anförande instämde herr Andersson i Ljung (m).

Herr ROMANUS (fp):

Herr talman! Den här propositionen innebär ju, som socialministern påpekade, ett fullföljande av tidigare beslut. Det är därför ganska

Onsdagen den
29 november 1972

Ändring i sjukvårdslagstiftningen, m. m.

naturligt att vi i folkpartiet i huvudsak ansluter oss till propositionen.

Nu sade herr Aspling att det var skönt att här kunna föra en debatt om sjukvårdsfrågor utan att bli påmind om köer och vårdkriser och andra sådana otrevliga ting. Ja, herr Aspling, det kanske inte är så konstigt, att vi inte talar så mycket om det nu. Den här propositionen innebär ju bl. a. infriande av de krav som vi har ställt tidigare under många år på en utbyggnad av den öppna vården. Det kommer givetvis att kosta pengar, men vi tror väl alla att det kommer att ge utdelning både vårdmässigt och även ekonomiskt på sikt. Det innebär emellertid inte att folkpartiet lagt ned sin bevakning av bristfenomenen inom vårdsamhället utan vi kommer – det kan jag försäkra – att återkomma när det blir tid för detta.

Jag sade, att vi har anslutit oss till propositionen. Vi har gjort det med två undantag, dels på en punkt där utskottet är enigt om att göra en ändring – det gäller en detalj, nämligen närvarorätten vid hälsovårdsnämndernas sammanträden, som jag inte nu skall gå in på –, dels i fråga om sakkunnigförfarandet vid tillsättning av överläkare och biträdande överläkare. De folkpartiledamöter som deltog vid utskottsbehandlingen i samband med 1970 års beslut hade samma mening då som vi hävdar nu.

Men innan jag går in på det skall jag ta upp den punkt som var en huvudfråga i både herr Carlshamres och herr Asplings inlägg och där vi ansluter oss till propositionen, nämligen formerna för tillsättning av platserna för allmäntjänstgöringen. I propositionen sägs att de skall tillsättas enligt arbetsmarknadens principer, dvs. efter duglighet och andra meriter och med möjlighet att ta hänsyn till de lokala behoven av läkare.

Detta uttalande har väckt motstånd, och man har fört fram som alternativ en central tillsättning, där det skulle tillgripas lottning, om det är flera sökande till samma tjänst. Alla ledamöter av kammaren har väl, som herr Carlshamre nämnde, fått en eller flera skrivelser – för övrigt tämligen likalydande – från olika personer med protester mot detta förslag. Det argument som man där framför allt har anfört är att det inte gäller tjänstgöring utan utbildning och att de som behöver den bästa utbildningen – dvs. de som tidigare har nått de sämsta resultaten – genom socialministerns förslag skulle få den sämsta utbildningen, dvs. de minst attraktiva AT-platserna.

Det svar som jag i första hand vill ge dem som protesterar är att detta är både tjänstgöring och utbildning. Olika AT-platser kräver olika mycket av dem som skall tjänstgöra där. På de underläkare som arbetar på universitetssjukhusen, där vederbörande också skall delta i den dagliga undervisning av studenter, kan man ställa större krav än vad som sker på andra håll. Där det är liten tillgång till handledare, och vederbörande alltså i stor utsträckning får arbeta självständigt, kan man också få lov att ställa större krav. Då måste de som har ansvar för sjukvården också få påverka urvalet av dem som skall ingå i ett arbetslag och – kan man tillägga – som skall få ganska väl tilltagna löner av sjukvårdshuvudmännen.

Från sjukvårdens synpunkt finns det alltså anledning att tillstyrka propositionen på denna punkt. Men också om man bara tar hänsyn till utbildningssynpunkterna – vilket jag alltså anser vara en alltför begränsad

Onsdagen den
29 november 1972

Ändring i sjukvårdslagstiftningen, m. m.

syn — måste frågan ställas vad det är för fel på tanken att man skall kunna meritiera sig för att få en utbildningsplats som man vill ha.

Från liberal synpunkt är det naturligt att man skall kunna påverka sin situation genom egna arbetsinsatser. Det brukar vi anse vara en värdefull stimulans. Det måste löna sig att arbeta — den satsen kan gott få gälla även för medicine studerande. Också från läkarnas synpunkt finns det alltså anledning att tillstyrka propositionen. Det är nämligen klart att den egna arbetsinsatsen spelar en stor roll för denna meritering.

Man har här försökt att måla upp en motsatsställning mellan begåvade, dvs. gynnade studenter och — å huvudets vägnar — sämre lottade studenter som förvisas till en dålig handledning. Men det är inte riktigt så. Alla som tas in för medicinska studier är relativt sett begåvade. Men medicinska studier är jobbiga. Man kan påverka sina betyg genom att arbeta mer eller mindre. Det talas här om en "betygshets" som skulle uppstå, om man tillämpade arbetsmarknadsmässiga principer. Men de som gör det tycks glömma bort att det här inte är fråga om några känsliga grundskolebarn utan om vuxna människor, som bör vara mogna att möta tillvarons realiteter. Dit hör att man får lov att anstränga sig, om man vill ha de eftertraktade jobben. De fördelas inte genom lottning i vårt samhälle. Om man tillämpade lottning här, skulle dessa jobb troligen vara de enda i världen som fördelades på det sättet och som gav över 4 000 kronor i månaden i lön. Jag undrar om den svenska allmänheten skulle uppfatta det som ett rimligt förfarande.

Att vänsterpartiet kommunisterna reserverar sig kan jag kanske förstå. Det partiet har inte så mycket till övers för resonemanget om att det skall löna sig att arbeta. Men att moderata samlingspartiet flyter med på den här opinionsvågen är sannerligen överraskande. Man säger nej till stimulansens betydelse för att skapa ett bättre utbildningsresultat och därmed en bättre sjukvård, och man säger nej till ett decentraliserat beslutsfattande ute hos sjukvårdshuvudmännen.

En fråga som också kan ställas är varför denna gemensamma reservation är så inkonsekvent. Varför fullföljer man inte tanken att de som har skött sig bäst är de som minst behöver de attraktiva platserna? Varför säger man inte att de skall helt utestängas från de bästa AT-jobben, i stället för att man förordar lottning? Det vore ett konsekvent fullföljande av det förment sociala resonemanget om att de sämsta måste ha de bästa utbildningsplatserna. Varför tillämpar man inte samma metod också på specialistutbildningen? De som fram till sin legitimation har nått de sämsta resultaten behöver väl också de bästa vidareutbildningstjänsterna.

I motionen 1734 från vänsterpartiet kommunisterna sägs att om man tillämpar arbetsmarknadsprinciperna, får man små möjligheter att ta hänsyn till praktiska meriter, sjukvårdserfarenhet och liknande. Ja, men vilka möjligheter får man att ta hänsyn till de meriterna genom ett lottningsförfarande? Då blir det väl ännu mindre möjligheter. Genom ett tillsättningsförfarande på vanligt sätt kan man ändå ta en viss hänsyn till sådana saker.

