

Fredagen den 19 maj

Kl. 09.00

*Trafikpolitiken.
m. m.*

§ 1 Justerades protokollen för den 10 innevarande månad.

§ 2 Trafikpolitiken, m. m. (forts.)

Fortsattes överläggningen om trafikutskottets betänkande 1977/78:18.

ELVY NILSSON (s):

Herr talman! Under onsdagen behandlade vi här i kammaren den regionala politiken, och i inlägg efter inlägg underströks vikten av en riktig och konsekvent regional politik. Många hundra miljoner kronor satsas också på att hjälpa svagare regioner att hålla en likvärdig standard på sitt serviceutbud.

En viktig sektor i detta avseende är trafikpolitiken, och det har också här under gårdagskvällens debatt understrukits av många talare hur väsentligt det är att ha en väl fungerande och likvärdig kollektivtrafik i hela landet. De många motioner som ligger till grund för detta betänkande är också i sig ett bevis för hur allvarligt riksdagens ledamöter ser på dessa frågor.

Anledningen till att jag begärt ordet i denna debatt är SJ:s planerade förändringar av styckegodsorganisationen och de motioner som väckts med anledning av detta.

Jag måste säga att jag först blev väldigt glad när jag läste utskottets skrivning vad gäller dessa motioner, och där utskottet bl. a. anför att "mera genomgripande förändringar av SJ:s organisation och trafikuppgifter anstår i avvaktan på de aviserade förslagen om den framtida trafikpolitiken och förutsätter också att så sker".

Utskottet säger vidare i texten: "Ett primärt mål för styckegodshanteringens organisation måste enligt utskottets uppfattning vara att tillgodose kundernas rimliga krav på service. En utgångspunkt för ett genomförande av de nu planerade förändringarna bör vidare vara att systemet med rälsbundna transporter i möjligaste mån bibehålls. Utskottet förutsätter också att i det föregående anförda regional- och trafikpolitiska synpunkter m. m. i all möjlig utsträckning beaktas av SJ samt att regeringen med största uppmärksamhet följer utvecklingen på området och vidtar med anledning härav eventuellt erforderliga åtgärder."

Med en sådan skrivning, som så helt sammanfaller med de yrkanden som finns i bl. a. motionen 1233 av mig och några medmotionärer, tog jag för givet att det skulle utmytna i ett tillstyrkande av motionen. Men icke. Utskottsmajoriteten finner några åtgärder från riksdagens sida med anledning av yrkandena i motionerna ej nu erforderliga. Man nådde så att säga inte ända

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

fram. Men då ställer jag frågan: När är i så fall åtgärder erforderliga om inte nu, när man står i begrepp att inom kanske ett år fatta beslut i denna riksdag om en ny trafikpolitik?

Vi känner till en del om inriktningen av denna nya trafikpolitik. Vi vet att vi skall skapa bättre förutsättningar för den spårbundna trafiken. Vi vet att man av bl. a. trafiksäkerhets-, energi- och miljömässiga skäl skall försöka föra över så mycket trafik som möjligt från landsväg till järnväg.

Detta vet vi. Det har sagts många, många gånger från denna talarstol de senaste åren.

Och när vi vet detta vore det väl också rimligt att nu inte tillåta SJ vidta förändringar som går precis stick i stäv med dessa intentioner.

Jag har vid något tillfälle sagt att SJ håller på att genomföra ett helt nytt styckegodssystem, bakvägen och mitt för näsan på riksdagen. Jag har i dag anledning att upprepa detta med ännu mera skärpa!

Jag måste säga att Rolf Sellgren har rejäla skyggglappar för ögonen när han vill göra gällande att det endast är graden av otålighet som skiljer utskottsmajoritetens skrivning och reservation nr 4 åt, och när han t. o. m. säger att det inte finns något förslag från SJ i den här frågan. Lyft telefonen, Rolf Sellgren, och tala med de anställda! Tala med facket!

Rolf Sellgren framhöll i sitt anförande att SJ från början gjort en felbedömning, men att man efter den kritik som har framförts från praktiskt taget hela landet har tänkt om och vidtagit förändringar som gjort att handläggningen har fått en annan inriktning. Den inriktningen innebär, såvitt jag kan bedöma och efter vad jag har gjort mig underrättad om, att man har flyttat ner själva beslutsnivån till distriktsnivå. Det får endast till följd att genomförandet inte sker på exakt samma tidpunkt över hela landet, och det är förmodligen i syfte att inte väcka så stor uppmärksamhet.

Vad är det som händer just nu? Jo, överallt i landet tecknas i dagarna entreprenadavtal med åkare som skall ta över styckegodstransporterna från järnvägsterminalerna ut över landsorten. Redan om fjorton dagar, i samband med den nya tidtabellsförändringen, kommer den nya organisationen att börja fungera på många håll. Exempelvis i Värmland har järnvägens personal meddelats att GDG Biltrafik AB har lagt in den lägsta totalentreprenaden, vilket innebär att det blir GDG som efter hand tar över inte bara det styckegods som fraktas på järnvägarna i Värmland, utan också den utfraktning från godsmagasinen direkt ut till kunderna som i dag handhas av mindre åkare. Samtidigt som vi får tomma tågsätt kommer alltså lastbilar och långträdare, lastade med styckegods, att trängas på de i många fall redan överfulla vägarna på olika håll i landet.

Arbetsuppgifterna för järnvägens personal vid de olika godsmagasinen vid sidan om de stora taxepunkterna blir allt mindre. Personalen får också allt svårare att marknadsföra sina tjänster då det gäller styckegodset, eftersom man inte vet hur länge man över huvud taget har några tjänster att bjuda ut. Öppethållandetiderna vid godsmagasinen blir kortare och kortare, servicen för allmänheten blir sämre och sämre, attraktiviteten och därmed konkurrensmöjligheten för SJ blir mindre och mindre. Motiven för att stänga och

lägga ner godsmagasin och järnvägsstationer blir allt större. SJ:s ekorrhjul snurrar allt fortare då det gäller den verksamhet som ligger utanför de stora och lönsamma linjerna.

Några omedelbara taxehöjningar kommer visserligen enligt uppgift inte att vidtas under detta år, men vad händer sedan? Ja, det frågar man sig verkligen.

Regeringen skall med största uppmärksamhet följa frågan och vidta erforderliga åtgärder, säger utskottsmajoriteten. Detta är gott och väl. Men vilka åtgärder kan vidtas, när entreprenadavtal är tecknade, när den nya organisationen redan har börjat att fungera, när åkare kanske har investerat och planerat för denna nya verksamhet? Inte kan regeringen då ingripa och rätta till förhållandet, om man till äventyrs skulle anse att det har gått snett. I så fall måste ju regeringen ta sitt ansvar också gentemot de åkare som har åtagit sig den här uppgiften.

Det konsekventa i det här ärendet måste ju vara att i likhet med vad de socialdemokratiska ledamöterna föreslår i reservationen 4 yrka bifall till de aktuella motionerna, som innebär att SJ i avvaktan på ett nytt trafikpolitiskt beslut inte tillåts vidta några mer genomgripande förändringar eller omorganisationer som i nämnvärd omfattning försämrar servicen inom SJ:s verksamhetsområde.

Herr talman! Vi är många, inte bara från socialdemokratiskt håll, som på olika sätt har reagerat mot SJ:s planer på att förändra stycke godsorganisationen. Som anförts tidigare i debatten behandlas i det nu aktuella betänkandet flera borgerliga motioner som innehåller i stort sett samma yrkande som i de socialdemokratiska motionerna. Därför hoppas och förutsätter jag att dessa borgerliga motionärer också fullföljer sina motioner och i den kommande voteringen stöder den socialdemokratiska reservationen nr 4. Det är den enda möjligheten att nu kunna stoppa den här organisationen.

Herr talman! Det är nu tredje gången på relativt kort tid som stycke godsfrågan behandlas här i kammaren. Vid varje tillfälle har kommunikationsministern sagt att frågan inte har avancerat så långt att den kommit på regeringens bord. Jag skall citera vad kommunikationsministern sade i ett inlägg i den trafikpolitiska debatten den 2 februari i år:

”Visst känner jag oro för följderna av den omläggning av stycke godsstrafiken som planeras, oro därför att det kan komma att kollidera med regionalpolitiska målsättningar. Jag sade detta i mitt huvudansförande och hade bl. a. det som ett skäl för att jag anser det angeläget att trafikpolitiska åtgärder samordnas med regionalpolitiska. Men det är kanske litet mycket begärt att jag redan i dag skall kungöra vilket beslut regeringen kommer att fatta om några veckor.”

Detta var alltså den 2 februari i år.

Jag känner inte till om regeringen över huvud taget agerat i denna fråga. I varje fall har tydligen inte detta agerande på något avgörande sätt påverkat SJ att avstå från att nu genomföra de planer som man föresatt sig.

Om knappa 14 dagar kommer – såvida inte riksdagen här i dag i elfte timmen följer den socialdemokratiska reservationen – på många håll i landet

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

den nya organisationen att börja fungera. Och då har väl "tåget gått", om det tillåts mig att vara litet vitsig i denna allvarliga fråga.

Det är med en viss resignation man konstaterar att SJ i allt större utsträckning försöker komma ifrån den icke attraktiva delen av sin verksamhet, att SJ som serviceföretag bara gäller de människor som råkar bo på de stora orterna, som är belägna utefter de stora och lönsamma järnvägssträckorna. För den övriga delen av svenska folket är SJ inte längre "hela folkets järnväg" – tyvärr.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 4 och till de övriga socialdemokratiska reservationerna vid detta betänkande.

I detta anförande instämde Sune Johansson (s) och Stig Alftin (s).

CARL-WILHELM LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Elvy Nilsson känner en viss oro i den uppkomna situationen. Jag kan förstå det mot bakgrund av det utspel som SJ gjorde i den här frågan och som i stor utsträckning missförstods av omgivningen. Man trodde att den här organisationen under alla förhållanden skulle genomföras i sin helhet.

Eftersom jag sitter med i SJ:s styrelse har jag följt frågan. När vi tog upp ärendet i styrelsen hade SJ gått ut med en enkätundersökning, och det uppfattades från allmänhetens sida som att ett genomförande skulle ske. Så var icke förhållandet. Det uppfattades också av dem som arbetade inom SJ som att detta omedelbart skulle genomföras. Så var icke heller förhållandet.

Trafikutskottet har uttalat sin varning för att genomföra detta i den utsträckning som framförts, därför att man riskerar en försämrad service. Kommunikationsministern har uttalat bekymmer över att det skulle bli en försämring av servicen om man ser det också ur samhällsekonomisk synvinkel.

Vad SJ f. n. gör är att på enstaka ställen, där det är uppenbart att förbättringar måste ske för allmänheten i området, gå över till ett och annat entreprenadföretag. Avsikten är alltså inte att genomföra detta i den skala som från början annonserades, utan här kommer man att invänta reaktioner från riksdagen – som man redan fått –, departementets beslut i frågan och den genomgång av ärendet som skall ske i samband med trafikpolitiska utredningen.

Det finns alltså inte någon sådan risk som Elvy Nilsson talat om. Jag kan dock mot bakgrund av de uppgifter som förekommit förstå Elvy Nilssons bekymmer i detta sammanhang. Men det är inte så att den enda möjligheten att stoppa stycke gods förändringen är att biträda reservationen. Vi kan relativt lugnt se fram emot de ekonomiskt och för de enskilda människorna vettiga förändringar som skall genomföras på detta område.

ELVY NILSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag önskar att jag kunde vara lika lugn som herr Lothigius i denna fråga. Jag vet dock att det både i Värmland och i andra delar av landet

tecknas entreprenadavtal – och inte bara småavtal utan totalentreprenadavtal för hela län. Detta kommer för det första att innebära en försämring för småbanorna, som ju mister den del av intäkterna som styckegodstrafiken trots allt innebär, för det andra att godsmagasinen inte kommer att upprustas utan, enligt underrättelse som vi har fått, i stället att avbemannas efter hand som vakanser uppstår. Därmed kommer den utarmning av landsbygden som var aviserad och som vi från början antog att SJ-förslaget skulle innebära, också att ske. Jag kan inte finna att det har blivit någon ändring på den punkten.

Det har vidare från SJ uttalats att det inte under detta år kommer att ske någon taxehöjning. Men vad kommer att hända nästa år när nya entreprenadavtal har tecknats? Vilka är det som då bestämmer om huruvida taxorna skall höjas? Och om taxorna inte skall höjas, vad har SJ då att vinna ekonomiskt på denna förändring?

Jag har en känsla av att herr Lothigius är lika omedveten som herr Sellgren om vad som håller på att ske ute i landet, och det verkar som om man inte har gjort sig underrättad om de verkliga förhållandena ute i distrikten.

CARL-WILHELM LOTHIIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! De totalentreprenader som f. n. avtalas bygger i första hand på en omskrivning av den entreprenadverksamhet som redan har funnits. Om man på vissa ställen gör en del justeringar av entreprenadförhållanden, kan kanske vissa förbättringar åstadkommas, men att det avtalas om totalentreprenader på grundval av SJ:s första utspel för en fullständig omläggning av styckegodstrafiken kommer regeringen såvitt jag kan förstå icke att godkänna.

ELVY NILSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Men hur skall regeringen kunna ändra entreprenadavtal som redan är tecknade, om det visar sig att detta inte fungerar i praktiken. dvs. att det kommer att medföra olägenheter ute i de olika länen och landsdelarna? Vi vet trots allt att det redan nu har förekommit indragningar. Det har vitsordats att man redan har aviserat om nedläggningar av godsmagasin.

Vi har i vår motion begärt att det i nuvarande läge inte skall genomföras en organisation av så genomgripande art, i väntan på det nya trafikpolitiska beslutet, som vi vet kommer att innebära en annan kostnadsfördelning. Förhoppningsvis kommer det också att medföra att SJ:s konkurrensförhållanden förändras och att SJ:s situation förbättras. Vi hoppas därför fortfarande att de borgerliga ledarmöterna skall stödja vår reservation beträffande SJ:s styckegodstrafik m. m., där vi framhåller att det nya trafikpolitiska beslutet skall avvaktas innan åtgärder vidtas på detta område.

EIVOR MARKLUND (vpk):

Herr talman! Gårdagens trafikpolitiska debatt här i kammaren liksom de ständiga hänvisningarna i utskottsbetänkandet till pågående överväganden och planeringsarbete ger i ett nötskal den trafikpolitiska situationen i landet.

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

Bristen på riktlinjer är uppenbar, nödvändigheten av åtgärder likaså. Men man kan inte göra någonting. Det utreds ju och planeras på alla kanter.

Därför kan man inte göra någonting åt en taxepolitik som ändå lett fram till sådana orimliga konsekvenser som t. ex. den att malmtransporter från Kiruna till Luleå sker på landsväg, medan både arbetskraft och rullande materiel hos SJ inte utnyttjas. Därför kan man inte fatta beslut om upprustning av malmbanan, trots att både malmbanans beskaffenhet och sysselsättningsläget i området talar för ett sådant beslut. Därför kan man inte göra något uttalande om verksamheten vid Luleå hamn, trots att inte minst samhällsekonomiska skäl väger tungt för bibehållande av den verksamheten.

I motionen 1222 har vi motionärer utifrån vad som på senare tid inträffat i fråga om malmtransporterna också tagit upp frågan om behovet av att samordna verksamheten i olika statliga företag. Alla delar av malmhanteringen i Sverige handhas helt eller till stor del av statsägda företag. Det är därför enligt vår mening rimligt att brytning av malm, transport av den och slutligen dess förädling ses som en enhet. Eftersom vi har det synsättet, förefaller det oss fullständigt absurt att ett statligt företag – statens järnvägar – genom sin taxepolitik pungslår andra statliga företag som LKAB och NJA, det senare numera visserligen halvstatligt. I problemets förlängning drabbas ju också statens järnvägar självt. Att malmtransporter flyttats över från järnväg till landsväg för som sagt med sig att materiel inte används, och det har också fått följder för sysselsättningen.

En aspekt på problemet som känns särskilt angelägen att betona i dagens debatt är att åtgärder av det här slaget också försämrar trafikstrukturen. Det har länge ställts krav på att alltmer av tunga transporter skall föras över från landsväg till järnväg. Det anges också som en linje i den nya trafikpolitik som man talar om håller på att utarbetas. Men det som har inträffat i Norrbotten i fråga om malmtransporterna innebär en utveckling i motsatt riktning. Ser man detta som ett komplement till den utveckling som nu senast Elvy Nilsson har skildrat är det en allvarlig utveckling som måste hejdas. Det är i det sammanhanget som det – utöver kravet på en ändrad taxepolitik – också är nödvändigt att peka på behovet av upprustning av malmbanan.

Utskottets förträdare Carl-Wilhelm Lothigius betonade i går det olämpliga i att från riksdagens sida blanda sig i de förhandlingar som pågår om malmbanan. Det är klart att man i detta sammanhang också kunde visa på den bristande samordningen mellan olika statliga verksamheter, men jag skall nu nöja mig med att säga att jag uppfattar det som Carl-Wilhelm Lothigius anför som den obotfärdiges förhinder. För om riksdagen på allvar vill följa upp det som den högtidligen av och till deklarerar om trafikpolitikens sysselsättnings-, miljö- och energimässiga sidor, borde riksdagen enligt min mening också kunna ge sin uppfattning till känna när det gäller malmbanan.

I vår motion begär vi också att en sådan här upprustning skall ske av hela sträckan. Att en sådan upprustning i och för sig är nödvändig visar inte minst den senaste tidens störningar i trafiken på det norra omloppet. Men med

tanke på att en förstärkning av malmbanans s. k. södra område f. n. ter sig som mest brådskande och nödvändig – inte minst med tanke på förutsättningarna att bibehålla verksamheten vid Luleå hamn – kan jag för dagen nöja mig med yrkandet i reservationen 7. Motionens hemställan om att riksdagen skall uttala sig emot att transport av tungt gods sker på landsväg har tagits upp i reservationen 4. Övriga yrkanden skulle tillgodoses med riksdagens stöd för de yrkanden som redan framställts av Bertil Måbrink. Jag instämmer därför i yrkandet om bifall till vpk-motionen 1607.

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken.
m. m.*

KERSTIN ANDERSSON i Kumla (s):

Herr talman! I det betänkande som nu behandlas förekommer bl. a. motionen 576, vari Sture Ericson och jag föreslår riksdagen att uppmana regeringen att pröva ett överförande av Laxå-Röfors järnväg till statens järnvägar.

Laxå-Röfors järnväg har sedan år 1884 fungerat som ett industrispår med anslutning till SJ-nätet vid Laxå station. Banans hela längd är 10 km, och den ägs av det helstatliga Laxå Bruk AB.

Laxå Bruk levererar årligen ca 1 600 vagnslaster mineralull, och man har beräknat behovet av järnvägstransporter från ASSI:s nya spånplattefabrik till mellan 1 000–3 000 vagnar årligen. ASSI har under de senaste åren nyinvesterat 1,5 milj. kr. i anläggningar för spårbunden utlastning. Även ESAB i Laxå nyttiggör sig Laxå-Röfors järnväg för sina järnvägstransporter.

I dag måste dock huvuddelen av Laxå Bruks och ASSI:s produkter transporteras på lastbil, beroende på att banan är starkt nedsliten och därför har onödigt höga underhållskostnader. Den övre viktgränsen för järnvägsvagnar som banan tål är nu 16 ton men borde vara 20 ton för ett billigare och effektivare utnyttjande. Det är bl. a. mot den bakgrunden man enligt strikt företagsekonomiska kalkyler bedömt att lastbilstransporter blir billigare än en modernisering och upprustning av banan, vilket har beräknats kosta omkring 3 milj. kr. ASSI har förklarat sig beredd att dela driftkostnaderna men anser sig inte kunna delta i den nödvändiga investeringen.

För Laxå Bruk ensamt är det på kort sikt inte lönsamt att investera i järnvägen, varför man i dag står i den situationen att man kanske redan till vintern måste lägga ned banan. Trafiken kan inte fortsätta, om inte en upprustning kommer till stånd. En nedläggning av banan skulle dessutom innebära att en mycket stor del av trafikunderlaget för Laxå station försvinner, till nackdel för både sysselsättning, skatteunderlag och trafikservice.

Hur SJ rent företagsekonomiskt påverkas om ASSI och Laxå Bruk helt övergår till lastbilstransporter har inte redovisats, men mot bakgrunden av att båda de berörda företagen är statliga tycker man att det inte skulle vara omöjligt att åstadkomma en sammanvägning av de tre intressenternas – ASSI, Laxå Bruk och SJ – företagsekonomiska kalkyler, som skulle kunna motivera fortsatta transporter på Laxå-Röfors järnväg.

Från samhällsekonomiska utgångspunkter borde det vara att föredra om produkter som spånplattor och mineralull samt råvaror för dessa transporte-

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

rades längre sträckor på järnväg i stället för på lastbilar. I en sådan bedömning måste självfallet faktorer som miljöpåverkan, energihushållning och trafik-säkerhet tas med. Redan i nuläget är bedömningen den att trafikintensiteten på vägen från ASSI och Laxå Bruk genom Röfors och Laxå tätorter är för stor och att det från både trafiksäkerhetssynpunkt och miljösynpunkt är olämpligt med så mycket tunga transporter genom tätbebyggda samhällen. Det kan inte vara rimligt att här öka lastbilstransporterna med gods som motsvarar drygt 2 000 järnvägsvagnar. Det var vad man under 1977 transporterade på järnvägen. Om spåret rustas upp så att vagnarna kan lastas fulla, blir antalet troligen väsentligt större.

Jag kan inte i utskottsbetänkandet någonstans finna att man ens brytt sig om att kommentera, ännu mindre försöka förstå, de brådskande problem som vi redovisat i motionen. Situationen för Laxå-Röfors järnväg och därmed för hela transportproblematiken från ASSI och Laxå Bruk är akut, och kravet i motionen är i högsta grad befogat.

Herr talman! Att ett statligt ägt stickspår bör skötas av SJ, förefaller tämligen självklart för en lekman. När spåret inte längre är funktionsdugligt, har de två statliga företag som berörs inget annat val än att helt övergå till lastbilstransporter. Deras produkter är dock mycket väl lämpade att transporteras per järnväg.

Trafikutskottets passiva hänvisning till pågående utredningsarbete gör det inte mindre tvingande för företagen i Röfors, Laxå kommun och förhoppningsvis också för SJ att snarast ta itu med de praktiska frågor motionen handlar om.

Herr talman! Jag har insett det utsiktslösa i att i dag få kammarens bifall till motionen och har därför inget yrkande.

KERSTIN NILSSON (s):

Herr talman! Motion 1234 avser upprustning av bandelen Boden-Morjärv-Karungi-Haparanda. Vad vi motionärer föreslagit är i första hand en utredning av kostnader m. m. för en upprustning av nämnda bandel.

Vi har i motionen framfört starka skäl för en sådan utredning. Bandelen Boden-Haparanda är med tanke på nutida krav svagt konstruerad och underhållet starkt eftersatt. Därav följer låga hastigheter och långa restider.

Detta är i och för sig inte anledning nog att pröva frågan om en upprustning. I vårt avlånga land har vi tyvärr många bandelar i miserabelt skick. Det som bör ge bandelen Boden-Haparanda en särställning är ytterligare tre skäl. För det första förmedlar Haparandabanan internationell trafik. Den utgör en del av en internationell trafikled. För det andra tenderar denna internationella trafik att öka över Haparanda-Torneå. Och för det tredje slutligen har på finsk sida banan fram till riksgränsen i Torneå rustats upp för tung och snabb trafik. För transporter från och genom Finland utgör bandelen Haparanda-Boden redan nu en flaskhals.

Förutom de mera allmängiltiga skälen för upprustning av den enda bandel, som förmedlar trafik och transporter vid vår östra landgräns, vill jag kortfattat

utveckla ytterligare anledningar, som med fog kan anföras.

En upprustning av bandelen till samma standard som stambanan skulle utgöra ett meningsfullt beredskapsarbete – i synnerhet i den lågkonjunktur vi nu befinner oss, när våra egna produktionsresurser underutnyttjas, våra egna produktionsfaktorer inte sätts i arbete. Det skulle ge många värdefulla arbetstillfällen även för ungdomar i en bygd, som i högsta grad drabbats av arbetslöshet. Det skulle vara framtidsytande och förstärka nödvändig infrastruktur för regionalpolitiska satsningar i östra Norrbotten. Sådana satsningar gjordes under den socialdemokratiska regeringens tid i form av exempelvis storarbetsplatser och husbyggnadsföretag. I samband med planering för metallurgisk utbyggnad i Luleå tillsatte förre arbetsmarknadsministern Bengtsson vid en sysselsättningskonferens i Övertorneå en särskild Tornedalsgrupp för att utreda legotillverkning i Tornedalen. I och med det borgerliga maktövertagandet annullerades båda dessa utvecklingsprojekt.

Som jag nämnde förmedlas över Torneå–Haparanda transporter som ökar i takt med växande nordisk handel. Härtill kommer – och det är viktigt – den ökade handeln mellan öst och väst. Matrecoaffären var bara ett exempel på att ryssarna har intresse av öst-västlig handel. Genom Per Peterssons agerande och regeringens handläggning av den frågan har ett hundratal arbetstillfällen i Norrbotten försvunnit.