Det andra argumentet som har framförts för ett centralt tillsättningsförfarande — inte för lottningen — är att det skulle bli samordnings-

Onsdagen den
29 november 1972

Ändring i sjukvårdslagstiftningen, m. m.

problem, om man tillämpade arbetsmarknadsmässiga principer. Det är naturligtvis riktigt. Det problemet har också uppmärksamrats av sjukvårdshuvudmännen, och där får väl erfarenheten visa i vilken utsträckning man kan lösa samordningsfrågorna.

Utskottet understryker att tillräckligt många AT-platser måste inrättas. Jag vill fästa uppmärksamheten på det. Om det inte blir tillräckligt många AT-platser, får frågan tas upp igen, och det kan man vara säker på kommer att göras, bl. a. här i riksdagen.

Några ord om reservationen 2, som fru Fränkel och jag har fogat till utskottsbetänkandet. Vid tillsättning av överläkare tillämpas för närvarande sakkunnigförfarande på riksplanet, där man har särskilda sakkunniga för varje specialitet. Enligt förslaget i propositionen skall man nu gå över till länssakkunniga även för överläkartjänsterna, och de länssakkunniga skall yttra sig över alla specialiteterna inom sitt område. Det är självklart att det då inte blir samma sakkunniga prövning och att man inte på samma sätt säkerställer en enhetlig bedömning över hela landet. Därför föreslår vi att man behåller det nuvarande sakkunnigförfarandet och även inför det för biträdande överläkare.

Ett av argumenten, som har framförts för övergång till länssakkunniga, är att meritvärderingen är en ganska enkel sak. Det behövs inga rikssakkunniga, påstås det. Det finns sakkunniga remissinstanser, t. ex. Läkar-sällskapet och Karolinska institutet, som bestriider det och menar att det behövs sakkunniga för hela riket. Läkar-sällskapet framförde för övrigt redan inför 1970 års beslut att detsamma bör gälla för biträdande överläkare, eftersom de har en självständig ställning.

Det andra argumentet är att det blir så mycket arbete för socialstyrelsen med att sätta upp förslagen. Jag tror inte att så är fallet, ty i regel är de sakkunniga ense. Men om man nu anser att socialstyrelsen behöver avlastas skulle man, som vi påpekar i reservationen, kunna nöja sig med att låta de sakkunnigas yttrande gå till sjukvårdshuvudmännen utan att socialstyrelsen tog någon ställning. Det skulle ändå bli ett bättre underlag för beslut.

Det tredje argumentet slutligen är att ändringen är ett led i en decentraliseringsprocess. Vi vill behålla den decentraliserade beslutsrätten, som är viktig ur demokratisk synpunkt, alltså att sjukvårdshuvudmännen beslutar. Men det blir lättare för sjukvårdshuvudmännen att utöva sin decentraliserade beslutsrätt ju bättre sakunderlag de har. Ett krav på ett verkligt sakkunnigt sakkunnigförfarande står därför inte i strid med ett decentraliserat beslutsfattande.

Med den motiveringen ber jag att få yrka bifall till reservationen 2. I övrigt tillstyrker jag utskottets förslag.

Herr CARLSHAMRE (m) kort genmäle:

Herr talman! Det är klart att jag är helt överens med herr Romanus och folkpartiet om att det skall löna sig att arbeta, men vi som reserverat oss för en annan ordning betraktar inte de här AT-tjänsterna som arbete i vanlig mening, utan som praktiktjänstgöring, som ett led i en utbildning. Det är det som är den helt avgörande skillnaden. Vi tillsätter i det här landet tusentals praktikplatser om året utan att tillämpa någon arbets-

marknadsmässig meritvärdering och utan att någon fördenskull hävdar att vi gör avsteg från principen att det skall löna sig att arbeta.

Jag tycker att herr Romanus är en liten aning lättsinnig. Han noterar att samordningsfrågorna är ett problem. Han lägger sådan tonvikt på det att det nästan låter som om han är säker på att det går åt pipan med det system som är föreslaget. Men det får väl erfarenheten visa, då får vi göra om det, säger han, och på ett par punkter till får vi göra om systemet om det visar sig att det inte är bra.

Det är inte så vi brukar arbeta i riksdagen. Vi brukar så långt det är möjligt försöka förutse effekterna av det vi beslutar och försöka få redan det första beslutet så bra som möjligt. Sedan blir det säkert ändå många kanter som skaver, som vi får försöka fila av framöver, men det är onödigt att med öppna ögon ta på sig fler problem och bekymmer än de som måste komma ändå.

Samordningen av tillsättningen av AT-tjänster måste rimligen bli ett problem. Det kan inte undvikas med de förslag som föreligger. Det måste bli exakt den procedur och de bekymmer som jag talade om: Man kommer att få tillsätta den ene efter den andre på samma tjänst innan man kommer fram till den som inte har fått någon bättre och därför vill ha den han fått. Och det är onödigt att med öppna ögon ta på sig sådana bekymmer. Därför har vi försökt på den punkten förbättra förslaget.

Herr ROMANUS (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill fästa herr Carlshamres uppmärksamhet på att det här inte är några praktikplatser vilka som helst. Det gäller personer som skall arbeta med självständigt yrkesmässigt läkaransvar och som skall ha en lön någonstans mellan 4 000 och 5 000 kronor i månaden. Det är inte vilka lotter som helst man kan dra i det lotteri herr Carlshamre vill anordna. Dessutom undrar jag om den här lottningsmetoden verkligen är så vedertagen i vårt land som herr Carlshamre säger. Det här är inte några utbildningsplatser, utan det är underläkartjänster, men även när det gäller rena utbildningsplatser har vi den metoden att de som meriterat sig bäst kommer först i fråga.

Vi tillämpar den metoden mycket ofta – dels därför att den uppfattas som mer rättvis än lottning, dels därför att det förfaringsättet är en stimulans. När jag talar om att det måste löna sig för medicine studerande att arbeta menar jag att de som slavar och pluggar under sin medicinartid och skaffar sig bättre betyg också skall märka att de har kunnat påverka sin situation. De skall kunna få de mer eftertraktade praktikplatserna därför att de har lagt manken till.

Från socialistisk synpunkt kanske detta är något frånstötande, men från liberal synpunkt tycker jag det är ett ganska rimligt resonemang – och jag är litet grand förvånad över att herr Carlshamre inte tar något som helst intryck av denna tankegång. Det är inte bara när det gäller pengar som det skall löna sig att vara energisk utan alltså även när det gäller att få en bra utbildningsplats.

Jag har inte sagt att jag tror, att det kommer att bli väldigt svåra samordningsproblem. Jag sade att samordningsproblemen har uppmärk-

Onsdagen den
29 november 1972

Ändring i sjukvårdslagstiftningen, m. m.

sammats av sjukvårdshuvudmännen, och man har tillsatt en arbetsgrupp som skall försöka lösa dem. Erfarenheterna kommer att visa hur det går, men jag vill understryka att det här rör sig om två problem. Till att börja med är det fråga om hur man skall ordna clearing - så att studenterna i första hand skall kunna tas in där de vill komma in, när de söker på olika håll. Det kan man göra genom ett centralt förfarande, men sedan uppstår nästa problem: hur skall man göra när det är flera sökande till samma plats? Skall man lotta, eller skall man ta hänsyn till meriter? - Det är ett annat problem.

Av att man vill ha en samordning följer inte automatiskt att man också skall lotta när önskemålen inte går att förena. Det kan vara möjligt att i de fallen låta sjukvårdshuvudmannen bedöma de sökande som har prioriterat en viss tjänst och ta den som man tror passar bäst, att - för att ta ett konkret exempel - till en universitetsklinik, där man ställer större krav på underläkarna, ta den som har visat sig ha bättre meriter. Även med herr Carlshamres stora bekymmer för samordningsfrågorna skulle det vara möjligt att tillämpa ett sådant förfarande.

Herr CARLSHAMRE (m) kort genmäle:

Herr talman! Lottningsförfarandet spelar inte alls den roll i reservationsförslaget som herr Romanus uppenbarligen tror. Det nämns som en möjlighet att komma ur situationen, om man verkligen sitter med två sökande till samma tjänst och den ene inte har företräde framför den andre. Observera att det inte finns med i den föreslagna lagtexten.

Vi kan se på hur det går till i dag. Jag vet inte om herr Romanus har varit med om att fördela praktikplatser, men det har jag gjort många gånger. Jag har aldrig varit med om ett formellt lottningsförfarande. I regel är det snarare så att om man sitter med två eller tre studerande som vill ha samma praktikjobb tar man i första hand hänsyn inte så mycket till studiemeriter som till vad de kan ha för sociala, geografiska eller andra behov av att vara just där. Hittar man inga skillnader säger någon konsulent: Du får ta detta och du får ta detta. Och det är inte något vidare med det. Man betraktar nämligen inte detta som arbeten som tillsätts efter meritvärdering - det är fortfarande det som är avgörande. Sedan kan vi tro hur mycket vi vill på att det kommer att gå väl. Jag är inte så djupt pessimistisk som herr Romanus tror. Jag vet att det finns mycken klokskap och mycket sunt förnuft bland våra sjukvårdshuvudmän. Några katastrofer inträffar kanske inte. Men det är lika fullt onödigt att vi i riksdagen fattar ett beslut som vi vet måste bli besvärligare att föra ut i verkligheten än vad ett annat beslut kan bli.

Det är klart att 4 000 eller 5 000 kronor i månaden är mycket pengar, men det finns i det hittillsvarande utbildningsväsendet praktiktjänster där man också tjänar riktigt hyggligt med pengar, och man har aldrig tagit det till intäkt för att ha en rutinmässig, arbetsmarknadsmässig värdering. I det fack som jag företräder, journalistutbildningen, förekommer det att folk under sin praktiktid tjänar i varje fall 3 000 kronor i månaden och litet till, men det har aldrig tagits till intäkt för att man måste anpassa fördelningsförfarandet efter detta. Det kanske går en gräns någonstans mellan 3 000 och 4 000 kronor - det känner jag inte till - men jag

tycker inte att det är avgörande, herr Romanus. Det avgörande är tjänstens karaktär av utbildning, av ett led i en utbildning som inte är avslutad förrän den tjänstgöringen är fullgjord.

Nr 126

Onsdagen den
29 november 1972

*Ändring i sjukvårds-
lagstiftningen, m. m.*

Herr ROMANUS (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det här är ju rätt intressant. Herr Carlshamre säger nu att lottningen inte spelar så stor roll i reservationen, för den finns inte med i lagtexten. Nej, men den står ju i motiveringen. Jag undrar om inte herr Carlshamre försöker ändra betydelsen av reservationen litet grand. Och den här problematiken spelade en stor roll både i herr Carlshamres anförande och ännu mer i den debatt som varit. Där har man talat sig varm just för att man inte skall gå efter meriter, därför att då kommer de bäst meriterade att få de bästa platserna, och det skulle vara oriktigt. Det är den argumentationen som varit dominerande, och de tankegångarna dominerade också i herr Carlshamres första inlägg.

Nu verkar det som om herr Carlshamre kanske tycker att det ändå ligger någonting i vad jag säger, om att man skall kunna påverka sin situation genom att arbeta och skaffa sig bättre meriter, men någon sådan tanke finns inte uttryckt i reservationen. Man frågar sig om herr Carlshamres tillfälliga koalitionspartner, vänsterpartiet kommunisterna, har samma uppfattning som herr Carlshamre om att lottningen är en oväsentlig fråga. Har ni samma syn på den? När herr Takman så småningom kommer upp i talarstolen får vi kanske höra vad han anser om tanken att man skall kunna påverka sin situation genom egna arbetsinsatser.

Oavsett om lottningen spelar stor eller liten roll i reservationen ger reservationen i varje fall klart belägg för att ni inte i detta sammanhang vill ansluta er till tankegången att det måste löna sig att arbeta.

Herr TAKMAN (vpk):

Herr talman! Innan jag går in på herr Romanus' luftiga konstruktioner skall jag gärna säga att jag ansluter mig till socialministerns hyllning till provinsialläkarkåren. Jag trodde inte att den skulle försvinna nu, jag trodde att den bara skulle byta namn och att den skulle få arbeta under bättre villkor. När jag har föreläst i utlandet om svensk hälso- och sjukvård har jag framhållit just den svenska provinsialläkarkåren som en av världens finaste läkarkårer. Provinsialläkarna har varit å jour med utvecklingen, de har ofta jobbat alldeles för många timmar per dygn och utan mycken ledighet; tidigare hörde det till vanligheten att de hade jour praktiskt taget hela året. De är verkligen värda att man uppmärksammar dem i det här sammanhanget.

Jag vill också säga att en hel del i det reformpaket som nu läggs fram i propositionen är godtagbart och bra, inte minst tonvikten på den öppna vården. Departementschefen har på flera väsentliga punkter tagit hänsyn till kritik som riktats mot det ursprungliga förslaget. Men sannolikt kommer det att dröja ett antal år innan man med säkerhet kan avgöra om den reform av läkarutbildningen och sjukvården som inleddes med 1969 års riksdagsbeslut innebär det stora steg framåt som man då trodde. Det ojämförligt viktigaste beviset är förstas om det blir bättre läkare och en bättre sjukvård än under det gamla systemet, och detta återstår att se.

Onsdagen den
29 november 1972

*Ändring i sjukvårds-
lagstiftningen, m. m.*

Jag skall inte ta upp alla de punkter där vi är ense utan bara dröja litet vid frågan om AT-tjänsterna. I korthet innebär ju det nya systemet, som inleddes 1969, att medicinarna får sin läkarexamen efter fem och ett halvt år och att de sedan får göra sin allmäntjänstgöring — AT-tjänstgöringen — under 21 månader i den reguljära sjukvården, därav sex månader inom vart och ett av områdena medicin, kirurgi och öppen vård utanför sjukhus samt tre månader inom psykiatrisk vård. Under dessa 21 månader har de s. k. förordnandebehörighet, alltså samma form av behörighet att utöva läkaryrket som medicine kandidater hittills har haft när de vikarierat som underläkare eller provinsialläkare eller på andra tjänster. Först efter de 21 månaderna som AT-läkare får de allmän behörighet, dvs. legitimation.