Under det nu pågående riksdagsåret har en manstark delegation från industridepartementet jämte företagarepresentanter besökt Sovjet och haft överläggningar om utökad handel. Den enda spårbundna förbindelsen med Sovjet går över Haparanda. Spårvidderna är visserligen olika i Sverige å ena sidan och i Finland och Sovjet å andra sidan. Men när järnvägsspåren ligger sida vid sida är själva omlastningen en enkel procedur.

Mycket tyder på att den öst-västliga handeln kommer att kraftigt öka. Spårbundna transporter erbjuder ett konkurrenskraftigt alternativ i fråga om kostnader nu och särskilt framöver. Att lasta om gods i svenska och finska hamnar från och till bil eller järnväg förefaller knappast realistiskt.

När det gäller turism är vi redan nu på väg mot en normalisering på Nordkalotten. Hitintills har svenskar och finnar, folk från väst ensidigt turistat i Sovjet, men det väldiga ryska riket kan ju inte hållas hermetiskt tillslutet hur länge som helst. Ryssarna har också uttalat intresse för och kommit i gång med såväl kulturellt som idrottsligt utbyte.

Som jag inledningsvis nämnde har man på finsk sida under senare år rustat upp sin järnväg fram till svensk-finska riksgränsen i Torneå.

Utskottsmajoriteten borde ha kostat på sig den gesten att åtminstone låta undersöka kostnaderna för en sådan upprustning av vår järnväg, som finnarna på sin sida redan låtit utföra. Från finskt industrihåll har önskemål uttalats att kunna öka godstransporterna runt Bottenviken framför allt av tyngre gods till bestämmelseorter i Skandinavien och på den europeiska kontinenten. Nu medger Haparandabanan inte dessa transporter på grund av banans svaga konstruktion.

Som det nu är utvecklas bandelen Haparanda–Boden mer och mer till att bli en flaskhals för såväl godstransporter som turism.

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

Trafikpolitiken,
m. m.

Fredagen den
19 maj 1978

Trafikpolitiken.
m. m.

”Det nordiska samarbetet skall vidareutvecklas.” Denna deklaration gjorde den borgerliga regeringen i sin regeringsförklaring när den tillträdde.

I den här frågan har borgerligheten haft ett ypperligt tillfälle att visa konkret vilja även till nordiskt samarbete så att talet om nordiskt samarbete, regionala insatser, hade blivit handling och inte bara ord. Det är min förhoppning att kommunikationsministern framdeles vill beakta dessa synpunkter.

Herr talman! Jag yrkar bifall till den socialdemokratiska reservationen 7.

I detta anförande instämde Frida Berglund (s).

BERTIL JOHANSSON (c):

Herr talman! Från Kronobergsbänken har vi under några år gjort framställningar motionsledes om att flygplatsen i Växjö skall få status som statlig primärflygplats. Det skulle i så fall medföra att Växjö skulle få de investerings- och driftbidrag som utgår till sådana flygplatser. Vi har motionerat ensamma ibland, men vi har också avlämnat motioner gemensamt med våra kolleger i Kristianstads och Kopparbergs län, eftersom flygplatserna i Kristianstad och Borlänge också står och klappar på dörren och vill ha status som primärflygplats. Jag tror att man också i Kramfors anser sin flygplats vara berättigad till denna ställning.

Vi från Växjö påstår bestämt att med den resandefrekvens vi har vid flygplatsen i Växjö bör den väl uppfylla kriterierna för statlig primärflygplats. Flygplatsen invigdes 1975 och hade det året ett antal av 14 608 ankommande och avresande passagerare. 1976 var motsvarande siffra 26 695 och för 1977 var resandefrekvensen uppe i 51 500. För de månader som gått 1978 har trenden fortllarande varit uppåtående. Det kommer att bli en ökning även under detta år. Det har alltså hela tiden varit en enastående god utveckling.

Vi kronobergare är naturligtvis glada över att vår flygplats fått ett sådant gensvar. Den är en tillgång för bygd och näringsliv, men den är också, anser vi, en tillgång för samhället i stort. Men att driva flygplatser i dag är trots en god resandefrekvens en kostnadskrävande verksamhet. Det hör till undantagen att det går med vinst.

Vi finner det otillfredsställande att Kronobergs läns invånare via skattsedeln, alltså statsskatten, får finansiera andra flygplatser i landet som har status som primärflygplats men att ej några medel kommer Växjö flygplats till del. Detta trots att flygintensiteten på länets flygplats har sådan omfattning att den med bred marginal klarar primärflygplatskraven, enligt vårt sätt att se. Kronobergs läns invånare får däremot genom landstings- och kommunalskatten vara och med och bidra till driftkostnaderna vid sin flygplats.

Vid de tillfällen då vi kronobergare tidigare har motionerat i detta ärende har utskottet uttalat sig positivt. Man har hänvisat till den trafikpolitiska utredningen och anfört att de här spörsmålen bör tas upp i det sammanhanget. Vidare har man anfört att de i motionerna upptagna principfrågorna

överbägs inom luftfartsverket och att detta verk i skrivelse till regeringen i januari 1975 framhållit att en översyn bör ske av gällande riktlinjer för inrättandet av statliga primärflygplatser. Utskottet har tidigare funnit det angeläget att förslag härom snarast förelägs riksdagen.

Även i år förutsätter utskottet att regeringen snarast verkställer den tidigare begärda prövningen, och man hänvisar till den från regeringens sida aviserade utredningen om flygplatssystemets roll i en samordnad trafikpolitik. Den skall se över lokaliseringen av de svenska flygplatserna för inrikesflyget, men den skall också studera frågan om finansieringsfördelningen mellan stat och kommun.

Jag hoppas liksom utskottet att utredningsarbetet bedrivs med skyndsamhet. Man fick vissa förhoppningar om att så skall ske då kommunikationsminister Turesson i går kväll framförde att han väntar sig mycket av den utvärdering som skall göras. Jag vill framför allt understryka nödvändigheten av att förslag läggs fram snart. Det gäller inte bara Växjö, utan tre fyra flygplatser till i landet bör komma i fråga som primärflygplats.

Vi har också i motioner framfört önskemål om att, under tiden som utredningsarbetet pågår, någon form av statsbidrag skulle införas. Utskottet har inte velat vara med om det. Man skulle också kunna tänka sig – det har vi inte sagt i motionen men det vore inte omöjligt – att ge någon form av lån till de här flygplatserna under den tid då utredning pågår. Jag vet att flygplatsbolaget nere i Växjö haft sådana önskemål.

Vi får vänta och se vad som sker. Jag hoppas att utredningen blir färdig snarast. Vi känner oss manade att komma igen om resultatet skulle dröja.

OVE KARLSSON (s):

Herr talman! I motionen 1977/78:1219 tar vi socialdemokrater på Dala-bänken upp frågan om en upprustning av Västerdalsbanan. Underhållet av banan anser jag vara kraftigt eftersatt.

Västerdalsbanan är en av de ersättningsberättigade bandelar där transportstandarden successivt har sänkts på grund av bristande underhåll och indragning av tjänster. Underhållet har varit sådant att risk – som jag ser det – måste föreligga för hastighetsnedsättningar.

Trots att servicen försämrats efter banan har resandet ökat. Som exempel kan nämnas att statistiken visar att antalet resande mellan 1973 och 1976 ökade med ca 50 %.

Västerdalsbanan får bedömas som en av de ersättningsberättigade bandelar som har goda förutsättningar att utvecklas gynnsamt. Satsningen på turismen i vår södra fjällvärld, som förefaller att få en allt större omfattning, kommer med all säkerhet att medföra ett ökat resande. Blir planerade satsningar i våra södra fjällområden verklighet – vilket de med säkerhet gör – kommer antalet besökare till fjällområdet att öka lavinartat.

Den satsning som skett på industrin i Västerdalarna kräver också tillgång till goda kommunikationer. De virkestransporter som sker och som det föreligger långtidskontrakt på garanterar bandelen god beläggning.

I samband med den trafikplanering som samtliga länsstyrelser genomförde

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

Trafikpolitiken.
m. m.

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

1974 bemötte SJ beräkningarna av länsstyrelsen i Kopparbergs län att Västerdalsbanan är samhällsekonomiskt lönsam. SJ beräknade då att en upprustning av bandelen skulle kosta 105 milj. kr. För denna summa skulle man få en standard motsvarande en mycket hög affärsbanestandard.

Befolkningen i Västerdalarna är dock mycket tacksam om bandelen kommer att bestå och om en successiv upprustning till en hastighetsstandard av 90–110 km/tim. genomförs. En sådan upprustning skulle givetvis bli betydligt billigare.

Mest akut är upprustningen av bandelen Vansbro–Malung, där standarden är betydligt lägre än på resterande del. Då stora regionalpolitiska medel satsas i hela Västerdalarna och i än högre grad kan komma att satsas i området och speciellt i fjällområdet, är det naturligt att särskilda regionalpolitiska medel anvisas för upprustning av Västerdalsbanan.

Samtidigt som SJ saknar medel att rusta upp Västerdalsbanan finns i området en arbetslöshet som varje år medför att stora statliga bidrag satsas på olika former av beredskapsarbete. Upprustningen av Västerdalsbanan torde till vissa delar kunna genomföras som beredskapsarbete.

Jag anser det nödvändigt att Västerdalsbanan får en rejäl upprustning. Nu under en period när det råder arbetslöshet och stora satsningar görs på beredskapsarbeten borde insatser också kunna göras för att rusta upp Västerdalsbanan.

Herr talman! Jag yrkar i dag inte bifall till motionen 1219 men ämnar senare återkomma.

Jag vill passa på att understryka det nödvändiga i vad som sägs i det särskilda yttrande som är fogat till utskottsbetänkandet. Jag hoppas att investeringar i svenska motorvagnar kommer till stånd, och det omedelbart.

Avslutningsvis vill jag uttrycka förhoppningen att några genomgripande förändringar i SJ:s organisation och trafikuppgifter inte skall företas förrän i första hand de aviserade förslagen om den framtida trafikpolitiken kommit och beslut om dessa fattats av riksdagen. Den av SJ planerade omorganisationen av styckegodstrafiken bör, anser jag, under inga förhållanden få ske förrän förslag om ny trafikpolitik kommit och beslut fattats. Jag vill till sist i det sammanhanget helt instämma i de synpunkter på styckegodstrafiken som Elvy Nilsson nyss framförde från kammarens talarstol.

Jag hoppas att kammaren ställer sig bakom vad som framförts i reservationen 4 till utskottsbetänkandet.

MARGOT HÅKANSSON (fp):

Herr talman! Statens järnvägar omfattas med ett stort intresse av hela svenska folket och även av riksdagsledamöterna.

Det är något av vars och ens angelägenhet. Det visar inte minst det stora antalet motioner – 72 stycken om jag räknat rätt – som behandlas i detta betänkande.

Jag vill här ta upp några av de problem som jag och mina medmotionärer redovisat i motionerna 1977/78:767 och 1977/78:580.

Den sistnämnda motionen, nr 580, som handlar om handikappanpassad kollektivtrafik, har utskottet avstyrkt med motiveringen att utformningen av de 150 nya vagnarna i viss mån har förbättrats genom att insteget har förändrats. Det är en detalj i vagnarnas utformning som gör det lättare för de handikappade att komma av och på vagnarna. Men i övrigt borde mycket mer kunna göras redan på ritbordet eller innan vagnarna färdigställts.

En grundläggande samhällsfråga är att på olika sätt anpassa vår miljö för att lösa de handikappades problem i olika situationer. Samhällets utveckling måste styras för att möjliggöra för människor med olika fysiska och psykiska förutsättningar att fungera på ett så bra sätt som möjligt. Ofta är det faktiskt på grund av samhällets dåliga funktion och serviceutbud som många människor får finna sig i en på olika sätt begränsad tillvaro.

I avvaktan på att den proposition kan framläggas där HAKO-utredningens intentioner och förslag innefattas bör punktinsatser i form av förbättringar och anpassning av t. ex. de 150 nya järnvägsvagnar som beställts på Kalmar Verkstad kunna genomföras. Detta medför också ett väl fungerande transportsystem för hela folket.

En tillfredsställande lösning av de handikappades problem när det gäller kollektivtrafiken innebär de bästa alternativen för de icke handikappade, vilket inte är förvånande. SJ:s nya järnvägsvagnar har debatterats mycket grundligt i riksdagen vid flera tillfällen, i massmedia och inte minst inom alla handikapporganisationerna. Den stora uppståndelsen kring de beställda järnvägsvagnarna visar med vilket intresse man följer statens järnvägars trafikpolitik.

År 1974 omfattade SJ:s personvagnspark ca 1 100 sittvagnar, och därför är en beställning av 150 nya järnvägsvagnar en omfattande nyanskaffning, som skall användas i många år framåt. Mot bakgrund av detta är det svårt att förstå nödvändigheten av att på 100 m tåg stuva in 333 passagerare i stället för som nu är fallet 290 passagerare eller – om man räknar per vagn – 88 passagerare i stället för som nu 62 passagerare.

Det synes vara ett grundfel i SJ:s bedömning att man tror att ju fler passagerare man kan packa in i vagnarna, desto lönsammare blir trafiken. SJ har intentionen att försöka göra järnvägsvagnarna till flygkabiner på spår och därmed bli mer konkurrenskraftigt. Men det är en felaktig bedömning. Man måste däremot satsa på komfort i form av utrymme för sittplatser, garderob och resgods. Då löser sig också några av de handikappades problem utan framtagande av specialvagnar, som blir en särlösning, vilken ingen efterfrågar eller önskar.

Fixeringen vid fastsättning av rullstolar i golvet har gjort frågan om handikappanpassade järnvägar mer krånglig än den egentligen är.

Det finns i vårt land en grupp människor som är storväxta, alltså över normallängd. Dessa har genom sin intresseförening uppmärksammat vilka olägenheter de nya SJ-vagnarna skulle medföra för dem. Långa människor skall inte behöva avstå från att åka tåg för att SJ för en bakåtsträvande trafikpolitik.

Det borde i stället ha varit helt självklart att vid beställningen av de 150 nya

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

personvagnarna se till att dessa skulle utformas med beaktande av alla krav på handikapptillgänglighet. Några förbättringar kan konstateras om man jämför med nuvarande vagnar, detta med avseende på insteg och dörrbredd, men tyvärr är även försämringar att notera.

Det är från säkerhetssynpunkt nödvändigt och från komfortsynpunkt även värdefullt med två dörrar på de nya vagnarna. Toaletterna måste utformas så att en rullstol kan köras in, och bredden mellan stolsraderna måste göra det möjligt att komma fram med rullstol.

Förslaget att bygga specialvagnar för rullstolsbundna, som skall sättas in på någon tur per dag på sträckan Stockholm–Göteborg eller Stockholm–Malmö, är otillfredsställande. Skall handikappade personer inte själva få välja sina resmål? Det finns bortåt 800 000 människor med någon form av rörelsehinder, därav ca 30 000 rullstolsbundna. För alla dessa är inte bara dagens SJ-vagnar svåråtkomliga, för att inte säga otillgängliga, utan samma dåliga anpassning till de handikappades behov får även de 150 nya vagnarna om inte en förändring av dessa sker. Det måste vara mer ekonomiskt att vidta omarbetet på ritbordet än att sedan bygga om vagnarna, eftersom den första vagnen beräknas vara leveransklar år 1979 och slutleveransen av alla 150 vagnarna beräknas ske först år 1984.

För de handikappade är integrering inom alla områden det vi måste sträva efter. Detta gäller för samhällets alla funktioner, arbete, skola, kultur m. m. Hur kan då ett statligt verk direkt få motarbeta den målsättning som alla är överens om och undandra SJ:s trafikpolitik ett sådant mål?

Trots knappa resurser måste vi kunna prioritera en utveckling av ett handikappanpassat transportsystem inom alla områden av trafiken. Det skulle inte bara innebära möjligheter för nya produkter, som kan främja vår export, utan även vara av betydelse för den stora gruppen av handikappade, äldre och småbarnsföräldrar.

Det är svårt, för att inte säga omöjligt, att klara sig upp på ett tåg med småbarn, vagn och väska. Många äldre personer har besvär med de höga trappstegen, och det blir inte lättare om man dessutom skall släpa på en tung resväska. Men i SJ:s trafikpolitik är det inte meningen att man skall pollettera resgodset, eftersom det kostar 25 kr. för en resväska.

I väntan på ett förslag om en målinriktad handikappanpassad trafikpolitik kan man för att underlätta för svårt handikappade personer att åka tåg bereda dessa plats i förstaklassvagnarna för biljettpriset i andra klass. Förstaklassvagnarna är rymligare, och ofta finns det fler lediga platser där att tillgå.

Med bättre service redan på järnvägsstationerna i form av breda ingångsdörrar, rullramper, handikappvänliga toaletter och telefonkiosker är det möjligt att på sikt göra också stationerna handikappvänliga. Detta kan göras utan alltför stora ekonomiska insatser. När det gäller bussarna har Volvo utvecklat en buss som stannar vid förhöjda plattformar, och med de övriga förändringar som det projektet medför skulle många rörelsehindrade kunna klara sina lokalresor. Det innebär sittriktiga säten, mjuk inbromsning och start samt plats för rullstol. Vid nybeställning av bussar borde dessa i så hög grad som det är möjligt göras handikappvänliga.

Om man inte så snart som vore önskvärt kan genomföra HAKO-utredningens alla förslag, är det möjligt att med ny- och ombyggnad av kollektiva transportmedel inom alla områden – tåg, buss, tunnelbana, flyg och fartyg – förverkliga så mycket som är ekonomiskt möjligt och praktiskt genomförbart.

I motionen 767 tar Elver Jonsson och jag upp samordningen mellan postverket och SJ i kommunikationshänseende samt den spårbundna trafiken, vilken bör kunna ta en större del av styckegodstrafiken.

Utskottet anser att en bättre samordning bör eftersträvas, och detta har redan 1975 års riksdag framhållit. Det är min förhoppning att något konstruktivt snart kan ske. Det kan inte vara rimligt att postens bilar kör jämsides med SJ:s tåg på längre sträckor i vårt land.

Indragningar av tåg och förändringar i tidtabellen har inte befrämjat möjligheterna till samordning mellan postverket och SJ i transporthänseende. Därför har SJ:s trafikpolitik kommit att innebära att postverket i allt större utsträckning har landsvägsburna biltransporter. Det kan inte vara förenligt med en satsning på miljövänlig och energisnål trafik.

Två statliga företag som borde ha många gemensamma intressen arbetar vart och ett för sig utan att ta tillräcklig hänsyn till varandras funktioner och behov. Till omkring 1950-talets mitt använde sig postverket nästan uteslutande av järnvägarna för befordran av post. I Norrland hade postverket, och har kanske i viss mån fortfarande, egna busslinjer som skötte trafiken på orter som inte var belägna vid järnvägen. Under 1950-talet började posten också att alltmer utnyttja flyget för att få en snabbare postgång.

1963 års trafikpolitiska beslut, som fick till följd att många järnvägslinjer drogs in, medförde att postverket i större utsträckning fick övergå till andra transportmedel, och år 1968 lades en stor del av postbefordran över på landsväg och flyg.

Troligen har vinster gjorts av SJ vid indragningar av järnvägslinjer, men de har fått betalas av postverket. Denna omfördelning av kostnaderna är knappast ändamålsenlig eller försvarlig. Nu verkar det vara vattentäta skott mellan de statliga verken, för även där det finns parallella tåglägenheter används i stor utsträckning landsvägs- och flygtransporter i stället för tåg.

En utredning sysslar sedan 1975 med hur man skall samordna resurserna för posten och SJ genom att anpassa SJ:s taxeyesystem till en del av paketgodset som kan fraktas på SJ. Kanske har energiproblemen i dagens Sverige väckt en bred insikt om behovet av en annan syn på samordningsfrågorna. Det är inte det ena eller det andra statliga verkets ensak hur vi skall tackla vår miljö och trafiksäkerhet, inte heller hur vi skall använda våra energitillgångar på ett sätt som medför en god miljö och därmed en på sikt ekonomisk transport- och trafikpolitik.

Rolf Sellgren har i sitt anförande tagit upp många av de frågor som i motionen 767 anförts angående styckegodstrafiken. Därför tänker jag inte uppehålla mig vid de problemen igen.

Låt mig bara ännu en gång framföra en liten undran: Måste det kosta 25 kr. att pollettera en resväska? Man ser i alltför stor utsträckning människor släpa

på resgods som de egentligen inte orkar med.

SJ borde driva en offensiv, marknadsmässig trafikpolitik, som kunde konkurrera med biltrafiken när det gäller transporter. Men för man en politik som betyder försämrad service och dyrare fraktkostnader, måste man stå inför faktum att ingen vill eller kan utnyttja SJs tjänster.

Både gods- och persontrafiken på järnväg kommer även i framtiden att spela en betydande roll. Det är inte minst från miljösynpunkt, av trafiksäkerhetsskäl och från energiaspekter viktigt att den rälsbundna trafiken på alla sätt stimuleras.

Herr talman! När jag i går följde den här debatten, hörde jag vid många tillfällen från socialdemokratiskt håll att den nya regeringen hanterar kollektivtrafiken på ett väldigt dåligt sätt. Jag har en stilla undran: Har det inte gått att under 44 år se till att vi fått en bättre handikappanpassad kollektivtrafik? Det måste ju ha funnits handikappade under alla dessa år. Det har gått en väldigt lång tid med socialdemokratiskt maktinnehav då det inte har gjorts insatser på kollektivtrafikens område.

Herr talman! Jag har inte något yrkande, mot ett enigt utskott, om bifall till mina motioner. Men jag hyser en stor förhoppning om att vad jag och mina medmotionärer har framfört i motionerna 580 och 767 kommer att beaktas i den trafikpolitiska proposition som kommer att framläggas.

SVEN MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Om man skalar bort det mesta av vad Margot Håkansson har sagt och uppehåller sig vid det hon sade angående kollektivtrafiken, inte minst sett ur de handikappades synvinkel, måste hennes ställningstagande logiskt leda fram till att hon stöder vår reservation. Det är ju där hon återfinner förslagen till de åtgärder som hon efterlyste.

Vad hon därutöver sade var ungefär samma saker som jag tidigare har hört från det parti som hon representerar.

MARGOT HÅKANSSON (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det står givetvis utskottets ordförande fritt att skala bort vad han vill av mitt anförande. Jag tycker dock att den kritik är berättigad som jag framförde mot att det under 44 år inte har gjorts någonting inom kollektivtrafiken när det gäller de handikappade. Det är orimligt att begära att det skall kunna hända någonting på två år. Det kommer en proposition, och jag anser att det är väldigt viktigt att HAKO-utredningens intentioner kommer att genomföras. Jag tror att vi alla i kammaren gemensamt har den uppfattningen att de skall genomföras så fort vi kan.

Men råskället – jag tillåter mig använda det uttrycket – på den nya regeringen inom alla områden när det gäller de handikappade är orimligt. Handikapporganisationerna har fått sitt anslag ökat från 5,5 miljoner under socialdemokraternas regeringsinnehav till nu 18,5 miljoner. Likväl säger man att den nya regeringen är handikappfientlig. Sådant är felaktigt, och det kan de handikappade räkna ut själva. De vet skillnaden mellan 5,5 miljoner och 18,5 miljoner. De vet också att vi kommer att genomföra vad HAKO-

utredningen har föreslagit så fort det finns möjlighet till det. Det kan herr Mellqvist vara övertygad om.

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

SVEN MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Det sista som Margot Håkansson sade måste man ju inregistrera med stor tillfredsställelse – alltså att denna förträffliga regering kommer att genomföra vad HAKO-utredningen föreslagit. Det återstår att se när regeringen ger sig i kast med den uppgiften.

Det har inte hänt någonting i detta samhälle på 44 år! Det är en fantastisk beskrivning vi har hört. Ingenting har skett till de handikappades förmån under alla dessa år, men *nu* – under ett och ett halvt år – kommer det att hända stora ting, och storartade reformer kommer att genomföras i samhället som sådant.

Jag tar inte fasta på vad som sagts här. Det var överdrifter från början till slut.

MARGOT HÅKANSSON (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag skulle vilja uppmana herr Mellqvist att höra på vad man säger och inte syssla med sin egen retorik. Jag har inte sagt att ingenting har hänt, men det har inte hänt så speciellt mycket inom den handikappanpassade kollektivtrafiken under de 44 åren. Det kan väl herr Mellqvist ändå inte säga att det har gjort?

De handikappade har inte haft stora möjligheter att utnyttja kollektivtrafiken. Jag har inte sagt att det skall ske några storverk. Jag har däremot sagt att jag tror att vi har samma uppfattning om att det måste göras någonting så fort möjligheter föreligger, så fort de ekonomiska förutsättningarna är för handen, och detta utgår jag från att vi alla är överens om. Någonting annat har jag inte sagt.

INGRID ANDERSSON (m):

Herr talman! I trafikutskottets betänkande 1977/78:18 har en av mig väckt motion behandlats – det är motionen 762 om skyltning på vissa s. k. rälsbussar rörande linjestäckningen.

Det är ju så att flera järnvägssträckor i vårt land f. n. trafikeras med rälsbussar. Dessa har vanligen en mycket sparsam bemanning, oftast endast tågförare och ej någon särskild konduktör. På flera linjer, främst lokala sådana, är dessutom järnvägsstationerna numera inte bemannade eller bemannade endast viss tid under dagen. Detta sammantaget medför att resenärerna för sin information är hänvisade uteslutande till kommunikationstabellen och då ofta till särtryck av tabellen för ifrågavarande linje.