Vi har från min partigrupps sida i motionen 1734 tagit upp ett delproblem. Vi har vänt oss mot att AT-tjänsterna skall tillsättas av respektive sjukvårdshuvudman och att de skall tillsättas efter s. k. marknadsmässiga principer på grundval av betyg och andra meriter. Det har varit en mycket kraftig opinion bland medicinarna mot det systemet; jag har inte kunnat urskilja att det har funnits mer än en mening bland dem om detta. Det sammanhänger med att den enda möjlighet som i dag föreligger till meritering för allmäntjänstgöring är att skaffa sig så höga betyg som möjligt inom studieämnen med huvudsakligen teoretisk anknytning. Detta leder till en osund betygskonkurrens inom sådana ämnen som anatomi, histologi och kemi.

Jag vet inte varifrån herr Romanus har hämtat sin förflugna idé om att vi i mitt parti inte skulle vara av den åsikten att det skall löna sig att arbeta. Men det är inte bara fråga om hur man arbetar, utan det är också fråga om hur lång tid man har på sig att arbeta, och tidsfaktorn är i detta fall utan tvivel av stor betydelse. Den som har en god familjeekonomi kan ägna ett halvår eller mera åt att få de betyg som behövs för att han eller hon skall få den mest attraktiva AT-tjänsten. De som inte har pengar kan inte arbeta så länge för detta utan måste nöja sig med de betyg de får efter studier under normal tid.

Konkurrenssystemet har drivits till sin spets i Frankrike, och det är kanske detta som är idealet för herr Romanus. Där har man tre sorters tjänstgöring för medicinare. Jag kan inte säga om detta gäller i dag, men det gällde fortfarande för några år sedan. Fem procent blir vad man kallar "internes", och de får arbete på sjukhus ungefär som underläkare under studietiden. 15 procent har fått arbeta som "externes". Det är också en sorts underläkartjänstgöring fast inte alls så fin som interne-tjänstgöringen. 80 procent har fått endast obetydlig praktisk klinisk utbildning. De har i stort sett hört på föreläsningar — många av dem har kanske inte fått göra ett enda kirurgiskt ingrepp under studietiden — och sedan går de ut som privatpraktiserande läkare. De fem procenten däremot kan alltid göra reklam med sitt förflutna. Man ser på läkarskyltarna att läkaren har varit "interne" exempelvis vid sjukhus i Paris — det är det finaste.

Jag är inte alls emot betyg i vanliga fall, men i det här speciella fallet finns det så många sociala och personliga faktorer inblandade i ett konkurrenssystem att jag inte kan tänka mig att det blir rättvist. Dessutom tror jag inte den uppfattningen är alldeles riktig — att det är de

minst studiebegåvade och minst arbetsamma som får dåliga betyg i de teoretiska ämnena. Jag kan inte minnas att jag har sett någon undersökning av detta, men höga betyg i de teoretiska ämnena behöver inte nödvändigtvis motsvaras av samma betygsättning inom de kliniska ämnena. Det finns exempel på att sådana som har haft dåliga betyg i de teoretiska ämnena har fått höga betyg i de kliniska. Huruvida detta gäller generellt vågar jag inte yttra mig om.

Men det viktiga här är att det blir små möjligheter att ta hänsyn till praktiska sjukvårdserfarenheter och praktisk lämplighet för sjukvårdsarbete samt att en tillsättning av dessa tjänster efter marknadsmässiga principer och dessutom av respektive sjukvårdshuvudman kommer att leda till att det blir en viss typ av medicinare som får de mest eftersökta tjänsterna. Genom den ensidiga inriktningen på teoretiska meriter äventyras läkarutbildningens syften. Det kom flera motioner i denna fråga, och flera partier var inbegripna. Men av någon anledning har man på sina håll sprungit ifrån sina yrkanden, och i socialutskottet blev det bara herrar Carlshamre och Åkerlind och min partikamrat herr Hagberg vilka yrkade på det system som en såvitt jag vet enhällig medicinaropinion har krävt, nämligen ett centralt tillsättningsförfarande och lottning i stället för betygsmeritering när flera söker samma tjänst. Sedan skulle det självfallet finnas möjlighet att ta sociala hänsyn när sådana är dominerande.

Jag yrkar alltså bifall till reservationen 3.

På några punkter är den framlagda propositionen oklar. Det blir två slags underläkare: dels underläkare under allmäntjänstgöringen - AT-läkarna -, dels underläkare under fortsatt vidareutbildning, alltså för specialistkompetens. AT-underläkarna kommer helt naturligt att lämna klinikerna och den öppna vården efter det att de fullgjort sina föreskrivna månader. Men avsikten är tydligen att också de övriga underläkarna ovillkorligen skall bort sedan de fullgjort den tid de behöver för att få sin kompetens. Det är självfallet bra att det är en rotation på dessa tjänster inom vissa gränser, så att alla har tillfälle att få de meriter de behöver. Men om detta ställs upp som ett ovillkorligt krav kommer det att bli en del personlig tragik i det. Många unga läkare kommer att få en bekymmersam tillvaro - de och deras familjer tvingas leva ett slags nomadliv, och många kommer mot sin vilja att få gå över från den samhällseliga vårdapparaten till privatpraktik. Vi kommer också att få en vårdorganisation utan kontinuitet. En stor del av den vårdsökande allmänheten upplever nu, åtminstone i de större städerna, att det är en ny läkare för varje sjukbesök, och under det nu föreslagna systemet kommer vården sannolikt att bli lika opersonlig även vid sjukhus där det hittills har funnits en relativt stabil läkarkår.

Ett frågetecken måste man också sätta för en tredje läkarkategori, men jag hoppas att det bara är ett olyckligt uttryck som har använts i propositionen. Det gäller "avdelningsläkare i medicinskt underordnad ställning". I Sylf-Nytt nr 5 för i år - alltså i de yngre läkarnas tidning - har man reagerat mot denna beteckning och ställt frågan: "Var inom sjukvården har man användning för specialistkompetenta läkare utan självständigt medicinskt ansvar? I varje fall inte på de mindre enheterna i

Onsdagen den
29 november 1972

*Ändring i sjukvårds-
lagstiftningen, m. m.*

landsorten där den stora arbetsbördan och bakjourverksamheten ställer krav på självständigt arbete och beslutskapacitet.”

Med bakjour menas ju att en överläkare, en biträdande överläkare eller annan erfaren kollega finns tillgänglig på telefon i bostaden om den jourhavande läkaren skulle få fall som han eller hon inte vågar ta hela ansvaret för. Men jag förutsätter att det här uttrycket, ”medicinskt underordnad ställning”, är olyckligt valt och att avdelningsläkarna formellt är underordnade läkare men att de har ett självständigt medicinskt ansvar.

Det är också en del andra osäkra element i den här reformen. Landstingsförbundet har i åtminstone två skrivelser – kanske flera – framställt AT-läkarna som ett nytillskott till sjukvården av ungefär samma storleksordning som ett lika stort antal vanliga underläkare. Jag vill på intet sätt undervärdera AT-läkarnas kompetens – jag tycker att det i några skrifter från medicinarnas håll som jag sett funnits en viss tendens till det – men AT-tjänsterna ingår i den reguljära läkarutbildningen. För att AT-läkarna skall få en kvalitetsrik utbildning krävs inte bara att de arbetar inom sjukvården med alla praktiska uppgifter. Det krävs också ett tillräckligt antal välkvalificerade underläkare och avdelningsläkare att fungera som handledare.

I vissa landsting har man tydligen varit väl medveten om detta. I en artikel i Läkartidningen nr 43 ges en eloge åt ett landsting, som jag gissar är Örebro, och man säger följande:

”Man har där tydligen insett omöjligheten av att pressa in AT-läkarna på befintliga tjänster utan att sänka sjukvårdsproduktionen. Man räknar sålunda med en ökning av de direkta lönekostnaderna vid full AT-läkarbesättning med nära 1,5 miljoner kronor per år *utan* motsvarande utbyte i form av ökad sjukvårdsproduktion. Trots ett ansträngt ekonomiskt läge är man alltså beredd att ta sitt ansvar för AT-läkarna – detta troligen i förvisningen om att det i längden kommer att löna sig att satsa på en gedigen läkarutbildning.”

Om man överallt följer detta landstingsexempel bör det finnas stora förutsättningar för att allmäntjänstgöringen blir utmärkt både för sjukvården och för läkarutbildningen.

Herr ROMANUS (fp) kort genmäle:

Herr talman! För det första nämnde herr Takman ett franskt system som jag inte känner närmare till, som herr Takman tydligen ansåg skulle vara ett idealsystem från min synpunkt. Skillnaderna skulle där vara mycket stora när det gäller utbildningskvaliteten för olika kategorier underläkare. Jag kan inte förstå hur herr Takman har kunnat dra en sådan slutsats. Den har för övrigt inte något som helst intresse för oss här i Sverige, ty även om vissa AT-tjänster är mera attraktiva än andra, har vi ändå inte så stora skillnader i utbildningsväsendet. Det skulle vi inte acceptera. Jag förstår därför inte varför herr Takman blandar in den saken i debatten.

För det andra hävdade herr Takman att tillgången på pengar spelar en stor roll för betygen inom medicinarutbildningen. Den som har mycket pengar kan ägna mycken tid åt utbildningen och därmed få bättre betyg.

Jag vet inte om det är riktigt, och jag har inte sett att något sådant har hävdats tidigare i någon större utsträckning. Men är det riktigt, så får vi väl göra något åt saken, eftersom betygen ju spelar en stor roll även i fortsättningen. Och det problemet löser man inte genom lottnings av AT-tjänster. Om det är så att pengar spelar stor roll för betygen, så bör vi undanröja det genom olika studiesociala åtgärder och lägga upp studier, prov och liknande så att pengar inte får spela någon roll för betygen. Men herr Takman kanske först får dokumentera sitt påstående litet mera, innan vi behöver vidta några sådana åtgärder.

För det tredje återkom herr Takman till att man har små möjligheter att ta hänsyn till praktisk sjukvårdserfarenhet, om man skall gå efter arbetsmarknadsmässiga principer. Men, herr Takman, möjligheterna i det fallet är ju ännu mindre om vi lottar! Jag menar därför att den synpunkten dömer ut ert eget förslag ännu hårdare.

För det fjärde sade herr Takman att man här springer ifrån yrkandena i motionerna. Då vill jag bara påpeka att varken fru Fränkel eller jag, som har deltagit i utskottsbehandlingen som representanter för folkpartiet, har ställt något yrkande om lottningsförfarande – och det har för övrigt ingen annan heller gjort i folkpartiets riksdagsgrupp.

För det femte, slutligen, förklarade herr Takman att det var en förflugen tanke att man i vänsterpartiet kommunisterna skulle vara emot att det skall löna sig att arbeta. Men såvitt jag kan påminna mig har det varit så, att så gott som varje gång vi här i riksdagen har föreslagit praktiska reformer som syftat till att det skall löna sig bättre att arbeta, så har herr Takman och hans partivänner varit motståndare till dem. Och det räcker ju inte med att bara säga att det skall löna sig att arbeta, man får ju då också stödja förslag som syftar till att skapa bättre förutsättningar för det. Och i dag har ni – som jag tycker ganska konsekvent – åter gått emot de tankegångar som syftar till att det skall löna sig för medicinstuderande att arbeta.

Herr TAKMAN (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag betonade i mitt förra anförande att såvitt jag kunnat uppfatta finns det en enhällig medicinaropinion mot betygsmeriteringen just därför att den leder till en utbildning av skilda kvaliteter, och jag nämnde det franska systemet som ett exempel på en fantastisk och ytterligt osund konkurrens om de bästa utbildningsplatserna. Det systemet har inte enbart lett till en prioritering av de mest begåvade utan till en prioritering av dem som har de bästa sociala och ekonomiska förutsättningarna att konkurrera om de höga betygen.

Att driva linjen om betygsmeritering just för AT-tjänsterna, som herr Romanus och utskottsmajoriteten gör, är såvitt jag kan förstå att motverka syftet med läkarutbildningsreformen 1969, nämligen bl. a. en snabb genomströmning av studenter genom de medicinska fakulteterna. Om medicinarna kan få attraktivare AT-tjänster genom att använda ett halvår eller ett år extra för att få upp betygen i ämnen som anatomi, histologi, kemi, som visserligen har relevans men som dock inte är avgörande för den fortsatta utbildningen och yrkesutövningen, så måste detta ovillkorligen gynna inte i första hand dem som anser att det måste

Onsdagen den
29 november 1972

*Ändring i sjukvårds-
lagstiftningen, m. m.*

löna sig att arbeta utan dem som har tid att arbeta genom att de har de ekonomiska förutsättningarna att arbeta hur länge som helst.

Herr ROMANUS (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag vet inte om det är helt styrkt, att en enhällig medicinaropinion är emot betygsmeriteringen. Om så skulle vara, tillåter jag mig ändå att göra en saklig prövning av förslagen. Herr Takman har fortfarande inte förklarat vad det franska systemet har i den här debatten att göra. Ingen har ju förespråkat det franska systemet här. Jag kan inte riktigt förstå varför just meritering för AT-tjänster skulle vara någonting så negativt för läkarutbildningen. Även i fortsättningen av läkarens bana får man ju ibland tillgripa meritering vid konkurrens om eftertraktade jobb. De här betygen har alltså en betydelse också för fortsättningen, och där har ni inte velat ha någon ändring utan bara när det gäller AT-tjänsterna. Man får nästan en känsla av att en viss svaghet för den här snabbt upppflammande medicinaropinionen har varit vägledande.

Om nu ett sådant system som föreslås i propositionen kommer att leda till att studenterna skaffar sig något fördjupade kunskaper i vissa teoretiska ämnen, är det väl inte enbart en olycka. Vi får väl då försöka se till att det inte kan ske enbart om man har mycket pengar utan att studierna läggs upp så att pengarna spelar en underordnad roll.