Många resenärer känner sig, av de skäl jag nu redovisat, vilslna och rådvilla när det gäller avgångstider etc. Problemen är rälsbussarna, vilka ej medför konduktör eller är utrustade med högtalaranläggning. På dessa tåg kan det många gånger vara svårt för resenärerna att veta var de befinner sig under resan, vilken station som är den nästa osv.

Ett enkelt sätt att underlätta för resenärerna att veta var de i tid och rum

befinner sig och underlätta arrangemang för avstigande vore att förse ifrågavarande tåg med en enkel och överskådlig skyltning. Sådan skyltning kan t. ex. vara en översiktstabla, lik den Stockholms spårvägar har i tunneltågen, där stationerna är angivna utefter en rät linje.

Det är en anspråkslös begäran jag här framför, men den är av stor betydelse. Särskilt för gamla och handikappade resenärer skulle en sådan åtgärd vara till stor hjälp. Vi försöker att på alla områden i vårt samhälle underlätta för dessa människor. Jag hänvisar till vad utskottet anför, att den kollektiva trafiken bör göras mera attraktiv och bättre anpassad till trafikanternas önskemål. Trots den målsättningen har utskottet lämnat min motion utan åtgärd, vilket jag tycker är förvånansvärt.

Herr talman! Mot ett enigt utskott har jag inget yrkande, men jag tänker återkomma i ett annat sammanhang i denna fråga.

TORSTEN SANDBERG (c):

Herr talman! Mitt anförande kommer i huvudsak att ägnas åt synpunkter på en kommande trafikpolitisk proposition. En sådan kommer att spänna över ett brett fält om alla liggande utredningar skall betas av. Det är inte möjligt att nu anlägga synpunkter på alla utredningarna. Jag kommer att koncentrera mig på vad jag vill kalla tätortstrafiken.

Först emellertid något om utskottets behandling av några motioner jag har väckt. Jag börjar med motionen 1977/78:1598, som handlar om regional trafikplanering. Denna motion har, något förvånande, hänskjutits till behandlingen av propositionen 1977/78:92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik. Min motion har dock anknytning till båda propositionerna.

Nu finner jag ändå en skrivning i utskottsbetänkandet nr 18, som vi nu behandlar, som nära anknyter till min motion, nämligen den mening på s. 22 i betänkandet som lyder: "I anslutning härtil må även framhållas att utskottet ser det som synnerligen viktigt att planerings- och verkställighetsansvaret samordnas." Detta kan inte betyda annat än att den regionala trafikplanering som kommer att bedrivas, i vart fall i regioner med regionala kollektivtrafikföretag, kommer att knytas till de huvudmän som står för denna kollektivtrafik.

Jag är självfallet inte främmande för att det behövs en regional trafikplanering, både vad gäller persontrafik och vad gäller gods. Däremot är jag motståndare till att en samordnande regional trafikplanering i framtiden utvecklas hos länsstyrelserna. Det finns flera anledningar till detta. En är tesen att den som har det politiska och ekonomiska ansvaret för planeringens genomförande också skall ha planeringsinstrumenten och beslutanderätten. Det är just detta utskottet nu enhälligt sagt. Detta gläder mig, och jag ser det som en framgång. Underligt nog kan man ibland få höra motsatsen. Propositionen t. ex. var något oklar på denna punkt, men jag tolkar utskottets enhälliga uttalande som ett klarläggande av var planeringsansvaret i princip skall läggas.

En annan anledning till min ståndpunkt är frågan om hur ansvar och

befogenhet på sikt rent principiellt skall fördelas mellan länsstyrelse och landsting – eller andra kommunala organ på regionnivå. Enligt länsdemokratins principer skall länsstyrelserna inte ha något principiellt regionalt planeringsansvar. Länsstyrelserna skall vara ett myndighetsutövande organ under regeringen. Länsstyrelserna behövs alltså för rättsvårdande uppgifter, för att övervaka den lagenliga behandlingen av planer i kommuner och landsting samt för att övervaka att riksintressena beaktas i planering m. m., oberoende av på vilken nivå planeringen utförs.

Planeringen som sådan skall däremot så långt möjligt knytas till en i den representativa demokratin vilande kommunal självstyrelse även på länsnivå. Det som gäller om kommunal planering med krav på insyn, inflytande, kontroll och ansvar bör också gälla för regional verksamhet och planering.

Så några ord om min motion 1977/78:774 om möjligheter för kommunerna att i tätorter genom färdavgifter begränsa privatbilismen. Min motion avstyrks med hänvisning till den prövning som skall ske med anledning av den trafikpolitiska utredningens förslag (SOU 1973:32 Vägtrafiken – kostnader och avgifter).

Jag har med tillfredsställelse noterat att man i nämnda utredning tagit upp frågor om särskilda avgiftssystem för trafikstyrning i tätorter. Tillfredsställelsen blir ännu större när jag förstått att utredarna ser positivt på system med färdavgifter. Man skriver t. ex. att "system av denna typ har stora potentiella möjligheter att vara bra instrument för styrning av biltrafiken". Man konstaterar att tullplatser inte är ett absolut krav i ett system, där infart i ett område avgiftsbeläggs. Möjligheter till tidigare köp av kuponger osv. kan innebära att det endast är kontrollen som behöver ske vid infarten. Utredningen konstaterar att för Sveriges del torde avgiftssystem av berörd typ endast kunna bli aktuella i de större tätorterna. Vad beträffar Stockholmsregionen pågår nu ett utredningsarbete inom Stockholms kommun och landsting för att undersöka förutsättningarna för ett tullsystem, och en första etapp i detta arbete avses komma att redovisas under 1978.

För min del vill jag framhålla vikten av att regeringen inte fördröjer en lagstiftning som gör det möjligt att införa färdavgifter. Det vore olyckligt om man skulle invänta slutliga ställningstaganden hos kommunerna, innan arbete med erforderlig lagstiftning kommer i gång. Arbetet bör ske parallellt. Hinder på detta område måste kunna undanröjas. Besluten om praktiska försök åvilar ju sedan kommunerna. Jag kan verkligen inte förstå varför det bara skall vara tillåtet att ta ut avgifter vid parkering, dvs. när bilarna står stilla. Då gör de ju den minsta skadan. Principiellt sett handlar det ju om avgift som avgift.

Avgiftsfrågor har tidigare i denna debatt varit uppe till livlig diskussion, nämligen i samband med tullvägar, dvs. ett avgiftssystem för att finansiera vägar, broar osv. Jag finner det angeläget att understryka skillnaderna mellan sådana avgifter och avgifter som används i tätorterna i trafikstyrande syfte. Det är alltså här fråga om två helt olika utgångspunkter. Jag har inte ställt mig bakom förslag om avgifter för finansiering av vägar.

Så till frågorna om tätortstrafiken i övrigt. Jag har redan behandlat en viktig

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

del i ett paket för en bättre tätortstrafik, nämligen frågan om färdavgiftssystem som styrmedel. Men sådana system kan som sagt bara bli aktuella i större tätorter. En rad andra förslag bör därför övervägas för att få en bättre tingens ordning när det gäller trafiken i tätorterna.

Jag har allmänt en känsla av att man tidigare i viktiga trafikpolitiska beslut inte tillräckligt tagit hänsyn till skillnaderna mellan tätortstrafik och landsbygdstrafik. Landsbygdens trafikproblem måste ofta lösas på andra sätt än tätorternas, både när det gäller systemens uppbyggnad och när det gäller servicenivån.

De större tätorterna är inte byggda för den trafikbelastning som i dag tynger dem, trots att man under 1960- och 1970-talen på många håll rev och byggde om stadsdelar för att i efterhand försöka anpassa bebyggelsen efter trafikens, särskilt privatbilismens, nya krav. Privatbilarna utgör den utan jämförelse största belastningen när det gäller såväl utrymmesbehov som luftföroreningar, buller och olycksrisker. Många av dessa negativa effekter har nu blivit så allvarliga att det bör vara självklart att man genomgående prioriterar den kollektiva trafiken i tätorterna liksom att man styr över en del av resorna med bil till kollektiva färdmedel, gång eller cykel.

Problemen för förorterna och de mindre tätorterna ligger ofta i att man i den nyare bebyggelsen, trots att möjligheter funnits, inte samplanerat trafiklösningar och bebyggelse i tillräcklig grad. De nya bostadsområden som nu växer upp är oftast mycket dåligt planerade för kollektiv trafik. Den planeras in i efterhand och blir då dyrbar och dålig för de boende, och den får därför från starten ett dåligt trafikunderlag. Många boende väljer bil för alla sina transporter redan från början, medan andra, som har bil men hellre åker kollektivt, efter hand tröttnar på den dåliga servicen och övergår till bil. Dessutom är många bostadsområden – ja, hela kommuner ibland – arbetsplatsfattiga. Närhet mellan olika funktioner, även service, är ju en förutsättning för att man skall kunna minska behovet av trafik över huvud taget.

Planeringsfrågorna ligger i huvudsak hos kommunerna. Staten kan dock på olika sätt stimulera planeringen åt de håll man finner lämpligt.

Det är nu hög tid att tätortstrafikens speciella problem och förutsättningar särskilt uppmärksammas. En lång rad styrmedel måste tillföras för att biltrafiken skall kunna begränsas, t. ex. genom att föra över resor till kollektivtrafiken, öka andelen cyklande och omfördela biltrafiken i vissa fall. Jag skall inte gå in på alla de förbättringar som bör införas. Låt mig konstatera att stora förbättringar kan ske genom insatser för förändrad organisation, friare ansvar för statsbidragens användning, lagstiftning och ändrade skatte- och avdragsregler, dvs. det är inte bara fråga om nya friska pengar, även om de också vore mer än välkomna. Över huvud taget bör kollektivtrafikutredningens, KOLT:s, förslag noga beaktas i den kommande trafikpolitiska propositionen.

Herr talman! Jag har funnit det angeläget att understryka tätortstrafikens betydelse och särart. Jag har inget annat yrkande än bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Beträffande motionen 1977/78:1248 om statsbidrag till fast anläggning för elektrisk bussdrift kommer Ulla Tillander strax att redovisa motionärernas synpunkter. Jag har därför inte i mitt anförande behandlat den motionen.

ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Jag vill något kommentera motionen 1248, som är under- tecknad av mig och fem andra centerpartister och där det hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning angående möjligheterna att snarast utvidga statsbidragsbestämmelserna till att även omfatta sådan fast anlägg- ning som erfordras för elektrisk bussdrift.

Anledningen till att jag bedömer frågan om statsbidrag till elbussdrift, i första hand trådbussdrift, så viktig är att flera kommuner redan har påbörjat en förnyelse av den stora busspark som anskaffades vid högertrafikomlägg- ningen. I NORDKOLT-studien om elbussar i medelstora nordiska städer nämner man att ett 15-tal svenska städer kan bli aktuella för olika former av elbussdrift. Även om det inte är realistiskt att anta att samtliga dessa städer inför elbussdrift bör man i alla fall kunna räkna med att ett tiotal städer gör det. En förutsättning för att kommunerna i nu rådande ekonomiska läge skall klara de betydande investeringar som erfordras i initialskedet är att de får statsbidrag för investeringarna i kraftförsörjningen.

Om statsbidrag erhålls med 85 % av kostnaderna för kraftförsörjningen, dvs. samma procentsats som KOLT föreslår för motsvarande anläggning avsedd för spårvägstrafik, blir trådbussens konkurrenssituation helt annor- lunda i förhållande till dieselbussen. De årliga driftkostnaderna blir då ungefärligen lika stora som dieselbussens. Statsmakterna kan alltså genom subventioner direkt bidra till skapandet av en bättre miljö i våra större tätorter, där vi vet att både buller och luftföroreningar ofta är hälsovådliga. Jag kan också nämna att i USA, Frankrike och Österrike får trafikföretag statsbidrag till trådbussar.

Även den statliga energikommissionen föreslår enligt uppgift att statsmak- terna skall stimulera tillkomst av trådbussystem i de större tätorterna. Man föreslår vidare en ökad satsning på kollektivtrafiken för att lösa de större tätorternas trafik- och miljöproblem. En större andel kollektivtrafik och en mindre andel privat biltrafik innebär att bussarnas miljöpåverkan ökar. Redan i dag vet vi att dieselbussarna på vissa gatuavsnitt förorsakar betydande olägenheter. En övergång till eldrift minskar de omgivningshy- gieniska olägenheterna av accelererande bussar med höga ljudnivåer. Elbussen kan utvecklas till att motsvara framtida krav på avgas- och bullerfrihet, vilket dieselbussen svårigen kan göra.

I sammanhanget vill jag nämna att även IVA, ingenjörsvetenskapsakade- mien, uttalat sig positivt om elbussar. Man har kommit fram till att trådbussen är den enda realistiska formen av elbussdrift under det närmaste decenniet. Svensk teknik och svenska företag ligger relativt långt framme vad gäller tillverkning av trådbussar. Enligt IVA skulle en tillverkning av trådbussar kunna påbörjas nästan omedelbart – under förutsättning att statsmakterna är beredda att svara för de merinvesteringar som erfordras i

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

Trafikpolitiken,
m. m.

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

initialskedet.

Förra gången jag motionerade om statsbidrag till trådbussar behandlades motionen positivt av trafikutskottet, och studerar man utskottets behandling av motionen den här gången finner man att utskottet nu är än mer positivt. Utskottet uttalar att det "finner lösningen av de med statsbidragsgivningen till kollektivtrafiken förenade frågorna synnerligen angelägen".

Om ord och ordens valör över huvud taget betyder något, måste man vara nöjd med den inställning till den här frågan som dessa ord avspeglar. Och att detta positiva bemötande också förpliktat till handling behöver man inte tveka om. I sak känner jag mig alltså fullt tillfreds – åtminstone t. v. – med behandlingen av min motion. För mig betyder innehållet mer än formen, saken mer än den verbala infattningen och andan mer än bokstaven.

Utöver detta har en väsentlig sak inträffat, som övertygar mig om att frågan ligger i goda händer.

Det som till yttermera visso understryker att den här bedömningen är riktig är den uppfattning i frågan som kommunikationsministern vid flera tillfällen gett uttryck åt, senast i går. Utöver den positiva behandling som motionen har rönt och utöver kommunikationsministerns uttalade intresse för en utveckling av trådbussverksamheten i Sverige har något inträffat som kanske föregriper den behandling motionen fått. Jag tänker på kommunikationsministerns svar på en fråga som jag ställde för ett par veckor sedan. Min fråga gällde huruvida bl. a. Malmö kommun också skulle kunna komma i åtnjutande av statsbidrag, om kommunen tog initiativ till försöksverksamhet med några trådbusslinjer. Svaret på frågan var entydigt positivt. Det betyder att initiativet ligger hos kommunerna, och det förhållandet innebär ju ingen begränsning, eftersom det är från dem som initiativen måste komma. Utan kommunernas positiva intresse kommer ingen trådbussverksamhet till stånd.

Den utredning som jag efterlyste i min motion och som nu tas upp i socialdemokraternas reservation 8 hade väl i bästa fall mynnat ut i en försöksverksamhet med statsbidrag, och det är en befogad gissning att kommunerna skulle ha sökt sig fram med några linjer först, för att känna sig för och samla erfarenhet och sedan kunna fortsätta. Därför, herr talman, yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

LARS SCHÖTT (m):

Herr talman! Kommunikationernas avgörande betydelse för en landsändas utveckling har ofta framhållits, så också i den nu pågående trafikpolitiska debatten här i riksdagen.

För oss i Kalmar län är nyssnämnda faktum uppenbart. Hos oss har hälften av våra järnvägar, eller 50 mil järnväg, lagts ner, och befolkningen är oförändrat densamma sedan 100 år, medan den i landet i dess helhet under samma tid fördubblats. Att vår landsända ej kunnat följa med i utvecklingen har utan tvivel en av sina främsta orsaker i länets underförsörjning på kommunikationsområdet. Här må som exempel endast nämnas att länet saknar genomgående järnvägsförbindelse i nord-sydlig riktning, vilket både

försvarar kontakten mellan länets norra och södra delar och förlänger restiden exempelvis mellan residensstaden Kalmar och Stockholm på grund av omvägen via Alvesta.

I sex olika motioner av representanter för vårt län har givits uttryck för den oro som länsborna hyser för ytterligare försämringar på kommunikationsområdet. Under hänvisning till den trafikpolitiska utredningen föreslår trafikutskottet nu att riksdagen lämnar samtliga dessa motioner utan åtgärd.

Det är trots detta min förhoppning att motionerna fyllt en uppgift genom att erinra trafikutskottet, som f. ö. i fjol gjorde ett mycket uppskattat besök i vårt län, och riksdagens övriga ledamöter om länets mycket allvarliga kommunikationsproblem.

Så några ord om flyget. Trafikutskottet uttalar sin tillfredsställelse med att en av regeringen aviserad utredning om flygplatssystemets roll i en samordnad trafikpolitik nu kommer till stånd och förutsätter att utredningsarbetet bedrivs med skyndsamhet. För min del ansluter jag mig helt till utskottets uppfattning. Jag vill emellertid erinra om att det kan finnas flygplatsärenden som är av så brådskande natur att de måste lösas omedelbart, utan att avvakta denna utredning. Som exempel vill jag nämna Kalmar flygplats, som är statlig och som har klassificerats som primärflygplats.

Genom riksdagens olyckliga beslut i maj 1975 om nedläggning av Kalmar flygflottilj upphör den militära flygtjänsten vid Kalmar flygplats den 1 oktober 1979. Flygplatsen skall emellertid – vilket helt naturligt förutsatts i alla sammanhang – bibehållas för civilt flyg. För att trafiken skall kunna fortsätta utan avbrott efter nämnda datum fordras emellertid vissa åtgärder, som länsstyrelsen närmare utvecklat i skrivelse till regeringen i dagarna. Länsstyrelsen framhåller där att länets kommunikatoriskt sett perifera belägenhet långt ifrån stambanan och därigenom ogynnsamma järnvägsförbindelser, vilket medför en allmänt regionalpolitisk försvagning, obestridligen måste vara ett starkt skäl för ett omedelbart ställningstagande i särskild ordning till nödvändiga åtgärder för den fortsatta verksamheten vid Kalmar primärflygplats.

Herr talman! Jag instämmer helt i vad länsstyrelsen här anført och uttalar till slut den förhoppningen att kommunikationsministern vid behandling av länsstyrelsens framställning ville beakta Kalmar läns speciellt svåra situation på kommunikationsområdet.

EVA WINTHER (fp):

Herr talman! Jag skall be att få göra några kommentarer till min motion 399 och till utskottets behandling av den.

I min motion har jag pekat på att för en utveckling i Norrbotten krävs det åtgärder inom många olika områden. Det krävs att man följer riksdagens uttalande om att regionalpolitiska hänsyn skall påverka de beslut som fattas av departementet, myndigheter och förvaltningar.

De regionalpolitiska hänsynen bör också i högre grad påverka den taxepolitik som SJ och flygbolagen använder sig av. När biljettpiserna höjs,

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken, .
m. m.*

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

sker det i regel i procent av gällande biljettpris, vilket gör att höjningen blir störst på de längsta avstånden, där resan redan är dyr. För flygbolagens taxesättning gäller dessutom att den procentuella höjningen ofta görs högre på den längre sträckan än på den kortare. Om vi verkligen skall lyckas åstadkomma ett rundare Sverige måste taxesättningen ändras.

Utskottet säger på s. 16 i sitt betänkande att järnvägen också i framtiden måste "spela en betydande roll för gods- och persontransporter. Även miljöhänsyn och trafiksäkerhetsskäl liksom önskvärldheten av en mera energisnål trafik gör det nödvändigt att den rälsbundna trafiken stimuleras. Taxepolitiken måste bedrivas med tanke härpå och SJ måste vidare över huvud taget försöka göra sin del av den kollektiva trafiken mera attraktiv och bättre anpassad till trafikanternas önskemål."

Med hänsyn till det positiva uttalandet av utskottet accepterar jag, i enlighet med det arbetssätt vi har här i riksdagen, att avvakta den trafikpolitiska proposition som skall läggas fram i början av 1979.

Mitt första yrkande däremot, om en plan för ombyggnad av malmбанan – det gäller banans sträckning Kiruna–Boden – avvisar utskottet med hänvisning till den planeringsverksamhet som pågår inom SJ.

Må det, herr talman, förlåtas en norrbottning att vara skeptisk till en del av den planeringsverksamheten. Eftersom det från flera synpunkter är oerhört viktigt att en upprustning snabbt kommer till stånd av den södra delen av malmбанan, och eftersom utskottet har avstyrkt min motion, kommer jag att stödja den socialdemokratiska reservationen 7.

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1

Propositioner gavs på bifall till 1:o utskottets hemställan, 2:o reservationen nr 1 av Sven Mellqvist m. fl. samt 3:o motionen nr 1607 av Lars Werner m. fl., och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då Bertil Zachrisson begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o angivna förklarades ha flertalets mening för sig.

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammarēn bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 1 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammarēn bifallit reservationen nr 1 av Sven Mellqvist m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarēns ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Mellqvist begärde rösträk-

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

Ja - 157
Nej - 131
Avstår - 13

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

Mom. 2 a

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av Sven Mellqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Bertil Zachrisson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 2 a röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av Sven Mellqvist m. fl.

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

Ja - 157
Nej - 144
Avstår - 2

Mom. 2 b och 3-5

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 6

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 3 av Sven Mellqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Mellqvist begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 6 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av Sven Mellqvist m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Mellqvist begärde rösträk-

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

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

Ja - 157
Nej - 144
Avstår - 2

Mom. 7-10

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 11

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 4 av Sven Mellqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Mellqvist begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 11 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av Sven Mellqvist m. fl.

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

Ja - 155
Nej - 144
Avstår - 4

Mom. 12

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 13

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 5 av Sven Mellqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Mellqvist begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 13 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av Sven Mellqvist m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Mellqvist begärde rösträk-

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

Ja - 157
Nej - 144
Avstår - 2

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

Mom. 14

Utskottets hemställan bifölles.

Mom. 15

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering, dels utskottets hemställan med godkännande av den i reservationen nr 6 av Sven Mellqvist m. fl. anförda motiveringen, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Mellqvist begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 15 med godkännande av utskottets motivering röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med godkännande av den i reservationen nr 6 av Sven Mellqvist m. fl. anförda motiveringen.

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

Ja - 155
Nej - 144
Avstår - 3

Mom. 16

Utskottets hemställan bifölles.

Mom. 17

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 7 av Sven Mellqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Mellqvist begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 17 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 7 av Sven Mellqvist m. fl.

Fredagen den
19 maj 1978

*Trafikpolitiken,
m. m.*

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

Ja – 153
Nej – 147
Avstår – 3

Mom. 18

Propositioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) reservationen nr 8 av Sven Mellqvist m. fl. i motsvarande del samt 3:o) motionen nr 887 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då Sven Mellqvist begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapropositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan Bertil Måbrink begärt votering beträffande kontrapropositionen upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraproposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 18 antar reservationen nr 8 av Sven Mellqvist m. fl. i motsvarande del röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraproposition i nämnda votering antagit motionen nr 887 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

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

Ja – 134
Nej – 13
Avstår – 155

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

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

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 8 av Sven Mellqvist m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sven Mellqvist begärde rösträk-

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

Ja – 156
Nej – 133
Avstår – 14

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Förkortad arbetstid
m. m.*

Mom. 19

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 8 av Sven Mellqvist m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sven Mellqvist begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 18 mom. 19 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 8 av Sven Mellqvist m. fl. i motsvarande del.

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

Ja – 157
Nej – 132
Avstår – 14

Mom. 20–25

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

§ 3 Förkortad arbetstid m. m.

Föredrogs socialutskottets betänkande 1977/78:35 med anledning av motioner om förkortad arbetstid m. m.

I detta betänkande behandlades motionerna

1977/78:333 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari föreslagits

1. att riksdagen hos regeringen hemställde om att förslag om 7 timmars arbetsdag för alla framlades under 1978,

2. att riksdagen uttalade att 6-timmarsdagen skulle genomföras under första delen av 1980-talet,

3. att riksdagen hos regeringen hemställde om en skyndsamt utarbetad plan för en snabb nedtrappning av arbetstiden till 6 timmar om dagen eller 30 timmars arbetsvecka för skiftarbetare och jämställda grupper,

4. att riksdagen uttalade att konjunkturanpassad arbetstid inte var förenlig med arbetstidslagstiftningens syften,

Fredagen den
19 maj 1978

*Förkortad arbetstid
m. m.*

1977/78:548 av Lars-Ove Hagberg m. fl. (vpk), vari föreslagits att riksdagen beslutade

1. att 10 § om allmän övertid och extra övertid samt 9 § om övertid för förberedelse och avslutningsarbete skulle utgå ur allmänna arbetstidslagen,

2. att 7 a och 8 §§ i allmänna arbetstidslagen skulle erhålla av motionärerna angiven lydelse, innebärande att rätten att ta ut övertid i princip skulle begränsas till kvalificerade nödsituationer, dock högst till 150 timmar per år, samt att tillstånd skulle krävas från såväl lokal facklig organisation som arbetarskyddsstyrelsen, om arbetet skulle fortsättas utöver två dygn,

1977/78:711 av Lars-Ove Hagberg m. fl. (vpk), vari föreslagits att riksdagen beslutade att hos regeringen begära en snabbutredning med uppgift att framlägga förslag om begränsning av skiftarbetet enligt vad som föreslagits i motionen, samt

1977/78:1085 av Rolf Hagel (apk) och Alf Lövenborg (apk), vari föreslagits

1. att riksdagen beslutade hemställa till regeringen att den under innevarande år framlade förslag om en sänkning av normalarbetstiden till 35 timmar i veckan vid dagarbete och till 30 timmar i veckan vid skiftarbete,

2. att riksdagen hos regeringen hemställde om en tidsplan för ytterligare nedtrappning av arbetstiden med sikte på 30 timmars normalarbetstid i veckan.

Utskottet hemställde

1. beträffande avkortning av den ordinarie arbetstiden att riksdagen skulle avslå motionen 1977/78:333 yrkandena 1–3 och motionen 1977/78:1085,

2. beträffande konjunkturanpassad arbetstid att riksdagen skulle avslå motionen 1977/78:333 yrkandet 4,

3. beträffande begränsning av rätten att ta ut övertid att riksdagen skulle avslå motionen 1977/78:548,

4. beträffande utredning om begränsning av skiftarbete att riksdagen skulle avslå motionen 1977/78:711.

LARS-OVE HAGBERG (vpk):

Herr talman! Intresset för en arbetstidsförkortning är klart konjunkturberingat. Massmedia, de stora organisationerna och de flesta av de politiska partierna har lagt locket på i denna oerhört viktiga fråga. När kapitalismen krisar är det inte opportunt att tala om arbetstidsförkortning.

Det är enligt borgare och socialdemokrater kapitalismens utveckling som i en framtid skall göra det möjligt att förkorta arbetstiden. Därför har utskottet och riksdagen tidigare uttalat att det är det långsiktiga målet att förkorta arbetstiden till 30 timmar i veckan. Och den målsättningen är verkligen långsiktig om man skall förlita sig på kapitalismen, som år för år, dag för dag visar sin oförmåga att förbättra arbetarnas situation – en kapitalism som

pressar ned lönenivån, som kräver ytterligare rationaliseringar, som ställer allt fler utanför den ordinarie arbetsmarknaden.

Samtidigt som man i praktiken avför frågan om arbetstidsförkortningen från dagordningen, skall den nuvarande arbetstiden utnyttjas effektivare, och det görs också. Övertid används i detta syfte, likaså skiftarbete, och man får i detta sammanhang inte glömma arbetsköparkraven om konjunkturanpassad arbetstid. Det kravet kommer säkert igen när arbetsköparna finner det lämpligt att den vägen öka effektiviteten.

Alla dessa arbetstidsfrågor – en allmän arbetstidsförkortning till sju timmar om dagen som ett första steg på vägen mot sextimmarsdagen, begränsning av övertid och skiftarbete samt förbud mot konjunkturanpassning av arbetstiden – har vpk motionerat om till årets riksdag. Utskottet har i djup förening mellan borgare och socialdemokrater behagat avstyrka alla motionsyrkandena.

Kravet på en arbetstidsförkortning i en krissituation som den kapitalismen f. n. befinner sig i ställer hela samhällets grundvalar till debatt. Vad är det för ett orimligt samhälle som tillåter att massor av människor går arbetslösa, tillåter att akuta sociala behov inte åtgärdas, samtidigt som de som har jobb får slita i åtta timmar om dagen och lönearbetare dagligen slås ut från produktionen på grund av arbetsmiljöns arbetarfientliga karaktär?

Vad är detta för samhälle? Jo, det är ett samhälle som snabbt kommer att skapa enorma sociala problem, som inte kan skapa jobb åt alla, som inte kan tillåta att fler kommer in i produktionen, för då minskar vinsterna.

Vad är det för samhälle som inte kan ge 5 miljoner människor arbete sex timmar per dag och i stället låter 3,5 miljoner jobba åtta timmar om dagen och samtidigt försörjer en miljon arbetslösa?

Utskottet har i sin avslagsmotivering på vpk-kravet om förkortad arbetstid anfört att det samhällsekonomiska läget knappast tillåter en så resurskrävande reform som en allmän arbetstidsförkortning är.

Jag skulle i stället vilja ställa frågan så här: Hur kan ett samhälle avvara en sådan resurs som att alla har ett arbete?

Dessutom behöver en allmän arbetstidsförkortning inte vara så resurskrävande från samhällsekonomisk synpunkt som det sägs. Nya jobb, jobb på sociala bostadsområden medför mindre utslagning, ökad köpkraft och därmed behov av nya jobb. Det behöver inte för samhället i dess helhet vara en så resurskrävande reform.

Vpk har i motionen 333 betonat att kampen för kortare arbetstid stått i centrum genom hela arbetarrörelsens historia. Tidigare var det kampen för åttatimmarsdag, nu är det kampen för sextimmarsdag. Kampen har hela tiden förts mot ett kraftigt motstånd från arbetsköparna. Låga löner, hög arbetsintensitet och en lång arbetstid har varit arbetsköparnas främsta instrument för att ur varje arbetare utvinna så stor profit som möjligt. Kapitalismen innebär att många – främst kvinnor – inte har ett arbete; andra sliter sig fördärvade i sitt arbete samtidigt som många av dessa har mycket låga löner.

Kraven på en arbetstidsförkortning växer sig allt starkare. Skälen för en

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Förkortad arbetstid
m. m.*

Fredagen den
19 maj 1978

*Förkortad arbetstid
m. m.*

arbetstidsförkortning är många:

Effekterna av arbetslivets hårda krav både fysiskt och psykiskt lindras med en förkortning av arbetsdagen. En arbetstidsförkortning och en verklig satsning på arbetsmiljöförbättringar skulle verksamt bidra till att minska utslagningen ur arbetslivet.

Den tekniska utvecklingens vinster tillfaller i dag arbetsköparna. Arbetarörelsens gamla målsättning är att med teknikens utveckling och ökade användning skulle arbetarnas insats i arbetslivet kunna minskas genom en förkortning av arbetsdagen.

De ökade kraven på ett planerat samhälle ställer kravet på en arbetsfördelning som innebär att alla skall få tillgång till ett meningsfullt arbete. En arbetstidsförkortning och en planmässig utveckling av arbetslivet ger fler arbetstillfällen.

Koncentrationsprocessen i samhället har inneburit längre avstånd mellan bostad och arbetsplats. I stället för kortare arbetstid har arbetsdagen förlängts för många genom långa restider till och från arbetet. Detta skulle motverkas genom en arbetstidsförkortning. En arbetstidsförkortning skulle öka möjligheterna för barnfamiljerna att båda föräldrarna förvärvsarbeta på lika villkor. En kortare arbetsdag är ett av huvudkraven för att uppnå likställdhet mellan män och kvinnor.

En arbetstidsförkortning till sex timmar om dagen medför att en stor del av de deltidssjovande kan övergå till heltid.

Det är bättre att alla har jobb än att en stor del går arbetslösa och att de som jobbar får försörja dem som inte har något arbete.

Vänsterpartiet kommunisterna ställer kravet på en omedelbar arbetstidsförkortning till sju timmars arbetsdag. Regeringen måste under 1978 framlägga förslag om en sådan arbetstidsförkortning för alla. Denna förkortning är ett första steg mot sextimmarsdagen. Riksdagen bör därför göra ett principuttalande om att sextimmarsdagen skall vara genomförd i början på 1980-talet och därmed ange den målsättning som måste uppnås.

Det är viktigt att en arbetstidsförkortning inte skall innebära lägre lön. Inte heller skall arbetstakten ökas därför att arbetstiden förkortas. Full lönekomensation och nej till högre arbetstakt är viktiga krav för en arbetstidsförkortning.

Ett av kraven i motionen 333 gäller de grupper på arbetsmarknaden som arbetar i skift, på oregelbundna tider och i nattjobb. Dessa har ju de allra sämsta arbetstiderna. Skiftarbetets hälsovådlighet har bekräftats i många undersökningar. Enbart ekonomisk komensation för denna omänskliga arbetstid är inte nog. Den enda komensation som på ett kvalitativt sätt förbättrar skiftarbetarnas förhållanden är en kortare arbetstid. Till skiftarbete bör även räknas tvåskift, som inte är belagt med nattarbete men ändå innebär stora sociala olägenheter. Vänsterpartiet kommunisterna föreslår att regeringen lägger fram förslag om en snabb arbetstidsförkortning för skiftarbete och annat arbete med oregelbundna arbetstider.

I en annan motion, nr 711, tar vi upp hela frågan om skiftarbete.

Nattarbete, ständiga omställningar i dygnsrytmen och helgarbete är

omänskliga arbetsförhållanden. Vi vet redan tidigare att skiftarbetet medför en mängd störningar. Det ger t. ex. sömnstörningar. Skiftarbetare sover i genomsnitt mindre än sex timmar per dygn. Det medför högre sjuklighet – magsår och stressbesvär – och högre sjukfrånvaro. Familjeproblem är vanligare hos skiftarbetare än hos andra. De har ett mindre deltagande i föreningsliv och andra sociala aktiviteter. De upplever stress och vantrivsel.

Så sent som för två år sedan sade två stressforskare i en rapport att ingen människa borde få arbeta i skift. Dessa forskare skulle helst vilja att man stoppade allt skiftarbete, åtminstone för de människor som är över 45 år, i vilken ålder det enligt forskarnas uppfattning blir allt svårare att arbeta i skift.

Skiftarbetet används i dag i allför stor utsträckning. Ekonomiska intressen får gå före de mänskliga. Trots teknikens snabba framsteg ökar skiftarbetet. Människan, alltså arbetaren, har blivit maskinens och teknikens fånge.

Vi menar att regeringen måste tillsätta en snabbutredning som skall komma med förslag om ett begränsat skiftarbete. Skiftarbete får endast förekomma när produktionsprocessen av tekniska skäl inte går att avbryta, t. ex. när det gäller samhällets service och annan service. Utredningen bör även lägga fram förslag om att skiftarbetare har rätt att avbryta sitt skiftarbete och få ett annat jobb. Likaså bör en skiftarbetare efter 10 år ha rätt till ett annat arbete.

De frågor som togs upp i motionen 711 kommer inte att beröras av den utredning som utskottet hänvisat till. De förslag vi framlagt är mycket allvarigare än man visat vid behandlingen av dem. Att avvakta utredningen, som utskottet anser att man skall göra, är ju i praktiken att med öppna ögon offra skiftarbetarnas hälsa i många år till. En sådan politik kan vänsterpartiet kommunisterna inte stödja.

I motionen 548 kräver vi att övertidsreglerna ändras så att övertiden avsevärt kan begränsas. År 1976 ändrades övertidsreglerna. Det blev vissa förbättringar, men huvudfrågan om när övertid får tillåtas berördes aldrig. Termen "allmän övertid" som infördes 1970 innebär att övertid skall accepteras som en normal företeelse, dvs. att 40-timmarsveckan för många arbetare är illusorisk.

Arbetsköparnas åtgärder för att öka produktiviteten innebär att rationaliseringar vidtas i förlitande på att övertidsarbete skall lösa uppkomna problem och störningar. Detta ökar stress och jäkt i arbetslivet. Övertidsparagraferna utnyttjas till att fylla luckorna vid uppkommen sjukfrånvaro. I stället för att anställa flera och upprätta reservstyrkor inom företagen utnyttjas den "allmänna övertiden".

Vi menar att tre av de fyra gällande övertidsbegreppen i lagen bör utgå och att övertid endast skall få tillgripas när det föreligger överhängande fara för skada, liv, hälsa och egendom.

Arbetslöshet, hot om arbetslöshet och avsaknaden av ett fast jobb är arbetarklassens och samhällets värsta gissel. I en offensiv industri- och sysselsättningspolitik med målsättningen att uppnå arbete åt alla måste en

Fredagen den
19 maj 1978

*Förkortad arbetstid
m. m.*

arbetstidsförkortning ingå som ett av dessa medel; detta sett ur samhällsekonomisk synvinkel och ur hela arbetarklassens synvinkel.

Borgerlig politik ser bara till de kapitalistiska företagens vinstmaximeringsintressen. Därmed är det konsekvent av dem att skjuta arbetstidsförkortningen på framtiden. Det mest förvånande är att detta är socialdemokratins hållning. Genom instämmandet i borgerlighetens syn på resurstänkandet i det kapitalistiska samhället offras arbetarna. Risken är att man skapar stora skador inom arbetarklassen av social karaktär och av splittringskaraktär, som kommer att bli mycket svåra att reparera i framtiden.

Arbetarrörelsens pionjärer drömde om ett samhälle där alla skulle ha ett meningsfullt arbete, där ingen skulle slås ut av kapitalistisk rovdrift och utsugning och där arbetarrörelsen fick del av teknikens landvinningar och även kunde bestämma över dessa. Därför måste hela arbetarklassen enas om att en allmän arbetstidsförkortning knyts till kampen för att skapa nya jobb. Det måste vara bättre att låta 5 miljoner människor jobba sex timmar om dagen än att låta 3.5 miljoner jobba åtta timmar och försörja 1 miljon arbetslösa.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till vpk-motionerna 333, 548 och 711.

IVAR NORDBERG (s):

Herr talman! Jag skall uppehålla mig vid de separata yrkanden som föreligger i anledning av detta betänkande.

En av de frågor som behandlas är förkortningen av den allmänna arbetstiden. Jag vill bara slå fast att en stor enighet föreligger om den långsiktiga målsättningen när det gäller arbetstidsförkortningen, nämligen att vi gemensamt siktar på att nå 30 timmars arbetsvecka i form av sextimmarsdag men med möjligheter till viss anpassning för olika yrkesgrupper i arbetslivet. Om de här sakerna råder, som jag bedömer det, praktiskt taget total enighet.

Vad det däremot inte råder enighet om är vem som skall avgöra när den här frågan om arbetstidsförkortning skall aktualiseras. Vpk vill driva linjen att riksdagen skall ålägga arbetsmarknadens parter att acceptera en arbetstidsförkortning och följaktligen inteckna en del av det utrymme som finns att förhandla om för parterna.

Från utskottets sida ger vi, liksom tidigare, klart besked om att det är rimligt att arbetsmarknadens parter själva skall avgöra när den här frågan skall tas upp till diskussion.

För socialdemokraterna är det självklart att löntagarorganisationernas prioritering är det som i första hand skall beaktas. Eftersom löntagarorganisationerna själva inte har fört fram kravet om omedelbara åtgärder för arbetstidsförkortningar – det kan finnas naturliga orsaker till detta – menar vi att det är felaktigt att riksdagen skall påtvinga löntagarorganisationerna en sådan här reform. Vi bör självfallet liksom tidigare försöka samordna de här åtgärderna.

När det gäller övertidsfrågorna vill jag bara göra den deklarationen att det

naturligtvis skall råda en mycket restriktiv inställning till dessa. Å andra sidan tycker jag att det är självklart att man måste ha möjligheter till en viss smidighet ute i arbetslivet för att undvika onödiga störningar i produktionen.

Det får naturligtvis inte bli på det sättet att exempelvis den allmänna övertiden används såsom någon form av ordinarie arbetstid, utan det skall verkligen vara särskilda skäl som motiverar att sådan övertid tas ut. Där har jag, kanske i motsats till herr Hagberg, förtroende för att de fackliga organisationerna verkligen bedriver en aktiv bevakning ute på arbetsplatserna, så att ett missbruk över huvud taget inte förekommer.

De förändringar som vidtogs i lagstiftningen efter beslut våren 1976 innebar ju också en skärpning av övertidsreglerna.

Nu har också en utredning tillsatts som bl. a. har till uppgift – och det är väl den största frågan – att försöka samordna arbetstidslagstiftningen med arbetsmiljölagstiftningen. Man kommer naturligtvis i de diskussionerna att även komma in på lagstiftningens innehåll.

Utredningen skall, enligt uttalanden som riksdagen har gjort tidigare och som har hörtsammats i direktivskrivningarna, bl. a. ta upp frågan om förberedelse- och avslutningsarbetena. Det är inte rimligt att dessa skall kunna få utföras i form av accepterad övertid, utan de skall kunna ligga inom ramen för den ordinarie arbetstiden.

Även frågor som gäller skiftarbete och arbete på obekväm arbetstid kommer i vissa delar att bli föremål för behandling i den aktuella utredningen.

Med hänvisning till det anförda ber jag, herr talman, att få yrka bifall till socialutskottets hemställan.

LARS-OVE HAGBERG (vpk):

Herr talman! Det förelåg en överenskommelse och en enighet, sade Ivar Nordberg, om att arbetstidsförkortningen skulle ske på sikt. Men det är ingen total enighet – det är ju en enighet mellan socialdemokrater och borgare om att man skall skjuta på denna fråga och lösa den på sikt.

Det är naturligtvis beklagligt att de som har majoriteten i den här kammaren inte försvarar sina utskottsbetänkanden, utan det är socialdemokrater som försvarar den borgerliga politiken och de skrivningar som finns. Och det finns allvarliga skrivningar i det betänkande som vi nu behandlar. Man säger nämligen att f. n. är det så resurskrävande att vidta åtgärder att man inte kan göra det. Vad innebär det? Ställer socialdemokratin upp på detta borgerliga resonemang som är helt privatkapitalistiskt betingat? Menar man att det är så resurskrävande att vidta åtgärder att man har råd att låta människor gå utanför arbetslivet? Man driver inte aktiv industri- och sysselsättningspolitik, man kopplar inte in arbetsfrågan i bilden, man låter människor slås ut. Råder det enighet om detta? Det kan vara intressant att få veta det.

Är det så att det föreligger en oenighet här mellan låt oss säga de fackliga organisationerna och SAP eller är man inom SAP helt överens om att förlita

Nr 147

**Fredagen den
19 maj 1978**

*Förkortad arbetstid
m. m.*

sig på arbetsmarknadens parter, när de tycker på detta sätt? Det är ju inte bara en snäv arbetsmarknadsfråga, och det har inte bara att göra med att arbetsmarknadens parter befinner sig i ett lufttomt rum. De har också, efter vad jag förstår, en politisk ideologi i botten. Den största av organisationerna, LO, domineras ju av den socialdemokratiska ideologin, och Ivar Nordberg borde nu kunna svara på frågan: Är det så att man avvaktar kapitalismens utveckling – att den skall ge resurser – eller vad är det för någonting? Tänker man tillåta alla dessa människor att stå utanför arbetslivet och låta dem som finns kvar slita ut sig i en omfattning som är ganska katastrofal?

Vad gäller övertiden, så är det tydligen alltid en principfråga som kommer fram: man misstror facket. Det är argumentationen från borgerligheten och från socialdemokratin. Jag skulle vilja säga att jag har förtroende för de fackligt verksamma, men deras jobb blir i många fall illusoriskt, om lagstiftningen är så ihålig att det enligt lagstiftningens anda inte är missbruk när man använder övertiden för att fylla vakanser vid sjukfrånvaro och när man inte har fyllda reservstyrkor utan kör med ett minimum.

Den fackliga kampen kan vara hård på dessa områden, men något stöd i gällande lagstiftning har man inte. Vad jag tycker är att man inom arbetarrörelsen skulle vara överens om att ge de fackliga representanterna just det stödet i lagstiftningen.

IVAR NORDBERG (s):

Herr talman! Det är väl inget tvivel om att en arbetstidsförkortning till 35 timmar i veckan och på sikt 30 timmar – vilket också vpk-motionen ansluter sig till, eftersom man där talar om första hälften av 1980-talet – är mycket resurskrävande.

Vad som överraskar mig i vpk:s argumentering när det gäller arbetstidsförkortningen är att man så starkt framhäver denna åtgärd som ett viktigt inslag för att lösa arbetslöshetsproblemen. Det är, herr Hagberg, inte en metod som vi från socialdemokraternas sida är beredda att använda. Det är angeläget att vidta åtgärder av annat slag på andra områden för att komma till rätta med den arbetslöshetssituation som råder. Därom har vi också lagt fram åtskilliga förslag från vårt håll i denna kammare – förslag som tyvärr blivit avslagna av den borgerliga majoriteten.

Det är heller inget tvivel om, herr Hagberg, att den situation som vi f. n. befinner oss i, med en omfördelning av bördorna i samhället, har inneburit att mycket av svårigheterna lastats över på de lågavlönade och de grupper som har det sämst i samhället. Och jag är helt övertygad om, herr Hagberg, att när fackföreningsrörelsen och dess medlemmar gör en prioritering av vad de skulle önska i dagens läge, så är det inte en arbetstidsförkortning som kommer i första hand utan det är andra åtgärder man har anledning att prioritera. Det är här som den klara skiljelinjen mellan oss och vpk går. Vpk vill diktera vad fackföreningsrörelsen skall prioritera – vi menar att det är fackföreningsrörelsen själv som skall göra dessa avväganden – och att vi sedan gemensamt medverkar till att tillgodose de prioriteringar och intressen den fackliga rörelsen har.

Fredagen den
19 maj 1978

*Förkortad arbetstid
m. m.*

Herr talman! Vår målsättning gäller början på 1980-talet. Vi vet att en arbetstidsförkortning måste tas stegvis, det är vi på det klara med. Men vad utskottet skriver gäller det långsiktiga målet. Vad vi hittills har sett av framstegstakt och långsiktighet – och vad man har som utgångspunkt när det gäller att förverkliga målet – innebär att kapitalismen skall ge resurser till en arbetstidsförkortning på de villkor som råder f. n. Då borde vi inom arbetarrörelsen vara ganska överens om att det samhällssystem vi har i dag på sikt inte kommer att ge de här resurserna, och då hamnar vi i den situationen att vi måste föra denna diskussion.

Motiveringarna för avslag är gemensamma för borgerligheten och socialdemokratin. Det är ganska anmärkningsvärt att man inte talar om hur man skall skapa resurser för en arbetstidsförkortning.

Sedan säger Ivar Nordberg att jag framhäver arbetstidsförkortningen som ett medel att övervinna krisen i dag. Jag hade nästan väntat mig den argumentationen, för jag förstod att han inte helt lyssnade till vad jag sade. Jag sade att i samband med en aktiv och offensiv sysselsättnings- och industripolitik måste arbetstidsförkortning vara en del av det hela. En kortare arbetsdag måste vara oerhört viktig för många arbetargrupper, för att de inte skall slås ut, och för dem som i dag ställs utanför arbetsmarknaden, som sjukskrivs, förtidspensioneras, hamnar i den karusell som heter arbetsvård m. m. och som ingår i arbetsmarknadspolitiken. Det kan inte vara vettigt.

Det finns alltså flera bitar i detta som skulle vara bra att ta fram. Men det gäller inte här att diktera. Vi har ställt frågan i riksdagen för att vi anser att den är angelägen i ett större, ett helt sammanhang.

Socialdemokratin gömmer sig bakom de fackliga organisationerna. Det är inte ett så enkelt problem att man skall låta fackföreningarna ta initiativet. Eftersom det finns en sådan god intressogemenskap mellan Ivar Nordberg och fackföreningsrörelsen vore det mycket intressant att få veta vad han själv tycker man skall skapa för resurser. Eller är man på samma linje som borgerligheten, att låta samhället skapa resurserna? I så fall får vi vänta länge.

Man nonchalerar det problem i övriga Europa som jag tycker är oerhört skrämmande. Det kapitalistiska samhället har där skapat en arbetslöshet, en social situation hos arbetarklassen som inte kan vara befrämjande för framtiden, inte ens för hela arbetarrörelsens framtid. Det finns där stora sociala problem och splittring i arbetarleden. Arbetarklassen hamnar i politiska fällor som är långt fjärran från arbetarrörelsen. Man borde även från socialdemokratiskt håll tänka på att man har ett ansvar för den delen av det hela.

Det skulle också vara intressant att få en liten redogörelse för med vilka medel man skulle kunna skapa de resurser man talar om. Vad har man föreslagit i riksdagen för att skapa de resurser i det kapitalistiska samhället som skulle möjliggöra en arbetstidsförkortning enligt socialdemokraternas modell?

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionerna nr 333 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del samt nr 1085 av Rolf Hagel och Alf Lövenborg, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Lars-Ove Hagberg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller socialutskottets hemställan i betänkandet nr 35 mom. 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionerna nr 333 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del samt nr 1085 av Rolf Hagel och Alf Lövenborg.

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

Ja – 285
Nej – 14

Mom. 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 333 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Lars-Ove Hagberg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller socialutskottets hemställan i betänkandet nr 35 mom. 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 333 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

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

Ja – 284
Nej – 15

Mom. 3

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 548 av Lars-Ove Hagberg m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Lars-Ove Hagberg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller socialutskottets hemställan i betänkandet nr 35 mom. 3 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 548 av Lars-Ove Hagberg m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Lars-Ove Hagberg begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 284
Nej - 14

Mom. 4

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 711 av Lars-Ove Hagberg m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Lars-Ove Hagberg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller socialutskottets hemställan i betänkandet nr 35 mom. 4 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 711 av Lars-Ove Hagberg m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Lars-Ove Hagberg begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 284
Nej - 14

§ 4 Föredrogs

Socialutskottets betänkande

1977/78:41 med anledning av motion om behandlingen av migrän, m. m.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 5 Utvecklingen av den psykiatriska vården m. m.

Föredrogs socialutskottets betänkande 1977/78:42 med anledning av motioner om utvecklingen av den psykiatriska vården m. m.

I detta betänkande behandlades motionerna

1977/78:727 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari hemställts

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

1. att riksdagen hos regeringen skulle anhålla om tillsättande av en parlamentarisk utredning med uppgift att föreslå en grundläggande omstrukturering av den psykiatriska vården,
2. att riksdagen uttalade att det i direktiven till utredningen borde ingå ett aktionsprogram för den psykiatriska vården som presenterades i motionen, och

1977/78:1396 av Ove Karlsson m. fl. (s), vari hemställts

1. att riksdagen som sin mening gav regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnaden av den psykiatriska vården,
2. att riksdagen uttalade att ökade kunskaper i psykiatri borde ingå i allmänläkarnas utbildning,
3. att riksdagen uttalade att översyn av sjukvårdslagstiftningen borde ske i enlighet med vad i motionen anförts.