Men om dessa farhågor är befogade och om sjukvårdshuvudmännen verkligen kommer att fästa det överdrivna avseende vid just de teoretiska ämnena – anatomi osv. – som herr Takman påstår, vet vi inte ännu. Det är möjligt att sjukvårdshuvudmännen har en praktisk syn på det här och lägger en viss vikt vid studenternas färdighet i de kliniska ämnena.

Herr TAKMAN (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag fäster inte någon avgörande vikt vid lottningen. Det finns andra saker som är betydligt viktigare i reservationen och i vår motion, framför allt det centrala antagningsförfarandet. Jag tror i likhet med herr Carlshamre – för en gångs skull har jag samma uppfattning som han – att det blir ett oerhört svårt system att genomföra, om varje huvudman skall sköta antagningen. Jag föredrar ett centralt antagningsförfarande.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Jag har med intresse lyssnat på debatten om AT-läkarna. Jag vill passa på tillfället att göra några korta kommentarer.

Självfallet är den gemensamma reservationen från moderaterna och vpk anmärkningsvärd – jag tänker då mera på kombinationen än på innehållet. Det är ju inte så vanligt i Sveriges riksdag att de förenar sig i en reservation. Jag noterar det.

Debatten om AT-läkarna har, som jag ser det, i många avseenden blivit ensidig. Herr Takman säger att det egentligen föreligger en mycket enhällig medicinaropinion. I Läkartidningen nr 42 refereras en diskussion som förekom på Svenska läkaresällskapet för en tid sedan. I diskussionen yttrade Johan Calltorp, som företrädde de medicine studerande, bl. a. följande, som jag gärna vill citera eftersom jag tycker det är ett väsentligt

uttalande. Han sade bl. a. "att AT-frågan under ett par år varit föremål för en intensiv debatt i studentkretsar och att man därvid kanske i alltför hög grad gjort själva tillsättningen och fördelningen av tjänsterna till en huvudfråga. Det nya vidareutbildningssystemet är internationellt sett en mycket fin skapelse, där AT är inledningen till en både kvalitativt och kvantitativt sett bred specialistutbildning.

Denna satsning på utbildningen utgör ett av de viktigaste momenten i svensk sjukvård några år framöver, och det är därför glädjande att sjukvårdshuvudmännen — trots det trängda ekonomiska läget — är beredda att ta på sig sin del av ansvaret."

Jag har, herr talman, i varje fall till protokollet velat föra detta, som jag tycker, mycket viktiga uttalande.

Man skall också komma ihåg att det inte blir fler läkartjänster om man tillämpar någon sorts lottning. Oron — om någon sådan föreligger i någon större utsträckning — bottnar väl i att man är rädd för att det inte kommer att inrättas ett tillräckligt antal AT-tjänster. Jag kanske skall upprepa vad jag redan sagt, nämligen att Landstingsförbundet framhållit att det står i överensstämmelse med sjukvårdshuvudmannens egna intressen att medverka vid vidareutbildningens genomförande på det sätt reformen förutsätter. Det är ett viktigt uttalande av sjukvårdshuvudmannen i den här frågan.

Handledningsfrågan har också varit på tal. Självfallet är den väsentlig, och jag vill understryka att en särskild arbetsgrupp inom nämnden för läkares vidareutbildning ingående har behandlat denna fråga och lagt fram råd och anvisningar till såväl sjukvårdshuvudmännen som de AT-engagerade läkarna. Förberedelserna på den här punkten har sålunda varit både omfattande och inträngande för att man skall skapa så goda förutsättningar som möjligt då det gäller handledningen av AT-läkarna ute i sjukvården.

Det fanns ett inslag i herr Carlshamres anförande som jag till sist vill säga några ord om. Han antydde på slutet av sitt anförande att han ansåg att läkarbristen så småningom kommer att tillhöra det förflutna. Det resonemang som herr Carlshamre här förde kan jag egentligen inte uppfatta på annat sätt än att det i realiteten innebär att han anser att vi börjar få för många läkare här i landet. Det ger mig anledning, herr talman, att göra några mera allmänna reflexioner i den här debatten.

Hur många gånger har jag inte själv under 1960-talet haft tillfälle att på grundval av interpellationer och enkla frågor och såsom deltagare i sjukvårdsdebatter just diskutera läkarbristen här i landet med oppositionens företrädare. Hur många gånger har inte representanter för exempelvis herr Carlshamres parti klagat över att vi har saknat tillräckligt med läkare inom sjukvårdens olika viktiga sektorer.

När vi nu äntligen — låt mig säga detta även till herr Romanus — genom målmedvetna insatser under lång tid börjar skönja en bättre balans mellan tillgång och efterfrågan då det gäller läkare för att därmed kunna tillgodose det behov som föreligger och samtidigt få ökade möjligheter, inte minst till en angelägen utbyggnad av den öppna decentraliserade sjukvården, börjar det höras röster om att vi egentligen är på väg mot en utveckling med för stor tillgång på läkare. Det är naturligtvis på sitt sätt

Onsdagen den
29 november 1972

*Ändring i sjukvårds-
lagstiftningen, m. m.*

ett märkligt resonemang, för jag hoppas ändå att vi är överens om att tillgodoseendet av medborgarnas behov av tillgång på läkare och en god sjukvård måste vara det mest angelägna.

Herr talman! Jag fick ett behov av att säga detta, när jag satt i bänken och lyssnade till de avslutande meningarna i herr Carlshamres första anförande.

Herr CARLSHAMRE (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag vet inte vilka röster socialministern hör, när han sitter i sin bänk. Men det är inte min röst han har hört, om han tyckt sig förmimma att någon talade om en risk för att vi skulle få för många läkare. Jag har sagt att allt tyder på att vi ganska snart har bakom oss den tid då vi hade en svår läkarbrist. Jag uttrycker det mycket gärna på samma sätt som statsrådet Aspling, nämligen att vi skönjer ett läge med början till en balans mellan tillgång och efterfrågan. Det finns inte alls för många läkare.

Även om det tidigare har varit möjligt för en medicine studerande att på ett ganska tidigt stadium — enligt min mening på ett många gånger för tidigt stadium — att få en tjänst såsom vikarie, därför att det varit så fantastiskt många vakanser, skall man därför inte tro att behovet av AT-tjänster i framtiden kommer att fyllas på genom att huvudmännen för att hålla sjukvården i gång är tvungna att tillvarata alla de möjligheter som finns att få någon att sköta tjänsterna. Det är bara detta jag har sagt, och mer skall vi inte göra av det. Vi får inte för många läkare utan behöver säkert många ännu. Men arbetsmarknaden påverkas av att det blir balans mellan tillgång och efterfrågan.

Låt mig, när jag nu står här, en gång till, herr talman, för att inte debatten skall löpa alldeles ifrån vad den gäller erinra om vad vi har sagt. Man kan uttrycka det så: Vi vill att en studerande när han börjar sina medicinska studier skall ha garantier för att hela utbildningen kan fullföljas. Det är inte fråga om vad som händer i år eller nästa år, utan vad de studerande som om tre–fem år börjar en medicinsk utbildning skall våga tro om möjligheterna att fem och ett halvt år senare verkligen få tillgång till en AT-tjänst. Därför har vi från utbildningshuvudmannen velat få garantier för att det verkligen skall finnas tillgång till sådana tjänster.

När det gäller tillsättningsförfarandet är det väsentliga i reservationen det centrala förfarandet, inte tekniken i detta centrala förfarande med lottnig eller annat, utan att tillsättningen skall ske på ett ställe, där man kan överblicka hela mängden av både tillgängliga tjänster och tillgängliga sökanden. Man skall kunna ta alla hänsyn som behövs. Det råder, som herr Takman har sagt, en oro för att en ensidig begäring för teoretiska studier skall väga för tungt i meritvärderingen. Vi har enligt min mening redan nu en väl kraftig prioritering av den teoretiska studieförmågan hos dem som över huvud taget skall komma in på en läkarutbildning, men det finns även andra mänskliga värden och tillgångar som kan vara lika värdefulla på en läkarbana, och de bör också få komma till sin rätt.

Till sist vill jag säga att jag inte är ett dugg rädd för sällskapet — herr Takman må vara kommunist eller vad han vill; jag har en mycket stor

respekt för hans sakkunskap som läkare. Har han nu dessutom fått sin grupp med sig på en åsikt som enligt min mening är klok, är jag inte rädd för att dela den – så mycket mindre som vi i moderata samlingspartiet står över varje misstanke om otillbörligt samröre med kommunisterna.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Bara en kort replik!

När herr Carlshamre här talar om AT-läkarna och AT-tjänstgöringen får man en känsla av att detta är en del av sjukvården som bokstavligen talat skulle falla utanför sjukvårdssystemet.

Låt mig bara understryka att allmäntjänstgöringen är en nödvändig förutsättning för att ge läkarna tillfälle att förvärva den erfarenhet som är förutsättningen för deras vidare utveckling fram till kompetens som allmänläkare – och som specialister; glöm inte bort det, herr Carlshamre! Det viktiga är att vi härigenom får allmänläkare och specialister i fortsättningen. Det är alltså en viktig integrerad del och inte någonting som man kan separera. – Jag ville ha detta sagt, herr talman.

Herr ÅKERLIND (m):

Herr talman! I reservationen 7 till föreliggande utskottsbetänkande tar jag upp vårdavgiften för dem som är utförsäkrade från sjukförsäkringen.

Höjningen av vårdavgiften till 15 kronor per dag innebär att långtidssjuka som är utförsäkrade och som bara har folkpension med pensionstillskott inte får behålla lika stor del av sin pension som motsvarar garantibeloppet enligt bestämmelserna inom åldersvården. Den som vistas på ålderdomshem är garanterad att få behålla 187 kronor i månaden, medan den utförsäkrade långtidssjuka med en vårdavgift på 15 kronor får behålla 171 kronor per månad för egen del.

Detta är inte någon stor fråga, men det är en fråga om att skapa rättvisa mellan olika grupper, så att den ene inte behandlas annorlunda än den andre, beroende på var man befinner sig.

Det råder för närvarande platsbrist inom långtidsvården. Därför är det tämligen vanligt att äldre människor, som i och för sig skulle behöva vårdas på någon av landstingets vårdinrättningar, blir kvar på ålderdomshem. Vården där behöver därför inte nödvändigtvis vara sämre. Under tiden på ålderdomshemmet får alltså den utförsäkrade behålla 187 kronor av sin pension, men så fort förflyttning sker till landstingets sjukvård får samma person behålla 16 kronor mindre av sin pension.

Utskottsmajoriteten förutsätter att sjukvårdshuvudmännen själva vid behov skall kunna medge avgiftsnedläggning eller avgiftsbefrielse för patienter som är utförsäkrade. Det är bra om så sker, för att motverka orättvisor av det slaget, men det vore enligt min mening bättre att försöka få problemet löst lika för alla genom att på det här området överväga att ändra reglerna för den allmänna försäkringen, så att den kunde ersätta mellanskillnaden och de landstingsvårdade kunde få behålla samma belopp i fickpengar som de som vårdas på ålderdomshem får.

Jag anser att Kungl. Maj:t snarast bör lägga fram ett förslag i den riktningen för riksdagen.

Jag yrkar bifall till reservationen 7.

Herr talman! Jag instämmer i vad herr Carlshamre tidigare sagt angående de övriga reservationerna från vår sida.

Jag vill till sist säga några ord med anledning av vad herr Romanus sade angående AT-tjänsterna. Han frågade vad det är för fel att meritera sig för studier och betonade att det måste löna sig att arbeta. Nej, det är inte något fel att meritera sig för studier, särskilt när det gäller en ny form av studier. Men här gäller det sammanhängande studietid, där AT-tjänstgöringen är en del av studietiden. Det är fråga om en dyr utbildning för samhället och för den enskilde, som inte bör i något fall få vara bortkastad. De studerande bör veta att grundutbildningen på fem och ett halvt år lönar sig och att de verkligen kan garanteras AT-tjänster för att få sin legitimation. De måste veta att deras arbete kommer att löna sig. Det är detta som är grunden till att vi lämnat reservationerna om detta. Vi vill ha en garanti för att ingen blir ställd åt sidan. Vi vill inte som herr Romanus vifta bort farhågorna med att säga att erfarenheten får visa hur man skall lösa samordningsfrågan. Vi anser att vi bör skapa garantier redan nu.

På förslag av herr tredje vice talmannen beslöt kammaren uppskjuta den fortsatta överläggningen rörande detta betänkande samt behandling- en av återstående ärenden på förordningslistan till kl. 19.30.

§ 15 Interpellation nr 237 ang. utformningen av flygterminaler

Ordet lämnades på begäran till

Fru ERIKSSON i Stockholm (s), som yttrade:

Herr talman! Arbeta pågår för närvarande på uppdrag av luftfartsverket inom byggnadsstyrelsen med framställning av systemskisser för Arlanda utrikesterminal. Luftfartsverkets projekt har omtalats i redovisningen därav som en "fingerlösning". Alternativa utformningar har presenterats, men samtliga alternativ enligt fingerprincipen. Arbetet med Arlanda sker på grundval av beslut den 28 januari 1972 av Kungl. Maj:t om investeringar på flygplatsen. Därvid föreskrev Kungl. Maj:t bl. a. att det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet avseende den nya utrikes stationbyggnaden med tillhörande anläggningar skulle bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med de förutsättningar som anges i det av luftfartsverket utarbetade byggnadsprogrammet, det s. k. Arlanda 70, del 2. Som totalkostnadsram angavs 256 miljoner kronor i prisläget den 1 april 1970. Härav beräknades för utrikesbyggnaden åtgå 140 miljoner kronor. Kungl. Maj:t föreskrev även att ärendet ånyo skulle underställas Kungl. Maj:t för förnyad prövning, när tillförlitliga kostnadsberäknade förslagshandlingar föreligger. Ännu under sommaren 1972 ansågs det inte finnas fog för att satsa på annat än luftfartsverkets förslag. Förslagshandlingar beräknas inom byggnadsstyrelsen kunna framläggas i juli 1973.