Utskottet hemställde att riksdagen skulle avslå motionen 1977/78:727 samt motionen 1977/78:1396.

OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Efter tre års väntan och löften från socialutskottet har äntligen socialstyrelsens psykiatriprogram lagts fram. Som svar på vår motion hänvisar man också helt till detta program. Som jag uppfattar det är programmet dåligt genomtänkt och kommer heller inte att vara genomförbart, men detta får väl remissinstansernas svar senare ge bevis för.

Man har i programmet försökt att avgränsa psykiatin för att kunna skilja mellan främst sjukvårdens och socialvårdens ansvar. Man ställer i förslaget ökade krav på primärkommunernas insatser, bl. a. då det gäller boendet. Kommunerna skall ställa upp med olika varianter av skyddat boende och serviceboende. Primärkommunerna skall även ha ansvaret för anskaffande och drift av inackorderingshem för personer med relativt stort socialt-psykologiskt omvårdnadsbehov.

Som stödjande åtgärd och för att undvika passivisering i de här nya omvårdnadsformerna föreslås att dagcentraler anordnas i primärkommunal regi. Vid dessa bör differentierade aktiviteter erbjudas. Socioterapeutiska insatser med träning i olika sociala aktiviteter bedöms viktiga för en successivt ökad integration av psykiskt störda i samhället.

Kommunen skall även ha resurser för psykoterapi. Man avgränsar dock så att landstinget ställer upp med psykiatriskt skolade läkare som konsulter, medan kommunen har psykologer och socionomer för behandlingsarbetet.

Det är oerhört stora krav och kvalitativt hög nivå på de insatser man ställer i utsikt på socialvårdens verksamhetsområde, och det kommer att vara endast de större kommunerna som har någon möjlighet att kunna uppfylla kraven.

Den slutna psykiatriska korttidsvården skall förläggas i anslutning till den somatiska korttidsvården. Som korttidsvård räknas upp till två månaders

vårdtid. Som komplement till korttidsvården föreslås mindre behandlingshem. För mera tidskrävande rehabilitering eller kvalificerat omhändertagande av psykiatriska patienter behövs centrala sjukhem. Vidare bör det ske en utbyggnad av mindre, lokala sjukhem för störda personer, och demensvården bör samordnas med den somatiska sjukhusvården.

Det är fint att prata om decentralisering och små enheter, men vem skall ta ställning till om människor skall tas in på behandlingshem, centrala sjukhem eller lokala sjukhem, och när och hur skall det ske?

Blir inte utstämplingen större i det här skisserade psykiatriska vårdprogrammet än i det nuvarande? I varje fall har jag mycket svårt att se att programmet i remissvaren kommer att bedömas vara genomförbart. Med all säkerhet måste ytterligare en arbetsgrupp tillsättas och lägga fram ett nytt program, och då är min förhoppning att även andra människor än rena experter kommer med i arbetsgruppen.

Vi har i motionen tagit upp krav på ökad utbildning i psykiatri för allmänläkarna. I programmet säger man klart och tydligt att såväl distriktsläkare som distriktssköterskor, som har den kontinuerliga kontakten med människorna i sitt distrikt, även skall ta en större del av psykiatriansvaret. Distriktsläkarnas psykiatrikompetens motsvarar dock på intet vis de uppgifter de då kommer att bli ålagda. Det krävs därför att man höjer kvaliteten just på psykiatrisidan av utbildningen.

Bristen på läkare inom psykiatrin kommer inom överskådlig tid att vara stor. Detta beror naturligtvis på de motsättningar som finns då det gäller de olika behandlingsformerna. Läkarna ryggar fortfarande för psykoterapi, då det ej är vetenskapligt belagt vilka effekter och resultat den ger, helt naturligt beroende på att läkaren i sin utbildning också har krav på att det han utför i sitt arbete skall vara vetenskapligt uppbyggt. Man bör därför ha klart för sig att om läkarna skall användas på ett effektivt och rationellt sätt och för patienternas bästa, bör man avlasta dem så mycket som möjligt av det intygsskrivande som i dag ingår i läkarnas arbetsuppgifter, exempelvis till arbetsvården och försäkringskassan, socialbyrån. Detta intygsskrivande baseras oftast på utredningar gjorda av kuratorer och psykologer och kan därför med fördel läggas över på dessa grupper. Man får då också ett bättre utnyttjande av läkaren för patientvårdande uppgifter.

Då det gäller psykoterapi bör man snarast inrätta en forskningsenhet, där vi i Sverige själva utvärderar och forskar om olika psykoterapeutiska inriktningar och får mer klara, distinkta linjer för hur psykoterapeutiskt arbete skall utföras och vilka terapeutiska skolor som bör användas.

I dag anammar vi den amerikanska psykoterapi, som väl inte är helt överförbar på vårt samhälle och alla gånger inte heller har det vetenskapliga underlag som man har rätt att ställa krav på. I dag ordnar varje psykiatrisk klinik och lasarett sin egen psykoterapiutbildning från de utgångspunkter som läkare och psykologer själva anser vara de riktiga. Man varierar från drömanalyser till Freuds teorier. De här problemen med psykoterapi måste vi skyndsamt komma till rätta med. Det ligger en mycket stor fara i att många utan utbildning ägnar sig åt psykoterapi, vilket kan få ödesdigra conse-

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

kvenser för den som skall behandlas. Psykologiutbildningen bör även få en betydligt mer praktisk inriktning än vad den har i dag.

Som avslutning vill jag säga att socialstyrelsens psykiatriprogram tar upp den framtida dimensioneringen av psykiatrin. Detta betyder en mycket kraftig nedskärning över hela fältet. Helt givet är att nedskärningen av vårdplatsbehovet från i dag 35 000 platser till 24 000 platser 1985 är orealistiskt. Med den utveckling vi har i dag, med ökande antal alkoholproblematiker med allt vad det innebär av psykiska störningar hos de alkohol-skadade själva och hos de anhöriga, särskilt barnen, får vi nog vara så pass realistiska att vi satsar på både en förstärkt förebyggande psykiatrisk vård och en sluten psykiatrisk vård av god kvalitet.

Med det anförda, herr talman, vill jag yrka bifall till motionen 1396.

JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Varje land har sina skandaler. Sverige har bl. a. den psykiatriska vården.

Situationen på det området är märklig. Inte i mannaminne, såvitt jag har kunnat finna av gamla protokoll, har Sveriges riksdag behandlat frågan om psykiatrin. I årtal har den frågan skyfflats undan. Ansvar för här för görs nu ännu tyngre genom socialutskottets betänkande nr 42.

Utskottet avstyrker även nu vpk:s krav på ett genomgripande nytänkande. Man avstyrker också en socialdemokratisk motion med mer blygsamma men riktiga reformkrav. Man hänvisar till pågående utredningsarbete.

I mer än tio år har man utrett och utrett och utrett. Utredandet har fördröjt viktiga reformer, det har konserverat det gamla och tystat en kritisk diskussion. Denna praxis att inte besluta medan en fråga utreds – eller att inte ens diskutera medan en fråga utreds – får ju inte missbrukas. Det är nämligen missbruk när det ständigt startas nya utredningar inom ämnesområdet, när man aldrig blir helt färdig med någonting. Riksdagen kan ju inte sitta passiv i årtal därför att ständigt nya broschyrlörfattare dyker upp på socialstyrelsen eller Spri – så mycket mer som egentligen ingen av de utredningar som har tillsatts tar upp några verkliga politiska grundfrågor.

Frågan om samhällets hållning till psykiska avvikelser är ingen expert-fråga; det är en politisk fråga. Det är en fråga om medborgerliga fri- och rättigheter. Det är en fråga om demokrati i behandling. Det är en fråga om människosyn, om vetenskapssyn, om social kris, utslagning och befrielsekamp.

Vad har vi då i arbetarrörelsen haft för syn på psykiska avvikelser och vård? Ja, egentligen ingen alls – det är det tragiska. Vi har låtit experterna ta hand om allt, också de politiska grundfrågorna. Detta är i längden ohållbart.

Psykvården är landets största tvångsapparat. Den drabbar fler människor med frihetsberövanden än både nykterhetslagstiftning och fängelser tillsammans. Antalet frihetsberövanden i Sverige är också oproportionerligt stort – 200 000 per år.

En av de aktuella utredningarna har sett över denna lagstiftning, och dess nya förslag är ännu sämre från rättssäkerhetssynpunkt än nu gällande

tvångslag. Detta är en av följderna av att socialutskottet skall sitta och vänta och vänta! I stället borde man ju snarast ha agerat. Tvångslagarna måste avskaffas, de inspärrade måste återfå sina medborgerliga fri- och rättigheter. Det måste vara en av utgångspunkterna för en behandling av psykiska avvikelser i en frigörande och demokratisk anda.

Det här tvånget och förtrycket speglar en samhälls-ideologi. Det är synen på psykisk avvikelse som en traditionell typ av sjukdom, och det är tron att den s. k. sjukdomen – schizofrenin, neurosen, alkoholismen – har sitt ursprung i inneboende defekter hos människan själv. Det är också det samhälleliga behovet att stöta ut avvikande och sådana människor som inte är ekonomiskt profitabla i det nuvarande samhällssystemet.

Denna människosyn får stöd direkt och indirekt av det härskande, medicinskt biologiska synsättet på psykiska avvikelser. Man betraktar i princip psykiska avvikelser på samma sätt som fysiska sjukdomar. Därför drogar man ner patienterna inom psykvården med kemiska preparat. Därför inbillar man sig att lobotomi och elchocker kan bota psykiska störningar. Det är klart att en sömntablett kan ge en sömnlös människa tillfällig ro och därmed göra henne starkare att sedan, kommande dagar, gå in i fundamental terapi, men tabletten kan ju aldrig påverka den psykiska problematiken som sådan.

Det medicinsk-biologiska synsättet är, såvitt jag har kunnat följa den internationella diskussionen, vetenskapsteoretiskt fullständigt befängt. Det är väl ingen människa som inbillar sig att man kan behandla en blindtarmspatient med hjälp av psykoterapi, men man inbillar sig gladeligen att man kan behandla en störning i en människas psykiska föreställningsvärld med kemiska preparat, lobotomi eller elchocker. Detta är ju omöjligt redan på ett teoretiskt plan. Det enda man kan uppnå praktiskt är ett nedtryckande av de yttre symtomen, en passivisering av människan, ett förtryck och en förljugenhet, som bakom anpassningens mask i verkligheten har förvärrat den djupare psykiska problematiken.

Och detta vetenskapligt helt felaktiga synsätt, denna auktoritära ideologi, tycks socialutskottet ställa upp på. Man hänvisar till utredningar och tror därmed att man ställer sig neutral. Men de här utredningarna, både de som redan har tillsatts och såvitt jag vet också den som kommer 1979, bygger på att detta medicinsk-biologiska synsätt alltså skall dominera organisation och behandling i psykisk vård. Och ju längre tid som går, desto mer kommer utredningarna att styra riksdagens kommande behandling och beslutsunderlag. Vill man reformera den psykiatriska vården måste man snabbt och hårt bryta med hela det grundläggande synsätt som nu dominerar på området.

Det är som jag nämnde något av en tragedi att arbetarrörelsen här i landet i alla tider har åsett detta våld och tvång, åsett de djupt odemokratiska behandlingsmetoderna, har låtit – jag kan inte bättre säga – pillerdoktorerna härja med människor, vilkas problematik de oftast inte har kunnat förstå. Jag tycker att det är synd om socialdemokraterna i socialutskottet vill att det skall fortsätta så här. Det tycker jag är att svika sitt ansvar inför de utstötta och nedtryckta.

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

De utredningar som här pågår eller ligger – jag har några av dem här – tar upp vissa reformkrav, men det är reformer av väsentligen yttre och organisatorisk natur, inte oviktiga för den skull men mycket ofullständiga. Man vill ha mindre vårdenheter och man vill ha mer öppenvård. Det är bra, men det ändrar ju inte metoderna, behandlingsideologin och människosynen. Det medför, om det inte följs av annat, i huvudsak bara att den klassiska vården försiggår i lite mera hanterliga och billiga former. Man tar inte i utredningarna upp det stora samhälleliga utstötningsproblemet. Man tar inte upp någon vetenskaplig diskussion om de psykiska avvikelsernas orsak, deras inre natur och förlopp. Tvärtom hävdar man uttryckligen den medicinska tankemodellens dominans.

Man hävdar också aningslöst tablettmissbrukets ledande roll vid behandlingen. Man sjunger lovsånger till de nya kemiska preparaten, som sker i exempelvis Spris broschyr, Psykiatriomvandling. Och socialutskottet tycks inte se att utskottet och riksdagen här faktiskt håller på att manövreras av tablettdoktorernas anhängare. Man motiverar sin passivitet med utredningar, där de centrala frågeställningarna över huvud taget inte tas upp, ty de mest grundläggande ting som vi från vpk bl. a. kräver skall diskuteras och behandlas tas inte alls upp i utredningen. Då är det märkligt att utskottet kan skjuta på en sakbehandling också av sådana frågor som inte är under utredning.

Vad är det vi kommunister vill, och vad är det vi skulle önska att alla progressiva människor ställde upp på? Jo, vi vill att arbetarrörelsen äntligen skall ta sig an det här stora utstötnings- och avvikarproblemet i samhället. Vi vill att arbetarrörelsen och alla andra frisinna människor aktivt skall bekämpa den ovetenskapliga medicinska förklaringsmodellen för psykiska avvikelser. Vi vill att alla progressiva krafter skall samverka för att skapa behandlingsprinciper som frigör människan, som stärker kampen mot utslagningen och som befordrar en demokratisk människosyn och samhälls-praxis.

Då måste man från den utgångspunkten förkasta det biologisk-medicinska synsättet. Man kan ju inte ärva psykiska störningar eller ärva benägenhet för sådana störningar i ordets genetiska mening. Olof Palme lämnar inte sina socialdemokratiska idéer till sina barn via arvsanlagen. Det förstår ju var och en. Man kan därför inte heller behandla psykiska avvikelser med fysiska eller kemiska åtgärder, eftersom den mänskliga psykiska föreställningsvärlden utgör en annan kvalitet och en annan logisk klass än den fysisk-neurologiska nivån. Man blir inte psykiskt störd genom någon sorts samverkan mellan arv och miljö, för man kan ju inte blanda två liter mjölk och tre liter ångest. Ångest är något kvalitativt annorlunda än mjölk. Föreställningsvärlden är något kvalitativt annorlunda än hjärnans celler, den fysiska uppenbarelsen. Biologiskt ärver varje människa ett högre nervsystem. Men man kan aldrig ärva systemets sätt att fungera, för det kan aldrig fungera annat än som resultat av en kommunikation med en miljö utanför människan. Och det är i utveckling och störning inom dessa kommunikationssystem som psykiska störningar och avvikelser har hela sin grund.

Människan är en process. Psykiska störningar kan uppkomma eller försvinna i denna process. Processen är alltid samhällelig till sin natur. Den är inte tänkbar annat än just som kommunikation mellan individen och sociala grupper och system. Ett samhälle som befördrar konkurrens, utslagning eller förljugenhet skadar människans känsla av trygghet och egenvärde och kan därvid ge upphov till störningar. Familjer som innehåller falska, dubbelbottnade eller kalla känslorelationer kan framkalla psykos hos barn och unga.

Av detta följer två slutsatser.

För det första: Sådana processer som har skapat psykiska avvikelser är aldrig givna. De kan alltid vändas. Det är en fråga om en på samma gång personlig och kollektiv frigörelseprocess – det följer av störningarnas samhälleliga natur.

För det andra: En psykisk frigörelseprocess kan aldrig påtvingas en människa. Människan behöver i den komplicerade situationen kvalificerat stöd. Men det är bara neurotikern själv som till sist kan övervinna neurosen, bara psykotikern själv som kan ta sig upp ur sin psykos. Det är i regel en hjälp om det sker med stöd från människor i samma situation. Det ger ett försteg åt frigörande, demokratiska behandlingsformer. Sådana finns i dag bara i mycket ringa utsträckning.

Vi kommer till organisationsproblemet. Utredningarna på området går här helt förbi kärnproblemet. Man talar mest om rent yttre organisationsformer. Man talar inte om organisation i förhållande till behandlingsbehovet. På basis av det medicinsk-biologiska synsättet söker man t. ex. utan någon vetenskaplig förklaring skilja på s. k. tunga psykiska sjukdomar och neuroser och lättare störningar. Därför har vi fått denna galna ordning att vi har helt olika huvudmän för olika avsnitt av vården och helt olika vårdtyper.

Det strider, vad jag förstår, uppenbart mot människans behov. Människan är som sagt en process. En från början relativt lätt och godartad neuros kan löpa vidare in i psykotiska skov. Men varenda gång det sker förutsätts att då skall en helt annan del av vårdapparaten rycka in, med andra metoder och annan personal. Det är ju ren galenskap. Och galenskapen bygger på att psykosen skulle innebära något särskilt och något drastiskt "sämre" stadium hos människan, en plötslig "sjukdom". Så är det ju inte alls. En psykos är en mycket logisk företeelse i den mänskliga utvecklingsprocessen. Den representerar inte alls en försämring i ordets vanliga medicinska mening utan snarare ett slags skärpning i den störda människans väldiga kamp för sin psykiska existens. Psykosen utjämnar därför många gånger en värdefull dynamisk utgångspunkt, ett avstamp för en tänkbar befrielse. Därför måste människan ha kontinuerligt stöd av specialister som känner hennes bakgrund, som hon framsför allt har förtroende för och som kan använda psykosen för att vända processen. Om en sådan människa i stället tas in med tvång på en institution där hon aldrig tidigare har varit, hämtas av polis till ett ställe där hon blir föremål för tvångsmedicinering och möter helt obekanta människor kan ju följden bli fullständigt katastrofal. Men det problemet bekymrar tydligen varken de många utredarna, byråkratin på socialstyrelsen

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

eller för den delen ledamöterna i socialutskottet, eftersom de ingenstans nämner det.

Det är bara olika former av psykodynamiska metoder, former av psykoterapi, dvs. former av alternativ mänsklig kommunikation, som kan ändra på störda eller avbrutna mänskliga kommunikationssystem. Det kan inga tabletter, inga preparat göra.

Nu vinner sådana här metoder sakta ett visst insteg i behandlingsapparaten, kanske speciellt i behandlingen av drogberoende.

Men också här föreligger viktiga principiella och politiska problem, som utredningarna går förbi. Också här föreligger situationen att psykoterapi kan tjäna helt olika intressen, och Ove Karlsson var helt riktigt inne på det. Det är ingen expertfråga, det är en politisk och social fråga, en fråga för bl. a. denna kammares ansvar.

Det hör till saken att psykoterapin dessutom är en bitvis vildvuxen flora, där det finns inslag av både ovetenskaplig och auktoritär natur. Från ståndpunkten av en frihetlig människo- och samhällssyn – om vi fasthåller vid den – måste man förhålla sig kritisk till en rad former av psykoterapeutisk teori och behandling.

Den statliga utredningen om psykoterapiutbildning gör ingen sådan analys. Den blandar friskt ihop seriös vetenskap med humbug, den blandar auktoritära och frigörande behandlingsformer utan att diskutera deras natur i det stycket, den erkänner dessutom det medicinsk-biologiska modelltänkandet och dömer därmed faktiskt psykoterapin till att fängslas i en auktoritär gammaldags ram. Det betyder att psykoterapin skulle förvandlas till ett manipulerande moment i tvångsapparaten snarare än till en offensiv, nydanande och frigörande kraft, som kan leda bort från förtryck, repression och utstötning.

Genom att också här förhålla sig passivt och skenbart neutralt stöder socialutskottet i praktiken de mest ovetenskapliga, mest odemokratiska och konservativa delarna av vårdideologin och samhällsideologin. Man kan t. ex. från seriös ståndpunkt inte acceptera former av ytliga terapier som har stark s. k. avtäckande karaktär och hos klienterna kan framkalla fördjupningar av neuroser eller psykotiska skov utan att sedan den terapeutiska metoden har några möjligheter att ta om hand detta stadium på ett riktigt sätt. Man kan inte heller från frisinnad och demokratisk ståndpunkt acceptera t. ex. den vulgära och primitiva beteendeterapi, som är en klart manipulerande form av terapi. Men det gör utredningen, och socialutskottet tiger eller håller sig vid sidan.

Man kan inte heller acceptera den mystifierande riktning som finns inom den existensiella filosofin och analysen och som har företrätts av öppna nazister som Jaspers och Heidegger. Men den inriktningen tycks utredningen och socialutskottet inte ha något emot.

Man måste ur det här existensiella tänkandet, som är en viktig del av tänkandet på det psykoterapeutiska området, skilja ut det positiva, det icke-mystifierande, det som i form av värdefullt intuitivt tänkande kan fogas in i seriös vetenskap och frigörande behandling. Men det gör inte utredningen,

och socialutskottet låtsas givetvis som om man inte vet någonting.

Man måste ta fasta på den klassiska psykoanalysens stora vetenskapliga produktivitet samtidigt som man bryter dess sentida isolering från den större samhälleliga verkligheten.

Man måste visa skepticism, som Ove Karlsson mycket riktigt sade, mot de amerikaniserade metoder som ofta tycks förvandla terapi och behandling till ett slags ytliga, oreflekterade känslöfester, där människorna aldrig når fram till de djupare och fundamentala problemen. Den här känslöfetsriksen är nödvändig och utomordentligt viktig i sig själv, alldeles speciellt kanske för schizoida eller hårt knutna människor, för dem som lider av mindervärde och självförakt – men den är bara ett steg. Den får inte slå över i ytlighet eller antiintellektualism, som underskattar den mycket svåra och påfrestande intellektuella arbetsprocess genom vilken vägen till frigörelse och friskhet för en klient måste gå.

Att kritisera lösliga och ytliga former av psykoterapi är nödvändigt för att inte en annan typ av reaktionär antiintellektualism skall vinna inslag i debatten, nämligen den som vill skärpa tvånget och repressionen t. ex. mot dem som lider av drogberoende. Det finns tyvärr en stigande sådan tendens i dag. Den är f. ö. inte helt orepresenterad här i kammaren såvitt jag har kunnat finna av den tidigare debatten.

Herr talman! Jag vill sammanfatta. Gång på gång har vi från vpk försökt få till stånd en politisk diskussion om utslagnings- och utstöttningsproblemen i samhället – om utstötning och drogberoende, om utstötning och psykisk avvikelse, om utstötning och klasskillnader, om utslagning och frihet. För fjärde gången denna vår försöker vi i dag få upp dessa problem till debatt. Och åter möts vi av detta undvikande, oansvariga synsätt, som gömmer sig bakom tvivelaktiga utredningar.

Vi lever i ett krisens samhälle. Vi som tillhör arbetarrörelsen måste äntligen börja ta vårt ansvar på dessa områden. Det får bli slut på de vita rockarnas och byråkratikavajernas allenarådande. Det måste ske ett genombrott i kampen mot galler, tvång och inlåsning, mot passiviseringen och neddrogningen av patienter, mot vetenskaplig vidskepelse och halvnazistiska vårdideologier.

Utsötning och socialt förtryck kräver kamp för att kunna upphävas – kamp från dem som är drabbade, kamp från de krafter i samhället som står för demokrati och mänsklig frigörelse, som står för arbetarrörelsens idéer. Den progressiva vetenskapen är vår bundsförvant. Och den sitter knappast bland utredarna eller i socialstyrelsen.

Medan man tiger och viker undan här i kammaren, fortsätter de avvikandes och utstötas ångest och sociala förnedring. Det är ohållbart. Nu måste ett genombrott ske. Vi som är satta att ta det politiska ansvaret för behandlingen av de psykiskt avvikande får inte fortsätta att göra som man gjort i tiotals år. Tigandet måste nu få ett slut.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till den aktuella vpk-motionen.

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

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

LILLY HANSSON (s):

Herr talman! Den psykiatriska vården befinner sig i omvandling, och det har den gjort länge. Det finns ingen patientgrupp som varit så åsidosatt som den med psykiska störningar. Utredning på utredning har presenterats, ibland remissbehandlats och fått till följd en ny utredning. Ändå kan man inte säga att man kommit fram till något samlat grepp över hur framtidens psykvård skall se ut. Måhända kan det bero på att det i utredningarna suttit mest "experter", och inte de som verkligen arbetar tillsammans med patienterna dagligen och stundligen ute på vårdavdelningarna, den praktiskt arbetande vårdpersonalen.

Jag vill ändå inte påstå att ingenting har hänt inom den psykiatriska vården. Det har hänt mycket. Jag skulle vilja påstå att den verkliga omvandlingen började när vi fick den nya psykofarmacan, då först hibernalet i mitten på 1950-talet. Sedan har vi fått en mångfald preparat i vården. Men det var då, när vi fick hibernalet, som det började finnas förutsättningar för att sätta in andra rehabiliterande åtgärder.

Förut var det – speciellt på de oroliga avdelningarna men även på avdelningar där man hade de lugna patienterna, de som blivit passiviserade och som satt försjunkna i sig själva - praktiskt taget omöjligt att nå patienten för samtal för att utifrån det kunna sätta in den terapi i olika former som kunde finnas tillgänglig.

Jag vill säga till Jörn Svensson att förutsättningen för att man skall kunna sätta in olika terapiåtgärder är att man kan nå fram till patienten, kan prata med patienten. Jag har, Jörn Svensson, varit med så länge inom den psykiatriska vården, både innan vi fick den nya psykofarmacan och därefter, att jag tror att jag vet vad jag pratar om. Jag tror inte heller att jag tillhör den kategori inom sjukvården som har passiviserats, utan jag har alltid tyckt att arbetet varit intressant och jag har försökt jobba för att få ut patienterna från sjukhuset. Jag kommer senare i mitt anförande mera in på detta att vi måste få ut patienterna från sjukhuset.

Tidigare satt patienterna apatiska och försjunkna i sig själva. Däremellan var de kolossalt oroliga. Numera är det en sjudande aktivitet i verkstäder, på terapiavdelningar, i studiecirkel och i teatergrupper.

Man talar om tvång, och man kritiserar psykofarmacan. Det har Jörn Svensson i dag gjort med användande av alla möjliga invektiv. Man talar om neddrogade patienter, om tvång och inhuman vård. Låt mig på en gång säga att kritiken är våldsamt överdriven. Men den sjukvårdande personalen kan på grund av det arbete den har att utföra inte gå ut och försvara sig mot enskilda människors kritik i det här avseendet. Vi behöver psykofarmacan i ett akut skede. Men självfallet skall den användas med ansvar och under så kort tid som det över huvud taget är möjligt. Vid vissa tillfällen behöver vi kanske också elchocker. Det är en metod som visat sig vara mycket effektiv mot djupa depressioner, som i väldigt många fall annars leder till en mycket stor suicidalrisk. Lobotomin slutade man med för ganska länge sedan i det här landet, Jörn Svensson.

Det viktigaste är ändå att ta reda på sjukdomens art och orsak för att snabbt

kunna sätta in åtgärder. Där skulle jag vilja hålla med Jörn Svensson på en punkt, nämligen när det gäller att klassa människor som psykiskt sjuka. Det har gjorts och görs kanske slentrianmässigt. Många människor hamnar på ett mentalsjukhus utan att de alls hade behövt komma dit. De får en psykisk sjukdomsdiagnos sig påstämplade. Om det hade funnits resurser ute i samhället hade de kunnat få annan hjälp och inte behövt komma till sjukhus. Men det gäller att snabbt sätta in åtgärder till hjälp för patienten för att slippa hospitalisering och passivitet. Där måste all personal vara engagerad, och det är den också. Det är i det avseendet jag menar att det är den på avdelningen arbetande personalen som gör de största insatserna. Men den måste naturligtvis stötts upp av läkare, psykologer, kuratorer och socionomer. Personalen är den viktigaste resursen i det psykiatriska vårdarbetet. Är inte personalen med blir det inte heller något innehåll i den psykiatriska vården.

Visst finns det som jag nyss sade många patienter som inte skulle behöva tas in för vård på mentalsjukhus och psykiatriska kliniker. Men varför hamnar de där? Jo, det finns knappast någon förebyggande psykiatrisk vård. Vi kräver i vår motion en prioritering av den förebyggande vården.

Visst finns det många patienter som inte skulle behöva bli kvar på sjukhusen. Men varför blir de kvar? Jo, det finns knappast någon som helst eftervård. Vi kan i dag följa patienterna till sjukhusgrinden, men därefter vet vi inte vad som blir av dem. Sedan är det, med tanke på den syn vi fortfarande har på de psykiskt sjuka, ingen som tar hand om dem och hjälper dem i deras svåra arbete med att komma tillbaka till samhället. Där tror jag inte det hjälper vare sig med utredningar eller med lagstiftning. Här hjälper bara information och opinion för att få människorna i vårdssamhället att se med andra ögon på den psykiskt avvikande.

Vid mitt eget sjukhus har vi i dag till att börja med 100 patienter som omedelbart skulle kunna slippa ha sitt hem på sjukhuset om det bara funnes t. ex. servicecentra och lägenheter där de kunde bo och klara sig själva med viss tillsyn.

Det är, som jag ser det, två viktiga bitar som i stor utsträckning saknas inom den psykiatriska vården: den förebyggande vården och eftervården. Man har påbörjat en omorganisation inom psykvården. Inom mitt län, som jag bäst känner till, har vi också börjat med en sådan omorganisation. Vi arbetar med sjukvårdsteam ute i distrikten, den s. k. sektoriserade vården, som man också infört i vissa andra kommuner. Kuratorer, psykologer, socionomer, socialarbetare, sköterskor och annan vårdpersonal finns med. Som konsult har man en psykiater.

Under den korta tid som gått sedan vi började med denna omorganisation har vi kunnat se att verksamheten lett till att antalet intagna på sjukhusen har minskat. Jag tror mycket på denna verksamhet. Jag menar att dessa vårdteam också skall vara med och följa upp och hjälpa de patienter som tillfälligtvis behöver vård på sjukhus. Men som jag tidigare sade saknas resurserna för eftervården. Det är det som är så bedrövligt, och det är därför som vi får den hospitalisering och passivering som vi vill komma ifrån.

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

Vi har patienter som sitter på vårt sjukhus och som har suttit där sedan 1934 när sjukhuset öppnades. Då fanns det ingenting att göra för patienterna. Man bara tog hand om dem på institutionen. Det fanns heller inga mediciner. För de allra oroligaste patienterna hade vi något som hette apomorfin, och det var allt.

För de psykiskt utvecklingsstörda har omsorgslagen visat sig vara ett mycket effektivt stöd när det gäller rehabiliteringen och möjligheterna att integreras i samhället. Måhända skulle det behövas en liknande lag för det psykiatriska vårdområdet. En sak är säker: Det behövs ett betydligt bättre samarbete mellan landstingens hälso- och sjukvård och primärkommunernas socialvård. Det får inte vara vattentäta skott mellan dessa vårdgrenar.

Vi har begränsade resurser vilka måste användas och utnyttjas för att ge psykiatrisk vård åt dem som är i behov av just sådan behandling. Vi skall inte ha patienter på sjukhus, vilka inte oundgängligen bör vara där.

Men skall man tolka Jörn Svenssons dogmatiska inlägg riktigt, så skulle det innebära att det inte finns några psykiska sjukdomar. Han talade om att man drog ner patienter, precis som om det vore något nöje som man håller på med från läkarhåll och vårdpersonal. Han talade om elchocker och lobotomi. Dessa behandlingsformer behövs inte, för de ger nedtryckning och passivering. Våld och tvång kom tillbaka många gånger i Jörn Svenssons anförande.

Jag kan hålla med om mycket av det som Jörn Svensson har sagt. Däremot kan jag inte hålla med om att det inte skulle finnas någon psykisk sjukdom utan att det enbart skulle vara samhället som sådant, orsaker i samhället, som gör att man får en psykisk avvikelse. De flesta psykiska störningar har naturligtvis de orsakerna, men det är ingen tvekan om att det finns psykiska sjukdomar beroende på hjärnskador och förändringar i hjärnceller. Tro inte, Jörn Svensson, att vi någonsin kommer att slippa att ha psykiska kliniker eller att vi någonsin kommer att få ha dem tomma, även om man gör allt för att åstadkomma det!

Jag är inte läkare och kan inte gå in i en medicinsk diskussion om olika sjukdomars symtom, diagnoser och orsaker. Men det är fel när Jörn Svensson helt utesluter psykiska sjukdomar.

Vi har stor brist på läkare inom psykiatri men kan inte, menar jag, på grund av detta utesluta den psykiskt sjuka eller avvikande från en god och allsidig vård och hjälp. I sjukvårdsteamen som jag talade om ingår psykologer, kuratorer och vårdpersonal. Där kan naturligtvis – det tycker vi är helt riktigt – också allmänläkarna ingå om de får utbildning i psykiatri. Vi trycker mycket hårt på utbildning inom den här vårdgrenen – det har också Ove Karlsson varit inne på. Jag menar inte med detta att vi skulle klara oss utan psykiatriker, långt därifrån. Men man kunde under en övergångsperiod, som jag fruktar kan bli väldigt lång just på grund av bristen, använda de psykiatriker som finns som konsulter.

Det finns planer, det finns målsättningar för hur den psykiatriska vården skall se ut i framtiden. Men det finns också väldigt stor oenighet mellan olika intressenter – eller doktriner kanske man skall kalla det för – om hur den här

vården skall se ut. Den oenigheten får dock inte hindra politikerna från att ta sitt ansvar för att det psykiatriska vårdområdet skall utvecklas och att planer skall förverkligas.

Herr talman! Det brådskar. Jag har sagt det förut från den här talarstolen. Det har sölats länge nog. Den här gruppen har väntat länge, alltför länge. Det är dags att riktlinjer nu utarbetas så att vi kan ge även människor med psykiska störningar den vård och hjälp som de i likhet med andra grupper i samhället har rätt att kräva. Även om utskottet allmänt positivt har skrivit att man nu bör ta fram de här riktlinjerna, tycker jag nog att det kunde ha sträckt sig litet längre och gett regeringen till känna vad man har sagt och tyckt.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motionen 1396.

I detta anförande instämde Hagar Normark (s).

JÖRN SVENSSON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig börja med att deklarerar att jag är tacksam för att det finns socialdemokrater som kan bedriva en progressiv kritik av det nuvarande tillståndet. Jag delar helt Lilly Hanssons uppfattning om att nog hade man kunnat förvänta sig litet annan aktivitet på det här området under de senaste tio åren och även just nu från det utskott som är ansvarigt för frågorna. På de punkterna är vi överens.

Jag skall inte polemisera så skarpt mot Lilly Hansson – det känner jag inget större behov av – men jag vill erinra henne om ett par saker. Det gäller t. ex. det här med tvånget. Det råkar vara så att vi har 20 000 tvångsomhändertaganden enligt lagen om sluten psykiatrisk vård här i landet. Detta är ett mycket högt tal. Det är högre, vad jag vet, än i flertalet jämförbara länder. I Tyska demokratiska republiken, som vi ibland kritiserar för att den inte beaktar en del individers medborgerliga fri- och rättigheter tillräckligt, har man motsvarande lagrum, och där tar man om hand bara 500 människor om året på dubbelt så stor befolkning. Att siffran för vårt land är så hög måste ju bero på att man har en tvångsbenägenhet i den svenska vårdapparaten. Man skall så att säga sy in folk i långt större utsträckning än vad som är funktionellt behövligt, för det är ju inte så att svenskar är galnare än tyskar – det vet vi.

Till sjukdomsbegreppet! Jag har inte sagt att man skall betrakta psykiska avvikelser som lika med normalitet eller som en variant på normalitet. Men jag har sagt att det är fullständigt felaktigt att tala om sjukdom, därför att sjukdom associerar till den medicinskt-biologiska sjukdomstypen. När det gäller t. ex. en människa som får lunginflammation, så är människan frisk före lunginflammationen. Sedan blir hon sjuk, och så blir hon i bästa fall med hjälp av medicinska behandlingsmetoder frisk igen. Det är så att säga ett byte av tillstånd.

Den psykiska avvikelser, vare sig vi kallar den sjukdom eller ej – det är en terminologisk och politisk fråga vad vi skall kalla den; jag tycker inte om begreppet sjukdom – är någonting annat. Det är ju ett stadium i en mänsklig process, där det ofta är så att det man kallar psykisk sjukdom egentligen är,

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

som jag sade, en skärpning av människans kamp för sin psykiska identitet. Det är alltså av mycket mer dubbelbottnad natur – inte ett sjukdomstillstånd i egentlig mening utan ett upptrappat kamptillstånd som kan användas och behandlas på olika sätt. Man kan passivisera patienten eller man kan med psykodynamiska behandlingsmetoder gripa tag i människan under psykosen och använda dessa metoder som utgångspunkt. Det är den moderna vägröjande psykiatrins nya metod bl. a.

LILLY HANSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag skulle också gärna kunna hålla med Jörn Svensson om att man inte skulle behöva använda sjukdomsbegreppet. Men det spelar ju egentligen ingen roll. Det är väldigt många, som jag sade tidigare, som inte alls skulle behöva komma till sjukhus och få en stämpel för psykisk sjukdom på sig, om vi hade resurser ute i samhället – och där tror jag vi är överens, Jörn Svensson – som förebyggde de här symtomen, så att de inte behövde bli så djupgående.

Men därifrån och till att säga att det egentligen inte finns en psykisk sjukdom är steget långt. Jag tror emellertid att när det gäller den psykiska sjukdomen som jag talar om som sjukdom är det inte fråga om så förskräckligt många människor. De andra, som inte skulle behöva den sjukhusvård som ges i dag, är många, många fler. Mot den bakgrunden tror jag att om vi kunde få en ordentlig förebyggande hälsovård på psykiatrins område och en ordentligt fungerande eftervård, så skulle man kunna minimera intagningen till psykiatriska kliniker.

Sedan håller jag med Jörn Svensson när det gäller de här olika terapimetoderna. Där måste det bli en sanering i fråga om psykoterapi. Det måste göras ett klarläggande, för här finns det kolossalt mycket geschäft som vi är tvungna att komma till rätta med.

JÖRN SVENSSON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Detta är en intressant och intellektuellt fruktbar diskussion, till skillnad från många andra debatter i kammaren.

Vad jag har emot detta sjukdomsbegrepp, och det tror jag Lilly Hansson så småningom kommer att hålla med mig om, är att det är en passiv överföring av ett medicinskt sjukdomsbegrepp som det inte liknar när man kommer in på det psykologiska området. I sjukdomsbegreppet ligger, och har legat, en klassificering av de psykiskt avvikande. Denna förnedrande och utstötande klassificering tror jag ingår i den ideologiska föreställningsvärld hos många psykiater och inom vårdapparaten som har varit en av förklaringarna till att man har ett stort antal tvångsomhändertaganden även när det gäller människor som uppenbarligen inte är psykotiska.

Om jag minns rätt när det gäller den statistik som jag hade, är det faktiskt bara en minoritet som tas om hand med tvång, dvs. i fråga om de i klassisk mening psykiskt sjuka. Andra tas om hand med tvång ändå. Det är alltså fråga om en utbredning av tvångsmetoderna som är förskräckande, jämfört med vad jag känner till från andra jämförbara länder.

Jag tror också att Lilly Hansson och jag skulle vinna mycket på om vi kunde diskutera behandlingsmetoderna mera ingående i ett annat sammanhang när vi har mera tid till förfogande.

Jag reagerar litet mot att Lilly Hansson säger att vi måste ha psykofarmaka. Det är ju en motsägelse att man inom vissa delar av vårdapparaten, t. ex. på vissa av de kommunala behandlingshemmen, har total drogfrihet av den uppenbara anledningen att de neuroser som det där handlar om bl. a. har tagit sig uttryck i drogberoende. Därför har man alltså drogfrihet och alltså även medicinfrihet. Men om samma människa går in i ett försvårat psykotiskt tillstånd och hamnar på någon av landstingens institutioner, är hon mycket friare. Då använder man droger mycket frikostigt.

Man måste skilja mellan användning av droger och mediciner för att folk skall få sova och för att folk skall komma ur omedelbara akuta, svårartade oros- och ångesttillstånd och sådan neddrogning som innebär att man mer eller mindre konstant trycker ned depressionen och symtomen med hjälp av medicinerna. Det är den typen av nedtryckande som är så utomordentligt farlig, därför att den aldrig leder till en fundamental bot. Inga läkare eller analytiker i världen får ur en sådan människa fram grundorsaken till det psykiska lidandet.

LILLY HANSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Nu är jag rädd, Jörn Svensson, att vi kommer på kollisionskurs med varandra när det gäller psykofarmakan.

Det är just i fråga om svåra, oroliga psykostillstånd och djupa depressioner som det inte går att häva på annat sätt som man snabbt skall sätta in psykofarmakan, så att man så fort som det någonsin är möjligt får patienten ur detta tillstånd och kan sätta in annan terapi.

Jag håller med Jörn Svensson om att enbart tabletter eller kemiska preparat inte botar ett psykiskt sjukdomstillstånd, men det hjälper, så att man kan sätta in andra åtgärder som är nödvändiga.

Som jag sade i mitt inledningsanförande måste man först kunna nå patienten. Om detta inte är möjligt, måste man sätta in lugnande preparat eller preparat med höjande verkan, för att kunna komma till tals med patienten och på något sätt få reda på sjukdomsorsaken. Hur skall man kunna tala med en patient som är så försjunken i sig själv att han inte vet vad han heter? Han ser kanske inte mig framför sig utan ett djur eller någonting annat. Man kan hålla på hur länge som helst utan att lyckas, om man inte får patienten ur detta tillstånd.

Förste vice talmannen anmälde att Jörn Svensson anhöllit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

GÖRAN KARLSSON (s):

Herr talman! Det var välgörande att lyssna till Lilly Hansson, som har praktiska erfarenheter från sjukvården och som känner den psykiatriska vården på ett annat sätt än den som, liksom Jörn Svensson, teoretiskt söker

forma och angripa samhälle, utskott och annat för deras inställning till den psykiatriska vården. Jag har stor respekt för Jörn Svenssons intresse för psykiatrin, men det kan ändå inte vara så, att allt vad som görs av socialutskottet på detta område är så felaktigt som han säger.

I går stod hans förre partiledare C.-H. Hermansson och öste beröm över utskottet för dess behandling av betänkandet om befolkningsfrågan. Det är samma människor som står bakom detta betänkande också. Vi kan inte vara så oerhört bra den ena minuten för att vara så dåliga den andra. Vad vi gör är en bedömning av vad som är möjligt att åstadkomma i det rådande läget.

I övrigt skall jag inte polemisera mot Jörn Svensson så mycket. Det lönar sig inte att föra en diskussion med honom. Han excellerade i en mängd termer och synpunkter, som det inte finns anledning att bemöta.

Jag skall bara ställa en enda fråga till honom: Vad menar ni med uttrycket "halvnazistisk vård"? Jag tycker att det finns all anledning att ställa den frågan till Jörn Svensson. Menar han att den svenska läkaren eller den svenska sjukvårdspersonalen på de psykiatriska sjukhusen bedriver något slags halvnazistisk vård? När det gäller den delen av hans anförande begär jag en förklaring.

Att sedan säga att arbetarrörelsen inte tar sitt ansvar är, Jörn Svensson, helt felaktigt. Jörn Svensson utgör en liten del av arbetarrörelsen. Det stora flertalet inom arbetarrörelsen är beredd att ta sitt ansvar när det gäller solidariteten med människorna. Den solidariteten sträcker sig också till dem som vistas på psykiatriska sjukhus.

Att den svenska psykiatrin liksom alla andra områden har brister är vi alla medvetna om, men de bristerna avhjälpas ju inte genom att man står och kritiserar dem som försöker åstadkomma en bättre sjukvård. Om Jörn Svensson gör sig omöjlig hos läkare, vårdpersonal och alla andra, kan man fråga sig vad det blir för resultat. Det är naturligtvis genom ett förtroendefullt samarbete mellan alla parter som man kan åstadkomma resultat.

Utredningar kommer att styra riksdagen, säger Jörn Svensson. Men vi måste ändå ha någonting att stå på, när vi fattar våra beslut. Vi är ju överens om att de pågående utredningarna skall slutföras, varefter vi skall fatta de beslut som erfordras. Jag kan hålla med om att utredningarna på detta område har arbetat långsamt. I det avseendet instämmer jag helt i vad Ove Karlsson och Lilly Hansson sagt. Men vi använder oss ändå av den praxisen i den svenska riksdagen att utredningarna skall vara färdiga, innan vi tar ställning.

Det är möjligt att experterna har fått för stort inflytande inom psykiatrikervården. Det kan jag inte bedöma, men är det på det sättet får vi rätta till förhållandet.

Jörn Svensson sade att det är synd att socialutskottets socialdemokrater inte vågat någonting. Vi har vågat precis det som är vanligt i ett svenskt riksdagsutskott: att fatta ståndpunkt i de ärenden som vi har att ta ställning till, varvid vi tar hänsyn till de utredningar som pågår. Så enkelt är det.

I själva sakfrågan vill jag bara säga följande. Det finns en rad utredningar som pågår inom detta område. Låt oss slutföra dessa och gärna, om så behövs,

påskynda dem och göra dem effektiva.

Vi har brist på läkare inom psykiatrin. Läkarutbildningen i Sverige är stor, men det finns fortfarande naturligtvis bristområden som vi inte kommer ifrån. Dit hör utan vidare psykiatrin. Utskottet pekar på att det råder stora problem med den psykiatriska vården i övrigt, men att det samtidigt sker förbättringar både på den materiella och på den personella sidan. En förskjutning pågår till den öppna vården. Enligt sjukvårdshuvudmännens egna planer beräknas antalet besök i öppen vård öka från 700 000 år 1976 till 900 000 år 1982.

Detta vill jag bara ha sagt som ett exempel på hur man alltmer övergår från de slutna till de öppna vårdformerna inom psykiatrin.

Försöksverksamheten pågår bl. a. i Nacka, Värmdö och Luleå. Efter remissbehandlingen kommer socialstyrelsen att vid årsskiftet ta ställning till en ny form av vårdpolitik när det gäller psykiatrin, där vårdansvaret föreslås bli begränsat för sådana vårdbehov som bedöms kräva vissa insatser av medicinskt utbildad personal. Men socialstyrelsen anser också att det finns en rad områden som kan övertas av den samhälleliga socialvården.

Tiden tillåter tyvärr inte att jag fortsätter. Jag vill bara till slut yrka bifall till utskottets förslag.

CARL-HENRIK HERMANSSON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag begärde ordet bara för att socialutskottets ordförande försökte skapa något slags motsättning mellan mig och Jörn Svensson därför att jag i går hade sagt att socialutskottets initiativ att ordna en hearing i befolkningsfrågan var föredömligt. Han menade: Kan då socialutskottet vara så dåligt i dag, när utskottet framlägger det här betänkandet med anledning av bl. a. vpk-motionen om den psykiatriska vården?

Herr Karlsson! Även om jag prisade socialutskottet i går därför att man anordnade en hearing, är jag angelägen att understryka att det inte var något allmänt betyg för all framtid, för allt vad socialutskottet kan behaga säga.

I den konkreta frågan som nu diskuteras vill jag understryka att den motion som nu tas upp är en partimotion från vpk som jag självfallet helt står bakom. Jag delar också helt vad Jörn Svensson framfört i sina inlägg här i dag. Jag tycker att det är beklagligt att socialutskottet tar så lätt på den här frågan och inte kan biträda de rimliga och mycket välmotiverade krav som finns i vpk:s partimotion.

Det var bara denna anmärkning jag ville göra så att Göran Karlssons uttalande inte skall stå oemotsagt.

JÖRN SVENSSON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Detta var från Göran Karlssons sida ett osedvanligt krampaktigt och desperat försök att komma ifrån sakfrågan. Arbetarrörelsen tar sitt ansvar, proklamerar han. Det är det tråkiga, Göran Karlsson, att det har vi inte gjort. Om vi hade tagit vårt ansvar, såsom vpk nu försöker göra, då hade man inte suttit och tigit om denna fråga under tio års utredningsarbete. Då hade man inte under en så här lång tid struntat i att ta upp de

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

frågeställningar som bl. a. Lilly Hansson, jag och Ove Karlsson i dag har tagit upp.

Jag har gått tillbaka till protokollen, och jag kan ingenstans hitta att man diskuterat de här politiska övergripande frågeställningarna som rör utstöttningsproblematiken i skilda hänseenden och den psykiatriska vården. Man har tigit och undandragit sig diskussion samt hänvisat till utredningar, trots att man vetat att flera av dessa utredningar kommit och att de enligt arbetarrörelsens ståndpunkt är högst tvivelaktiga, oerhört bundna av traditionalistiska sjukdomsbegrepp och behandlingssynsätt och på intet sätt tar upp den stora sociala problematik som ligger i botten på allt det här. Det är vår sak inom arbetarrörelsen att lyfta fram detta. Det kommer vi inte ifrån.

Låt oss hellre ta det ansvaret och erkänna att det här förekommit försumligheter och sedan gå vidare. Men försök inte täcka över alla dessa långa års tystnad från politikernas sida i den här frågan!

När det gäller uttrycket halvnazistiska vårdmetoder är det inte så dramatiskt som Göran Karlsson försöker göra det till. Jag påpekade att det fanns en del filosofer som gett upphov till vissa typer av behandlingsmetoder och som öppet hade anslutit sig till nazistiska rörelser. Det var en bit i det hela. Det finns en annan bit, som inte är så tydlig men som vi bör uppmärksamma.

I krisens spår följer en ökad desperation och ångest hos människor i allmänhet. Detta leder hos många politiskt omedvetna, både ute bland allmänheten, bland läkare och t. o. m. bland enstaka socialarbetare – det förekommer i alla kategorier av befolkningen – till en sorts benägenhet att öka föraktet för och repressionen av de utstötta, dem som har det svårt, de alkoholiserade och dem som är avvikande i något avseende.

Det är människans ångest och rädsla som kan ta sig uttryck i rasistiska idéer eller i en återgång till gamla tvångsbetonade och i grunden också rasistiska behandlingsmetoder eller synsätt på patienter och människor. Det är inget ovanligt. Jag tror att vi i ideologins intresse skall vara mycket uppmärksamma på sådana tendenser.