Vid denna tid kan emellertid förslagshandlingar framläggas även för

ett annat förslag till terminalbyggnad som utarbetats av en projektgrupp vid sidan om luftfartsverket. Gruppen har utfört sitt arbete på grundval av material och uppgifter som erhållits från byggnadsstyrelsen och i nära samråd med denna myndighet. En förutsättning för projektgruppens fortsatta arbete med utveckling av dess systemskiss har varit att förslaget skall kunna genomföras till lägre kostnad än den i byggnadsprogrammet upptagna. På grundval av material som projektgruppen redovisat med Arlanda 70-programmet som underlag upprättade byggnadsstyrelsen i februari 1972 en jämförande kostnadskalkyl efter samma förutsättningar som för fingerlösningen. Vid sammanställningen av kalkylen för projektgruppens förslag framkom att detta vore genomförbart till en ca 12 miljoner lägre kostnad än fingeralternativet. Sedermera har besparingen visats uppgå till ca 23 miljoner kronor. Förslaget utgörs av en rund byggnad; det har också kallats runda huset-förslaget.

Runda huset karakteriseras av sin kompakta runda form. Formen ger många fördelar, som under den senaste tiden allt tydligare har framförts i internationellt redovisat material om flygplatsterminaler. Under senare tid och inte minst under det senaste året har det varit en trend i den internationella teknologiska strukturen för passagerarterminaler vid flygplatser att applicera den kompakta lösningstypen för att snabbt betjäna passagerare, bagage och flygplan och för att undvika kända nackdelar med äldre lösningstyper. Runda huset-förslaget ansluter sig till vad som nu planeras världen över. Det finns starka betänkligheter att fortsätta med fingerlösningen i vårt land utan att observera vad som sker på andra ställen i världen.

Fördelarna med runda huset-förslaget är bl. a. de korta gångavstånden och koncentrationen i den generella formen. Byggnaden kan genom sin generella form lätt anpassas till skilda funktioner för olika slags resursanvändning. Inom runda husets egen volym kan ytan vid behov ökas utan större kostnader. Byggnaden är lätt att orientera sig i. Inga trafikströmmar i byggnaden behöver störa varandra. Bagagebärningssträckorna blir korta. Flygplansuppställningen vid runda huset kan ske utan att flygplanen låser varandras rörelser. Planens avgaser och ljud riktas *från* terminalen. Det kan ifrågasättas om avgaser och luftföroreningar som följer med fingerlösningen kan tillåtas i en modern arbetsmiljö. Andra positiva konsekvenser av runda huset är att vådorna av eventuella explosioner i flygplan minskar betydligt. Spårbunden kollektivtrafik, som planeras för Arlanda kan lätt anslutas till runda huset, vilket måste medföra betydande kostnadsbesparingar i jämförelse med redovisat förslag till fingerlösning. Runda huset reser vidare mindre krav på personalresurser. Hela anläggningen kan vid full utbyggnad enligt runda huset-förslaget beräknas bli minst 100 miljoner billigare än fingerlösningen, såvitt man nu kan bedöma.

Det är av största betydelse att när nu Arlandaterminalen byggs frågan blir allsidigt prövad och att man får en terminal som inte från början verkar föråldrad. Inför raden av fördelar med runda huset i jämförelse med fingerlösningen torde det därför vara oförsvärbart att icke utarbeta förslagshandlingar till båda alternativen runda huset och fingerlösningstypen. Det finns både resursmässigt och tidsmässigt möjligheter att ha

sådana förslagshandlingar färdiga till den förnyade prövning som enligt Kungl. Maj:ts beslut den 28 januari 1972 förutsatts skola ske någon gång under nästa år.

Med hänvisning till vad här anförts anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr kommunikationsministern få ställa följande fråga:

Är statsrådet beredd att lämna kammaren en redogörelse för för- och nackdelar hos de två typer av lösningar som diskuterats under arbetet med planering av Arlandaterminalen?

Denna anhållan bordlades.

§ 16 Interpellation nr 238 ang. förberedelserna för kommunsammanläggning

Ordet lämnades på begäran till

Herr KOMSTEDT (m), som yttrade:

Herr talman! Landets indelning i kommunblock står just nu i fokus för det politiska intresset i nära hälften av landets kommuner. Kommunblocksreformen skall enligt riksdagens beslut vara genomförd före den 1 januari 1974.

Det råder – åtminstone i Kristianstads län – oklarhet på en ytterst viktig punkt. Kommunerna har förutsatt att sammanläggningen till kommunblock skall förberedas av såväl samarbetsnämnd – fram till beslut om sammanläggning – som sammanläggningsdelegerade. Lagstiftningen om sammanläggningsdelegerade har uppfattats som obligatorisk och som ett väsentligt minoritetsskydd genom att de för det nya kommunblocket genomgripande besluten fattas av representanter från alla de kommuner som sammanlägges. När nu – som t. ex. skett i Kristianstads län – en majoritet i fullmäktige vill utestänga de mindre kommunerna från allt reellt inflytande på sammanläggningen har detta kommit mycken oro åstad.

Åberopande det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr civilministern få ställa följande fråga.

Kommer kommunsammanläggningarna i samtliga kommunblock att förberedas av sammanläggningsdelegerade?

Denna anhållan bordlades.

§ 17 Meddelande ang. enkla frågor

Meddelades att följande enkla frågor denna dag framställts, nämligen av

Nr 344 Herr Öhvall (fp) till herr inrikesministern angående malmbrytning i Kaunisvaara:

Är inrikesministern beredd att med hänsyn till sysselsättnings- och befolkningsutvecklingen i Tornedalen pröva frågan om malmbrytning i Kaunisvaara med invägning av samhällsekonomiska faktorer?

Nr 345 Herr *Molin* (fp) till herr justitieministern angående ingripande av enskilt statsråd i samband med myndighets åtgärd för att förhindra olagliga handlingar:

Anser justitieministern det riktigt att enskilt statsråd söker påverka polisens och de kommunala myndigheternas handlande i samband med förhindrandet av olagliga handlingar, t. ex. ockupation av kommunala institutioner?

Nr 346 Herr *Hagberg* (vpk) till herr inrikesministern angående regeringsinitiativ vid nedläggning av driften vid företag:

Anser statsrådet inträffad nedläggning av driften vid företag som erhållit statligt stöd och då nedläggelsen kan antas ha samband med inledda löneförhandlingar bör ge anledning till några initiativ från statsrådets sida?

Nr 347 Herr *Hörberg* (fp) till herr kommunikationsministern om åtgärder mot risker vid enbemannig av godståg:

Avser statsrådet att vidtaga några åtgärder för att förhindra den sänkning av trafiksäkerheten och den betydande riskökning för lokförarna personligen som enbemannig av godstågen innebär?

§ 18 Kammaren åtskildes kl. 17.53.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Solveig Gemert

Nr 126

Onsdagen den
29 november 1972