GÖRAN KARLSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag sade att det är samma människor som står bakom det utskottsbetänkande som vi behandlar i dag och det utskottsbetänkande som C.-H. Hermansson var vänlig nog att berömma i går. Jag medger naturligtvis att betänkandena behandlar olika frågor. Men utskottets ledamöter försöker ju ändå att behandla alla ärenden sakligt. Då kan det inte vara rimligt att utskottet den ena dagen är mycket bra och den andra dagen befinner sig i botten. Det var bara det jag ville ge uttryck för.

Sedan går det inte, Jörn Svensson, att komma förbi påståendet om halvnazistiska vårdmetoder bara genom att hänvisa till vissa filosofer. Svara på den här frågan, Jörn Svensson: Använder svenska läkare och annan personal inom den psykiatriska vården halvnazistiska vårdmetoder? Svaret på den frågan är Jörn Svensson skyldig oss. Det går att svamla om arbetarrörelsens ideologi, men arbetarrörelsen utbildar vare sig läkare eller

annan personal inom sjukvården. Men vi är för vår del beredda – det understryker jag mycket kraftigt – att ta vårt ansvar för de människor som av olika anledningar slås ut och för de människor som vistas på våra vårdinrättningar.

Ge ett klart svar, Jörn Svensson: Vad menar ni med uttrycket halvnazistiska vårdmetoder? Är det sådana metoder som svenska läkare och andra inom svensk sjukvård använder?

Den frågan är Jörn Svensson skyldig att besvara.

JÖRN SVENSSON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall gå Göran Karlsson till mötes, även om jag förstår att han tar upp hela den här frågan om vårdideologin bara för att slippa ifrån det egentliga ansvaret för sin försummelse.

Vår kritik mot er i socialutskottet riktar sig inte mot någonting som ni gjort. Det är mycket möjligt att det hade blivit bra om ni gjort någonting i den här frågan. Vi kritiserar er i stället därför att ni inte har gjort någonting. Vi kritiserar er enorma passivitet, er rädsla för att ta itu med de här frågorna. Vi kritiserar er för att ni ständigt skjuter undan frågorna, och vi kritiserar er tystnad, som i dag hade varit kompakt om dessa båda motioner inte hade väckts.

Detta med auktoritär eller fascistoid människosyn och vårdideologi har två sidor. Om ett vårdsystem eller en vårdapparat i så hög grad baseras på tvång, dvs. på förnedring av människor och på att man berövar dem grundläggande fri- och rättigheter i 20 000 fall om året – med andra ord i oproportionerligt stor utsträckning – måste det botten i en syn på vård av människor, som kanske inte alltid är medveten – låt oss säga att den är omedveten – men som accepterar att denna enorma repression används. Det måste vara en mycket låg värdering av människan. Just detta sätt att värdera vissa kategorier av människor lägre än andra är ett framträdande drag i den fascistoida människosynen. På det sättet kan man säga att den speglas i en del av vårdideologin.

Därmed påstår jag inte att den svenska läkarkåren består av nazister eller något sådant befängd, men jag säger att tankegångar finns i den svenska vårdideologin som har denna typ av förankring. Det finns ett område, som Göran Karlsson mycket väl känner till, där detta framträder oerhört skarpt. Det finns nämligen ideologer och läkare i detta land – Göran Karlsson känner säkert dem till namnen – som på allvar hävdar att en viss grupp av psykiska avvikare, nämligen de som är narkotikaberoende, skall isoleras på särskilda öar, de skall skiljas från samhället i övrigt, behandlas som mindervärdiga smittospridare för att använda just de ord som används i en doktorsavhandling på området. Det må man väl ändå säga är en fascistoid och halvnazistisk människosyn på vården.

GÖRAN KARLSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! När Jörn Svensson talar om 20 000 tvångsintagna måste han göra gällande att samtliga som finns intagna på de psykiatriska sjukhusen är

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

tvångsintagna, för det är just det antal platser som sjukhusen har. Jörn Svensson får nog försöka att nästa gång han går till angrepp mot socialutskottet och dess, enligt hans förmenande, passivitet försöka att vara litet mera saklig än han var i dag.

Jörn Svenssons försök att klara sig ifrån sitt uttalande om halvnazistiska vårdformer imponerar sannerligen inte. Allt vad han lyckas åstadkomma för att ge bevis är att ange vad en enda person uttryckt i en doktorsavhandling. Nej, Jörn Svensson, på det sättet kan man inte misskreditera den svenska psykiatrin och den svenska sjukvården över huvud taget. Det är en björntjänst som Jörn Svensson gör den svenska sjukvården i det avseendet.

Men det finns andra länder, Jörn Svensson, som på mentalsjukhus spärrar in de människor, som söker fly till friheten. Det är skillnaden i mentalitet mellan vår ideologi och den ideologi, som omhuldas av Jörn Svensson.

LARS WEINEHALL (c):

Herr talman! Psykiatrin hör måhända inte till de mera heroiska specialiteterna inom svensk sjukvård. Det är ett arbete i vardagslag som mycket sällan uppmärksammas. Det ombesörjs av tiotusentals människor som hängivet går in för sin uppgift. Jag vill gärna instämma i den beskrivning som Lilly Hansson här har gjort.

Om man ställer den verkligheten i kontrast mot den redovisning Jörn Svensson lämnade, kan jag inte förstå annat än att det är två i huvudsak olika världar som beskrivs. Den ena är en tvärsäker föreläsning om psykiatrins grunder, inhämtade på ett teoretiskt underlag, den andra är en redovisning av verkligheten.

Jag har hört många föreläsningar i psykiatri och alla har ett gemensamt: en ödmjukhet och en osäkerhet om de exakta kunskaperna. Jag fick intrycket att Jörn Svensson försökte få in psykiatrin i sin förklaringsmodell på samhällsutvecklingen, men det är möjligt att man inte skall blanda ihop de här två sakerna. I varje fall tror jag inte att det skulle gynna de människor i Sverige som är föremål för psykiatrisk vård, om Jörn Svenssons förklaringsmodell skulle bli vägledande för vården.

Litet historieskrivning har vi haft. Vi fick höra om lobotomi och insulinchocker. Dessa är ju historia blott. Det var då det, och det innebar för de människor som drabbades av dem svåra negativa effekter. I dag har man gått ifrån de behandlingsmetoderna, men att ta detta till intäkt för en misslyckad psykiatri tjänar inte ändamålet att förbättra vården. Jag vill hävda att det från 1950-talet och fram till i dag har skett drastiska förändringar inom psykiatrin. Som Lilly Hansson sade började den stora förändringen med att hibernalet kom. Det blev en revolution på många sätt. Jag tror att det allra viktigaste var att patienterna därmed blev åtkomliga för någon form av terapi.

Men även andra former som kanske kan verka marginella i ett sådant här sammanhang kan illustrera skillnaden. Jag tror att sjukhusen också miljömässigt förändrades. Blommorna började komma i fönstren, saker började att

finnas på avdelningarna. Den miljöfattigdom som måste ha karakteriserat de tidigare sjukhusen började förändras.

Jörn Svensson gick därefter in på en analys av sjukdomsorsaker. Det är uppenbart att det finns många sociala förklaringar till psykiska sjukdomar, men att direkt säga att det inte finns någon genetisk predisposition, som man brukar säga, eller kort sagt en organisk grund för någon psykiatrisk sjukdom, är nog mer än vad någon annan vågar säga i varje fall i det här landet.

Beträffande vården vill jag erkänna att jag liksom Jörn Svensson har haft en tämligen teoretisk syn på vad tvånget innebär. Jag har tidigare haft uppfattningen att tvånget uteslutande är av ondo. Det som övertygat mig om att tvånget egentligen är en tillgång, om man använder det på ett vettigt sätt, är många kontakter med vårdpersonal, som säger att man just genom denna möjlighet kommer i kontakt med människor och får chansen att sätta i gång en kontinuerlig behandling.

I fråga om intagningar enligt lagen om sluten psykiatrisk vård visar den aktuella statistiken för nyintagningar att den 1967 var 28 % av alla intagningar. År 1976 var den 10 % av alla intagningar. Jörn Svenssons besked här som gav intrycket att den psykiatriska vårdenorerar i tvång och att denna utveckling fortsatt är alltså inte riktigt.

Drogmissbruket är ett mycket svårt problem, men att ta missbruket i allmänhet till intäkt för att vi inte skall använda mediciner inom psykiatrin är ett alltför enkelt sätt att resonera. Det visar sig ju att man genom tablettmedicinering ger patienter möjlighet att börja strukturera sitt kaos. Jag vill bestämt hävda att detta är en tillgång för människorna.

För framtiden måste olika vägar kombineras, olika behandlingsmetoder, sociala rehabiliteringsåtgärder, inbegripet service, dagcenterverksamhet och liknande och slutligen en decentraliserad öppenvård. Jag är övertygad om att vi på den vägen kan få en bättre och mera mänsklig psykiatri för framtiden.

JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Först till frågan om tvånget. Det återstår att förklara – ingen har förklarat för mig – varför frekvensen tvångsomhändertaganden på psykiatrisk indikation här i Sverige är så extremt hög. Varför måste den vara det? Är svenskarna galnare än andra? Vi vet att det inte beror på det. Det måste bero på någonting annat. Det måste bero på benägenheten att utöva tvång, på tron att tvånget är nödvändigt även i en mängd fall där det uppenbarligen inte är så.

Sedan till frågan om teori. Det är litet förvånande att en del praktiker har så liten kännedom om den vetenskapliga diskussion som pågår bland andra praktiker ute i världen. Svensk psykiatri är relativt efterbliven vetenskapligt sett. Dess forskningsaktivitet är låg och dess vetenskapliga diskussion alls inte speciellt intressant. I en rad andra länder, i olika delar av världen f. ö., är diskussionen mycket mer avancerad, och där är den inte enbart psykiatrisk utan allmänt vetenskapsteoretisk. I den diskussionen kritiseras oerhört skarpt och på ett förödande sätt det genetiska synsättet som alltså spelar så stor roll.

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

Man kan inte ärva benägenhet för egenskaper. Man kan inte ärva benägenhet för psykiatriska sjukdomar. Däremot kan man ärva benägenhet för fysiska sjukdomar, men det är någonting helt annat. Man ärver morfologiska egenskaper, som är fysiska och tar sig uttryck i en disponibilitet för vissa åkommor. Men eftersom det handlar om människans medvetande, helt andra kategorier, kan man inte genetiskt ärva någonting som har att göra med ens föreställningsvärld och dess sätt att förhålla sig. Det är teoretiskt omöjligt. Det är den ståndpunkt vetenskapen nu har. Det vore nyttigt om svenska psykiatrer äntligen börjar acceptera detta och inte väntar i ytterligare 20 år innan de är klara över vad internationell vetenskap har kommit fram till.

Man kan med kemiska preparat aldrig häva en depression. Det är felaktigt att säga att man kan häva en depression. Man kan få depressionens yttre uttryck att försvinna – vad det nu skall vara för vinning med det. Patienten blir skenbart lugnare, men hela problemet finns kvar. När det gäller den psykotiska människan säger man: Kan vi inte få psykotikern lugn så kan vi inte tala med honom. Jovisst kan man tala med en psykotiker – på psykotikerns språk. Det är bl. a. vad Ronald Laing, den banbrytande brittiske barnpsykiatern, har gjort. Psykotikern har nämligen sitt språk, sin föreställningsvärld, sina andliga intellektuella strukturer. Det gäller att lära sig det språket. Då kan man nå fram till problemets kärna.

LARS WEINEHALL (c):

Herr talman! Vad beträffar det stora antalet tvångsomhändertaganden i Sverige jämfört med andra länder, så har jag inte sett någon analys på det. Men kan det möjligen vara så att vi har kortare intagningsperioder i Sverige än i andra länder, dvs. att vi har en mera utbyggd öppenvård som gör att människorna kortare perioder befinner sig i tvångssituationer, och att statistiken därför inte är jämförbar mellan olika länder?

Vi skall kanske inte fortsätta diskussionen om huruvida det finns någon som helst organisk förklaring till psykiatriska sjukdomar. Jag betvivlar att det i dag är någon i världen som kan stå upp och säga att det finns ingen organisk förklaring. Jag tror ingen vill hävda det så kategoriskt.

När det gäller synen på droger och mediciner är det uppenbart att tabletter och mediciner är ett sätt att komma i kontakt med den deprimerade, och inte ett sätt att lösa den deprimerades problem. Men det trodde jag var en självklarhet även för Jörn Svensson.

Jag avslutar mitt inlägg här, för att det inte skall bli en alltför lång diskussion.

JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Jag vet inte om Lars Weinehall är läkare. Är han det, så bör han skilja på begreppet organiskt och begreppet genetiskt. Att det inte finns några genetiska orsaker utesluter inte att det i och för sig kan finnas organiska sådana. Om någon slår mig i huvudet, så kan naturligtvis det resultera i att jag får hjärnhinneinflammation, men det kan också resultera i olika former av

nedsatt psykisk förmåga. Den typen av avvikelser är givetvis organiskt betingad, men den är inte genetiskt betingad – jag har inte ärvt den. Det är skillnaden.

Till Lars Weinehalls förmodan att det höga våldsinslaget i den svenska psykkapparaten skulle bero på att vi i Sverige har en mer utbyggd öppenvård än andra länder kan jag säga, att såvitt jag erinrar mig av den statistik jag har läst i utredningarna är det precis tvärtom. Proportionen öppenvård i ett stort antal andra länder är betydligt gynnsammare än vad den är i Sverige. Sverige har en större proportion sluten vård i förhållande till öppenvården. Orsaken kan alltså inte vara den som Lars Weinehall förmodade. Det återstår alltså att förklara den enorma frekvensen av den här typen av omhändertaganden.

Så till frågan om behandlingen. Jag uppsöktes för kort tid sedan av en uppenbart psykotisk kvinna som namngav en domare i en domstol och påstod att han hade våldtagit henne och stulit en mycket stor summa pengar från henne. Självfallet var detta en uppenbart felaktig information. Det var inte sant i den direkta meningen. Men taget i en annan språklig mening betydde det att domaren hade fattat vissa administrativa beslut som berövade den här kvinnan hennes möjligheter att handla, att agera fritt osv. – huruvida det var nödvändigt eller ej tar jag inte ställning till. I den bemärkelsen hade domaren alltså berövat kvinnan en viktig del av hennes identitet, och på sitt psykotiska språk sade hon då att han hade våldtagit henne och stulit hennes pengar. Vad hon i verkligheten sade på vanlig svenska, det var: Han har angripit mig och försökt beröva mig de grundläggande delarna av min existens. Och det var ju faktiskt i viss mening sant. Hon använde ett psykotiskt språk, men det var i sig en riktig, om än subjektiv, beskrivning av hur det förhöll sig.

Jag tror att svenska psykiatrer borde ägna sig litet mera åt att på detta akttningsfulla och mer jämlika sätt söka tolka de psykotiska signalerna och det psykotiska språket hellre än att stoppa i människor tabletter för att de skall bli lugna och mindre besvärande.

LARS WEINEHALL (c):

Herr talman! Först vill jag göra ett tillrättaläggande, eftersom det måste ha uppstått ett hörfel – möjligen kan jag ha uttryckt mig felaktigt. Vad jag beskrev var tvångsintagningarna, inte vårdtillfällena. Jag hävdade alltså att eftersom vi i Sverige, som jag förmodar, har korta tvångsperioder, så kan det därigenom bli ett större antal tvångsomhändertaganden. Det kan alltså på så sätt bli flera sådana under ett år, och det kan vara anledningen till att den svenska statistiken här visar högre siffror än andra länders statistik.

Jag vill vidare gärna hålla med Jörn Svensson om att det är angeläget att vi försöker tolka det psykotiska språket. Jag förmodar att det är utomordentligt svårt och någonting som kräver lång erfarenhet. Men jag vill peka på att tvångsåtgärden i många fall vidtas på grund av att en människa inte är i stand att ta vård om sig själv, eller att en fortsatt icke-tvångssituation skulle innebära en fara för hennes eller någon annans liv. I sådana fall hjälper ju inte en terapibehandling, utan där måste andra åtgärder vidtas.

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Utvecklingen av
den psykiatriska
vården m. m.*

Men, som sagt, en ökad kunskap och förmåga att tolka det psykotiska språket står, som jag upplever det, inte i strid med andra behandlingsformer. Det viktiga i det här sammanhanget är att vi kombinerar olika vägar att gå för att uppnå bästa möjliga resultat.

JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Jag vill ta upp två punkter.

För det första: Även om man räknar bort de upprepade tvångsintagningarna, så kvarstår att 12 000 människor drabbas. Det är ett mycket högt tal, hur man än räknar. Jag har begärt en förklaring till detta men tyvärr inte fått någon.

För det andra och till sist: Nej, det är inte likgiltigt om man lär sig det psykotiska språket i en terapisituation och sedan struntar i den övriga terapeutiska atmosfären. Om den är tvångsbetonad och repressiv, gammaldags och ålderdomlig, då får patienten eller klienten aldrig ett sådant förtroende för terapeuten att någon språklig dialog uppstår som kan leda till en lösning av konflikten. Förtroendet är ju oerhört centralt, och det är förtroendet som skadas i en tvångsbetonad och auktoritär atmosfär.

LARS WEINEHALL (c):

Herr talman! Jag tror inte vi kan komma överens i det här avseendet. Men jag skulle avslutningsvis vilja rekommendera Jörn Svensson – mot bakgrund av beskrivningen nu senast av gammalmodig atmosfär – att ta ett halvårs pryo på någon sluten psykiatrisk vårdavdelning vid en helt vanlig klinik.

Jag är övertygad om att Jörn Svensson skulle komma tillbaka till kammaren med nya idéer och att detta i sin tur skulle innebära mycket för vården.

Vi måste kombinera teori och praktik.

Överläggningen var härmed slutad.

FÖRSTE VICE TALMANNEN: Utskottets hemställan företas till avgörande på sådant sätt, att propositioner ställs särskilt i fråga om vartdera av de motionsyrkanden som behandlas i detta moment.

Motionen nr 727 av Lars Werner m. fl.

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels denna motion, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Jörn Svensson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller socialutskottets hemställan i betänkandet nr 42 såvitt avser motionen nr 727 av Lars Werner m. fl. röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen.

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

Ja – 279
Nej – 13
Avstår – 1

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

Vissa sjöfartsfrågor

Motionen nr 1396 av Ove Karlsson m. fl.

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels denna motion, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Ove Karlsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller socialutskottets hemställan i betänkandet nr 42 såvitt avser motionen nr 1396 av Ove Karlsson m. fl. röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen.

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

Ja – 242
Nej – 47
Avstår – 3

§ 6 Föredrogs

Socialutskottets betänkande

1977/78:43 med anledning av motion om ändringar i lagen (1964:143) om bidragsförskott

Utskottets hemställan bifölls.

§ 7 Vissa sjöfartsfrågor

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1977/78:25 med anledning av propositionen 1977/78:166 om vissa sjöfartsfrågor jämte motioner.

I propositionen 1977/78:166 hade regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen

dels att anta inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg,

dels att bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att under tiden den 1 juli

1978—den 30 juni 1979 ikläda staten garantier till svenska rederier till högst det belopp som den 1 juli 1978 resterade av det garantibelopp om 500 000 000 kr. som beslöts av riksdagen med anledning av förslag i propositionen 1976/77:146.

Vissa sjöfartsfrågor

I detta sammanhang hade behandlats motionerna
1977/78:1934 av Sven Mellqvist m. fl. (s), vari hemställts

1. att riksdagen i fråga om översyn av reglerna för s. k. bare-boat charter gav regeringen till känna vad som anförts i motionen,
2. att riksdagen skulle anhålla hos regeringen att erforderliga åtgärder vidtogs för att tillgodose vad som anförts i motionen angående den statliga upphandlingen av sjöfraktstjänster, och

1977/78:1935 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari föreslagits att riksdagen beslutade

1. att avslå regeringens förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg samt att hos regeringen hemställa om utarbetande av förslag till lag om förbud mot överlåtelse av fartyg till stater med s. k. bekvämlighetsflagg,
2. att avslå propositionen i vad gällde kreditgarantier med kvarvarande belopp av tidigare beslutade 500 milj. kr. till skeppsfarten,
3. att likviditetsstöd i form av kreditgarantier på 100 milj. kr. skulle utgå till den mindre skeppsfarten under tiden fram till den 30 juni 1979.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen med bifall till propositionen 1977/78:166 och med avslag på motionen 1977/78:1935, yrkandet 1, skulle anta inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg,
2. att riksdagen med bifall till propositionen 1977/78:166 och med avslag på motionen 1977/78:1935, yrkandena 2 och 3, bemyndigade fullmäktige i riksgäldskontoret att under tiden den 1 juli 1978—den 30 juni 1979 ikläda staten garantier till svenska rederier till högst det belopp som den 1 juli 1978 resterade av det garantibelopp om 500 000 000 kr., som beslöts av riksdagen med anledning av förslag i propositionen 1976/77:146,
3. att riksdagen skulle
 - a. avslå motionen 1977/78:1934, yrkandet 1.
 - b. avslå motionen 1977/78:1934, yrkandet 2.

Följande två reservationer hade avgivits av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson och Olle Östrand (samtliga s):

1. beträffande bare-boat charter, vari reservanterna ansett att utskottet under 3 a bort hemställa
att riksdagen skulle med anledning av motionen 1977/78:1934, yrkandet 1, som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anfört rörande reglerna för bare-boat charter,

2. beträffande upphandling av frakttjänster, vari reservanterna ansett att utskottet under 3 b bort hemställa

att riksdagen skulle med anledning av motionen 1977/78:1934, yrkandet 2, som sin mening ge regeringen till känna att erforderliga åtgärder borde vidtas för att tillgodose vad som anförts i motionen angående den statliga upphandlingen av sjöfrakttjänster.

BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! I trafikutskottets betänkande nr 25 behandlas regeringens förslag om förlängning ytterligare ett år av temporära åtgärder som riksdagen – i avvaktan på resultatet av den sjöfartspolitiska utredningen – beslutade om för ett år sedan. Det gäller dels likviditetsstöd till rederier i form av statliga kreditgarantier, dels lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg. Med anledning av motionskrav behandlas också frågan om uthyrning av obemannat fartyg och dessutom frågor som rör statlig upphandling och utnyttjande av bekvämlighetsflaggade fartyg i sådana fall.

Från socialdemokratiskt håll har vi i likhet med de ombordanställdas organisationer gjort uttalanden mot systemet med bekvämlighetsflaggning av fartyg. Vi anser alltså att bekvämlighetsregistrering är ett ovälkommet inslag i den internationella sjöfartsnäringen och reagerar starkt mot bekvämlighetsflaggning av svenska fartyg. Det är enligt vår uppfattning nödvändigt med lagstiftning som hindrar sådan utflaggning.

Vi slog i vår motion i anslutning till det förslag som regeringen presenterade förra året fast, att den då föreslagna lagstiftningen måste kompletteras med relativt vittgående tillämpningsbestämmelser för att förhindra att man kringgår syftet med lagstiftningen, nämligen att få kontroll över utflaggningarna. Så har i viss mån skett genom den förordning, "Om tillstånd till överlåtelse av fartyg", som gällt sedan förra året. Enligt denna förordning skall fråga om tillstånd prövas av kommerskollegium i samråd med riksbanken. Om ett ärende har större principiell betydelse eller allmän räckvidd, skall kommerskollegium höra sjöfartsverket och med eget yttrande underställa ärendet regeringens prövning. Sådan prövning hos regeringen skall också ske, om de ombordanställdas organisationer har motsatt sig bifall till ansökan. Den ordningen tycks ha fungerat, och syftet med lagstiftningen – att svensk sjöfart så långt möjligt skall drivas under svensk flagg – har hittills uppnåtts. Det är bra, och vi utgår ifrån att prövningen av fartygsöverlåtelser även under det år som lagstiftningen nu föreslås förlängd med skall ske på ett sådant sätt och under sådan kontroll att syftet med lagstiftningen uppfylls och inte kringgås.

Men, herr talman, regeringen aviserar nu översyn och ny lagstiftning som gäller möjligheten till uthyrning av fartyg, s. k. bare-boat charter. Vi konstaterade redan förra året att konsekvenserna av en sådan uthyrning skulle kunna bli mycket likartade dem som skulle uppkomma vid utflaggning.

Regeringen menar att en sådan uthyrning till utländsk befraktare för en svensk redare, som till följd av det internationella konkurrensläget finner det

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

Vissa sjöfartsfrågor

omöjligt att sysselsätta ett fartyg, kan framstå som ett alternativ till försäljning. Det sägs att ett sådant arrangemang kan vara att föredra även från allmän synpunkt, eftersom fartyget då kan behållas under svensk flagg. Jag vill betona orden "under svensk flagg".

Mot bakgrund härav vill vi socialdemokrater i utskottet återigen understryka vikten av att lagstiftning och tillämpningsföreskrifter utformas så att syftet med lagstiftningen om utflaggning inte kan kringgå. Innan ställning tas till ny lag och nya regler för bare-boat charter anser vi det synnerligen angeläget att denna fråga behandlas i samråd med de anställdas organisationer.

Bare-boat charter, dvs. uthyrning av obemannat fartyg, har mycket nära samband med begreppet "överlåtelse av fartyg", dvs. överlåta fartyg till person, fysisk eller juridisk, i utlandet. Med andra ord utflaggning av fartyget.

Bare-boat charter innebär att svenskt fartyg får, som det heter i regeringens proposition, hyras ut till "utländskt rättssubjekt". Fartyget hyrs ut obemannat. Det enda som skulle kunna bli svenskt ombord blir en befälhavare med svenskt pass i befälhavarhytten och den svenska flaggen i aktern på fartyget. Besättning, avtal, förhållanden i övrigt skulle helt kunna bli beroende på vem den är som hyr fartyget och var denne hör hemma i världen.

Om denna form av upplåtelse av fartyg blir möjlig, blir också svensk flagg endast en täckmantel för bekvämlighetssjöfart. Svensk flagg skulle fylla samma funktion som exempelvis Liberias eller Panamas flaggor. Ändå skulle det kunna sägas att kravet på att sjöfarten bedrivs under svensk flagg är uppfyllt. Men, herr talman, var det så regeringen menade, när den i propositionen förra året skrev att "svensk sjöfart så långt möjligt skall drivas under svensk flagg"?

Jag kan knappast tro att riksdagens majoritet tänkte sig en sådan tolkning när vi förra året tog beslut som gäller den svenska handelsflottan. Jag vet, herr talman, att vi socialdemokrater med "sjöfart under svensk flagg" avser fartyg där man tillämpar principer i enlighet med svensk lagstiftning, exempelvis arbetsrätt, rätt att sluta kollektivavtal, svensk sociallagstiftning och andra ur svensk synpunkt viktiga principer.

Vi tog upp detta i vår motion i anslutning till det som i propositionen antytts om bare-boat charter. Vi socialdemokrater ville ha dessa synpunkter med i utskottsbetänkandet, åtminstone att riksdagen förutsatte att svenska rättsprinciper och sociala förhållanden skulle föreskrivas bli beaktade, om bare-boat charter av fartyg skulle övervägas.

Det blev ett bestämt nej från de borgerliga ledamöterna i utskottet. Det är förvånande att samtliga borgerliga ledamöter, liberaler och andra som säger sig förespråka jämställdhet, kategoriskt sade nej. Det oroar. Vad kan hända med alla dem som har sin utkomst från vår handelsflotta, om den skall bemannas med lågavlönade Hongkongineser eller filippiner? Vad kan hända med alla dem som arbetar i olika befattningar på rederikontoren, om en stor del av administrationen blir överflödig och sköts från kontor i andra länder, där gott utbyte för den som lever på affärs- och kapitalintäkter är det

väsentligaste och där även lagarna är utformade med hänsyn därtill?

Herr talman! Vem kan det "utländska rättssubjekt" vara som skall hyra de fartyg som det talas om i propositionen? Det finns mer än ett företag i länder som exempelvis Liberia som har svenska rederikoncerner – dotterbolag med andra ord – bakom sig. Om ett sådant bolag till en låg penning hyr moderbolagets svenska fartyg, vart går då vinsten på hyresavtalet? Den som hyr ut billigt gör förlusten, den som hyr in billigt gör vinsten. Vart tar vinsten av sjöfart i bare-boat charter under svensk flagg, som det så vackert heter, vägen, herr talman! Blir det till Sverige? Kommer den svenskt sjöfartsnetto till godo? Främjas den sjöfart som fortfarande på det gamla hederliga sättet seglar under svensk flagg? Hur påverkas konkurrensen för den sistnämnda formen av sjöfart?

Och var hamnar förlusterna på den sortens uthyrning och sjöfart? Jo, det blir självfallet i moderbolaget i det land som håller med flaggen, dvs. i Sverige!

Det mottagande våra påtalanden om uthyrning av obemannade svenska fartyg fick vid utskottsbehandlingen gör att såväl vi som berörda löntagare känner ovisshet och oro inför vad som skulle kunna ske. Kapitalet känner inga gränser, herr talman. Vi har under den tidigare regeringen fört en kamp för att motverka följderna härav. Därför har vi reserverat oss mot utskottsbetänkandet, och vi vill redan nu ge en anvisning om var vi står när det gäller att utforma regler för bare-boat charter. Frågan skall sedermera – om den vidare aktualiseras – föreläggas riksdagen. Det är ofrånkomligt.

Vad sedan gäller frågan om statlig upphandling av sjöfraktstjänster har ju riksdagen för flera år sedan efter socialdemokratiska motionskrav begärt att bekvämlighetsflaggade fartyg ej skall få komma till användning annat än i yttersta undantagsfall.

Frågan har redan varit hos den s. k. flaggutredningen. Nu ligger den hos sjöfartspolitiska utredningen. Regeringen tycks inte ens vilja ta i frågan, men vi anser att riksdagsbeslutet bör följas upp. I enlighet med det tidigare riksdagsbeslutet borde en anvisning komma in i upphandlingskungörelsen. Men av någon anledning tycks varken regering eller borgerlig utskottsmajoritet här klart vilja gå emot det system som bekvämlighetsflaggning av fartyg innebär. Fartyg som kör billigare därför att de går vid sidan av traditionella regler och förordningar – eller, som sjöfolket säger, fiffelflaggade fartyg – är fortfarande genom kungörelse ej uteslagna från den upphandling av sjöfraktstjänster som statliga verk och myndigheter gör. Där vill vi ha en ändring, herr talman, och det kräver vi i den socialdemokratiska reservationen 2.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 1 och 2 i trafikutskottets betänkande nr 25.

TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Bekvämlighetsflaggade fartyg är ett ständigt gissel för sjöfolket. De svenska rederiernas strävanden att utflagga sina fartyg har ökat i takt med kapitalismens kris. Redarkapitalet ser i detta förfaringsätt en möjlighet att göra större profiter. Enligt gjorda beräkningar kan ett rederi

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

Vissa sjöfartsfrågor

minska sina omkostnader med mellan 40 och 50 %, dvs. ett fartyg som normalt har en dygnskostnad på 18 000 å 19 000 kr. kan komma ned under 10 000 kr.

Men detta sker på besättningens bekostnad i form av sämre löner och otillfredsställande arbets- och boendemiljöer. Det sker också på bekostnad av sjöfolkets säkerhet. En mångårig och hård kamp har förts från Svenska sjöfolksförbundets sida för att få till stånd drägligare arbets- och säkerhetsbestämmelser ombord på fartyg under bekvämlighetsflagg. Till en början var det i regel utländska fartyg det handlade om, som hämtade sina besättningar i länder med svaga fackliga organisationer. Ingen kan då på ett tillfredsställande sätt ta vara på de ombordanställdas intressen. I många fall har dessa aktioner, som Sjöfolksförbundet tillsammans med Internationella transportarbetarefederationen, ITF, drivit, lett fram till väsentliga förbättringar beträffande löner och andra arbetsförhållanden ombord.

I dag handlar det i inte obetydlig omfattning om svenska fartyg som sätts under bekvämlighetsflagg. Det sker enbart på grund av redarnas jakt på största möjliga profit. Att sjöfolket ställs utan arbete eller tvingas acceptera sämre löne- och arbetsförhållanden struntar redarkapitalet i.

Professor Folke Schmidt tog upp denna fråga i en artikel i Dagens Nyheter för några år sedan. Jag skall här återge några av de synpunkter han förde fram. Han skrev bl. a. följande efter det att han satt redarnas skattevinster i samband med bekvämlighetsflaggning:

”Det otäcka ligger dock främst på ett annat håll. Fartyg under bekvämlighetsflagg representerar ett kapital utanför varje samhällelig kontroll. Det är inte övervakat av myndigheter. Inte heller står det under trycket från en offentlig opinion. Bekvämlighetstonnaget uppvisar därför den otyglade kapitalismens avigsidor.”

Folke Schmidt skriver vidare:

”Lagstiftningen om säkerhet till sjöss är nästan betydelselös om myndigheten inte utövar effektiv kontroll. Vad ett bekvämlighetsland kan göra är knappast mer än att som Liberia utse en undersökningskommission vid allvarliga fartygsolyckor. Intill dess att olyckan är framme förekommer ingen kontroll redan av den anledningen att fartyget aldrig kommer till hamn i bekvämlighetslandet. Det har också visat sig att sjöolyckor med fartyg under bekvämlighetsflagg ofta beror på försummelser som knappast förekommer när fartyget är från ett gammalt sjöfartsland.”

Och visst har Schmidt rätt när han säger att det handlar om otyglad kapitalism. Produktion för profit är kapitalism, och den är alltid otyglad. Det svenska redarkapitalet skiljer sig helt naturligt inte från kapitalet i övrigt i vårt land. Det är en betydande del av denna kapitalism som agerar efter samma premisser – högsta möjliga profit på satsat kapital.

Och visst har Schmidt rätt när han säger att de bekvämlighetsflaggade fartygen orsakar de flesta haverierna till sjöss. Det har visat sig att bekvämlighetsflaggade tankfartyg har en andel av hela tanktonnaget som uppgår till ungefär 25 %. Men dessa tankfartyg svarar för mer än hälften av haverierna inom tankfarten.

Vänsterpartiet kommunisterna har med skärpa vänt sig mot att svenska fartyg sätts under bekvämlighetsflagg. Vårt parti motionerade 1977 under den allmänna motionstiden och i samband med den borgerliga regeringens förslag om införandet av den i dagligt tal kallade utflaggningslagen. Vpk krävde i båda motionerna att riksdagen skulle uttala att överförande av svenska fartyg under s. k. fiffelflagg skulle förbjudas och att regeringen skulle få i uppdrag att lägga fram förslag till lag om sådant förbud.

Motionerna avslogs av de övriga riksdagspartierna, inkl. socialdemokraterna. Vpk har inte ändrat uppfattning i frågan. Det är också helt naturligt att vi också i år reser samma krav på förbud mot utflaggning, när regeringen föreslår att utflaggningslagen skall gälla ytterligare ett år. Det är ju det som föreslås i propositionen 1977/78:166 och som ett enhälligt trafikutskott ställt sig bakom. Det förvånar oss inte att de borgerliga partierna ställer upp på redarkapitalets sida och på alla sätt ger det sitt stöd.

Däremot anser vi att det är egendomligt och oförsvarligt att de socialdemokratiska ledamöterna i trafikutskottet också ställer upp på redarnas sida och hjälper dem att underlätta utflaggningen. Det kan ju inte vara främmande för socialdemokraterna att sjöfolket inte på något sätt är förtjust i utflaggningen. Jag förutsätter att man läser tidningen Sjömannen. Det finns nära nog inte ett enda nummer av denna tidning som inte tar upp problemet med utflaggningen. I t. ex. nr 4 år 1978 ägnar tidningen en ledare åt utflaggningen. Rubriken har följande lydelse: "Låt inte dessa djävla parasiter existera i fortsättningen." Under rubriken följer en ingress som har formulerats så här:

"Få medlemmar kan väl vara omedvetna om att Sjöfolksförbundet de senaste åren fört en hård nationell kamp för att förhindra svenska redare att sätta fartyg under fiffelflagg och därmed beröva svenskt sjöfolk deras jobb.

Men kampen förs inte bara nationellt. Även internationellt agerar förbundet med all kraft mot flaggfifflet och den hänsynslösa exploatering av sjöfolk som detta innebär."

I nr 2 år 1978 av tidningen Sjömannen kritiscras också på ledande plats utflaggningens tillämpning. Sjöfolksförbundets representant motsatte sig överlåtelse av Rederi AB Salenias M/S San Benito. Förbundets ordförande ansåg att överlåtelsen stred mot sjöfolkets intresse. Men sedan frågan underställts regeringen bifölls rederiets begäran om överlåtelse. Lagens andemening åsidosattes helt av den borgerliga regeringen. Storfinansens väl går före arbetarnas.

Inte heller denna stort uppslagna artikel i Sjömannen kan ha undgått alla socialdemokratiska ledamöter i trafikutskottet. Nog borde man på socialdemokratiskt håll ha tagit sig en funderare på lämpligheten att förlänga giltigheten för den s. k. utflaggningslagen. Men fortfarande finns det naturligtvis möjlighet för socialdemokraterna att skilja sig från borgerliga regeringens förslag genom att rösta med vpk:s motion 1935, vari krävs att utflaggningslagen skall upphöra att gälla och att förslag till lag om förbud mot utflaggning av svenska fartyg föreläggs riksdagen.

Den borgerliga regeringen är också i detta ärende inkonsekvent. I det nu behandlade förslaget vill man underlätta utflaggning av svenska fartyg – mot sjöfolkets intressen och mot allmänt intresse. Det är bara redarna som har intresse av ett sådant förfarande.

I propositionen 1977/78:152 föreslås att riksdagen skall godkänna ILO:s konvention nr 147 om miniminormer i handelsfartyg. Regeringens talesman uttalar där att man med godkännandet avser att konventionen skulle bli ett viktigt instrument mot bekvämlighetsflaggade fartyg. På s. 20 i nämnda proposition sägs följande: "Genom sitt breda tillämpningsområde framstår den som ett speciellt viktigt instrument i strävandena att motverka förekomsten av undermåliga fartyg, i synnerhet sådana som är registrerade under bekvämlighetsflagg. För ett land som Sverige, som länge i olika internationella sammanhang har arbetat för att främja säkerheten till sjöss och förbättra förhållandena för de ombordanställda, framstår det därför som angeläget att konventionen nr 147 får en så bred anslutning som möjligt."

Det ena förslaget underlättar för svenska redare att flagga ut fartyg, och det andra förslaget skall motverka förekomsten av bekvämlighetsflaggade fartyg.

Vänsterpartiet kommunisterna yrkar avslag på regeringens förslag att rederierna skall få möjlighet att utnyttja resterande del av det garantibelopp på 500 milj. kr. som beviljades av 1977 års riksdag men inte helt utnyttjats. Vi anser att de större rederierna inte är i behov av dessa kreditgarantier. Det visar f. ö. utnyttjandet av det belopp som genom riksdagsbeslutet ställdes till rederiernas förfogande. Detta belopp har inte tagit i anspråk mer än till ca 60 %.

Däremot anser vpk det försvarbart att ge den mindre skeppsfarten ekonomiska garantier för framtidssatsning och vidareutveckling. Det kan vara både samhällsekonomiskt och trafikpolitiskt riktigt att ge det mindre tonnaget ett visst stöd.

En ökad satsning på kust- och insjöfart är nödvändig från både regionalpolitisk synpunkt och miljösynpunkt. Mycket av det gods som i dag fraktas på våra landsvägar med tunga lastbilar kunde med väsentliga fördelar transporteras sjövägen på mindre fartyg och med ett modernt utvecklat prämtransportsystem. Här finns det möjligheter att spara energi och samtidigt minska de avgas- och bullerproblem som den tyngre lastbilstrafiken alltid för med sig. Dessutom är sjötransporter flera gånger billigare än lastbilstransporter. Men en sådan satsning måste sammankopplas med en upprustning av våra inre vattenvägar och kanaler. Det krävs också en sanering och modernisering av aktuella hamnar. Dessa frågor bör ingå i en helhetsbedömning av trafikfrågorna.

Vpk har därför i motionen 1935 föreslagit att likviditetsstöd i form av kreditgarantier på 100 milj. kr. skall utgå till den mindre skeppsfarten under tiden fram till den 30 juni 1979.

Herr talman! Jag yrkar bifall till vpk-motionen 1935.

BIRGER ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill i anslutning till vad Tommy Franzén säger korrigera några av hans uttalanden och hans mycket kraftiga angrepp på socialdemokratiska ledamöter i trafikutskottet.

Sjöfarten är i dag, Tommy Franzén, en näringsgren som lever under mycket trängda förhållanden. Världshandeln har inte fått den omfattning som man tidigare räknade med. Det är en överkapacitet inom sjöfartssektorn. Det är ett ofrånkomligt faktum.

När sedan Tommy Franzén angriper oss för att vara med och stödja bekvämlighetsflaggningen kan han inte ha läst vare sig utskottsbetänkandet eller våra motioner. Tommy Franzén sätter likhetstecken mellan bekvämlighetsflaggning och utflaggning. Vi har accepterat utflaggning på vissa villkor, men vi har inte accepterat utflaggning till s. k. bekvämlighetsland. Vi har accepterat utflaggning till annat traditionellt sjöfartsland, men vi har sagt att det skall ske under följande förutsättning: Om man flaggar ut ett fartyg till annat traditionellt sjöfartsland, skall ett annat när det gäller sysselsättningen likvärdigt fartyg anskaffas som skall gå under svensk flagg. Det förhållandet att vi har accepterat regeln om utflaggning i vissa fall hänger samman med att man i vissa länder av protektionistiska skäl måste ha sitt eget lands flagga vajande i aktern på de fartyg som går där. För att svensk sjöfart över huvud taget skall ha en chans att vara med har man fått registrera fartyget i det främmande landet. Och det finns ytterligare en del fall där vi har kunnat acceptera utflaggning, t. ex. till brittisk eller annan flagg från traditionellt sjöfartsland.

Bekvämlighetsregistreringen behöver jag inte orda mer om. Den har vi kraftigt fördömt från socialdemokratiskt håll. Det borde Tommy Franzén känna till, och det vet man inte minst på Svenska sjöfolksförbundet, Svenska fartygsbefälsföreningen och Svenska maskinbefälsförbundet, dvs. samtliga de förbund som organiserar till sjöss anställda i Sverige.

TOMMY FRANZÉN (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Den lagstiftning om utflaggning som vi har, Birger Rosqvist, och som man alltså här vill förlänga, innebär i praktiken möjligheter till utflaggning även till bekvämlighetsland. Det skall också särskilt understrykas att utflaggningen även drabbar hamnarbetarna. Antalet anlöp i svenska hamnar av bekvämlighetsflaggade fartyg ökar ständigt – det är en klar tendens. Det innebär försämrade arbetsförhållanden för hamnarbetarna. I dessa fartyg är i regel den maskinella utrustningen, exempelvis vinschar och lyftbommar, undermålig. Det ökar olycksfallsriskerna för dem som skall utföra lossnings- och lastningsarbetet.

Så till frågan om Sjöfolksförbundets inställning till utflaggningen och bekvämlighetsflaggningen. Det vore naturligtvis önskvärt att de socialdemokratiska ledamöterna ville ha till stånd ett samråd med Sjöfolksförbundet när det gäller utflaggningen likaväl som när det gäller bare-boat charter. Jag håller med Birger Rosqvist om vad han sade om farorna med bare-boat charter. Men den socialdemokratiska reservationen ansluter sig i princip till lagen om

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

Vissa sjöfartsfrågor

utläggningen. Det är alltså en svag reservation. Vi kommunister – liksom sjöfolket och deras fackliga organisation – kan inte acceptera utläggningen och kan därmed inte heller stödja den vaga viljeyttring som den socialdemokratiska reservationen utgör. I den vill man återigen från socialdemokratiskt håll godkänna den borgerliga regeringens utläggningspolitik. Jag skulle vilja att Birger Rosqvist försvarade att socialdemokraterna i reservationen inte yrkar på ett samråd och på att man skall följa vad Sjöfolksförbundet sagt när det gäller utläggningen.

BIRGER ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är på det sättet att utlägningsärenden skall handläggas i samråd med de ombordanställdas organisationer, Tommy Franzén. Det står i trafikutskottets betänkande för förra året.

TOMMY FRANZÉN (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Men Sjöfolksförbundet kräver stopp för utläggningen! Det är väl ändå någonting avsevärt starkare än det samrådsförfarande som stadgas i samband med utläggningen!

Socialdemokraterna brukar ofta prata om att facklig-politisk samverkan är så viktig. Men det gäller tydligen inte när facket – i det här fallet Sjöfolksförbundet – vill ha till stånd en samverkan. Det är tydligen bara när socialdemokraterna vill ha stöd för sina krav av fackföreningsrörelsen som det är viktigt.

I en tidigare debatt i dag om arbetstiden stod frågan helt omvänt. Där sade Ivar Nordberg: Vi skall inte göra någonting i riksdagen såsom parti förrän vi vet att fackföreningsrörelsen vill prioritera en kortare arbetstid.

Här rör det sig alltså om två liknande frågor, men socialdemokraterna har inte bestämt sig för på vilket ben de skall stå. I den här debatten kommer man bara med undanflykter. Jag tycker det vore hederligare om socialdemokraterna ställde upp bakom Sjöfolksförbundets krav att stoppa utläggningen.

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Svensk sjöfartsnäring har under nuvarande konjunkturer mycket stora svårigheter att kämpa med. Ett stort antal fartyg ligger därför upplagda i såväl svenska som norska fjordar. Därför behövs kreditstöd i den form som föreslås i proposition 1977/78:166, som innebär att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att under tiden den 1 juli 1978–30 juni 1979 ikläda staten garantier till svenska rederier till högst det belopp som den 1 juli 1978 resterar av det garantibelopp om 500 milj. kr. som beslöts av riksdagen med anledning av förslag i propositionen 1976/77:146. Härom är utskottet enigt, varför jag lämnar den punkten.

Tyvärr har påkänningarna på rederiernas ekonomi emellertid blivit så stora att man i vissa fall tvingats att gå ut och försöka sälja sina fartyg. Av den anledningen antog vi i fjol lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg, vilken trädde i kraft den 28 juni 1977. Den innebär i stora drag att kommerskollegium skall pröva dessa ärenden. Utskottet skriver på s. 4: "Vid prövning av

fråga om tillstånd till överlåtelse skall särskilt beaktas hur denna påverkar effektivitet och sysselsättning inom sjöfartsnäringsen och de ombordanställdas förhållanden. Tillstånd skall inte lämnas, om det strider mot väsentligt allmänt intresse att skeppet upphör att vara svenskt." Vidare är det så, att om de ombordanställdas organisationer motsätter sig bifall till försäljningen, skall ärendet underställas regeringen för prövning.

Det är naturligtvis riktigt som statsrådet uttalar, att det primärt är önskvärt att vi sluppe sälja ut fartyg. Men så länge vi har den nuvarande situationen vore det å andra sidan önskvärt att lagstiftningen kunde avlösas av en permanent ordning. Men detta är inte möjligt innan man närmare prövat frågan, och det sysslar sjöfartspolitiska utredningen med. Departementschefen föreslår därför att lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg skall förlängas med ett år. I detta instämmer ett enigt utskott.

Det som blivit föremål för delade meningar i utskottet är frågan huruvida man skall undersöka förutsättningarna för s. k. bare-boat charter. Anledningen härtill är att bl. a. flaggutredningen har tänkt sig att detta skulle kunna vara ett alternativ till försäljning av fartyg. I övrigt skulle i princip samma regler gälla som vid försäljning.

Låt mig citera vad utskottet skriver på s. 6:

"I motionen 1977/78:1934 (punkten 1) understryks med anledning härav vikten av att även i förevarande fall lagstiftning och tillämpningsföreskrifter utformas så att syftet med lagstiftningen inte kan kringgå. Även utskottet förutsätter att så sker. Med hänsyn härtill och då enligt propositionen samordning av såväl regler som prövningsförfarande redan övervägs inom kommunikationsdepartementet med syfte att komplettera den nuvarande lagstiftningen avstyrks motionärernas yrkande om särskild framställning till regeringen beträffande härmed sammanhängande frågor. En inom departementet utarbetad promemoria i ämnet har f. ö. i dagarna publicerats."

Jag tycker att detta räcker för att klart redovisa att det här inte är fråga om något annat än att slå vakt om alla parter intressen. Personalorganisationerna får alltså samma möjlighet som vid försäljning att hävda de anställdas intressen. Skulle personalorganisationerna motsätta sig arrangemanget med bare-boat charter, måste regeringen pröva frågan.

När det gäller försäljning är utskottet enigt. Jag har då svårt att förstå att vi inte skulle kunna bli det även när det gäller möjligheterna att pröva bare-boatchartermetoderna.

Mot denna bakgrund yrkar jag avslag på reservationen 1.

I reservationen 2 krävs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande reglerna för den statliga upphandlingen av sjöfraktstjänster. Jag vill bara hänvisa till vad utskottet anført överst på s. 7: "Statlig myndighet anses alltså i princip böra avhålla sig från befraktning av sådant tonnage." Det kravet har regeringen och ansvariga organ ställt på dem som har att sköta denna upphandling av sjöfartstjänster. Men man är också bunden av upphandlingskungörelsen, varför vi finner att

ett uttalande nu vore olämpligt. Dessutom har flaggutredningen även denna fråga under prövning.

Mot denna bakgrund yrkar jag avslag på reservationen 2 samt bifall till vad utskottet hemställt på alla punkter.

TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Med anledning av Rune Torwalds inlägg måste jag citera ur tidningen Sjömannen nr 2 1978.

Rune Torwald talade om att denna lag ger sjöfolket möjligheter att genom sina organisationer hävda sina intressen. Visst kan de det. Men det är trots allt regeringen och kapitalet som bestämmer vad som skall gälla. Jag citerar ett avsnitt ur nämnda tidning:

”Rederi AB Salenia ansökte den 29 november hos kommerskollegium om tillstånd till överlåtelse av m/s San Benito till AB Wasa Shipping Oy i Finland, med femårig återbefraktning till Salénrederierna AB. Ärendet kom småningom upp i den av kollegiet tillsatta samrådsgruppen, varvid Fartygsbefälsföreningens och Maskinbefälsförbundets representanter förklarade sig inte ha något att erinra mot försäljningen. Sjöfolksförbundets företrädare, förbundsordförande Gunnar Karlsson, sa däremot nej. Med tanke på den femåriga återbefraktningen ansåg han att det svenska driftsinflytandet skulle bevaras och att det alltså var fråga om en *skenförsäljning*. Gunnar stod därmed hederligt fast vid det beslut som fattades i utredningen ”Sjöfart och flagg” ---.”

När frågan kom till regeringen gjorde man följande manöver med anledning av Sjöfolksförbundets nej till försäljningen: Man fattade beslut – och jag citerar vad beslutet innehåller:

”Även om överlåtelsen med hänsyn till det långa återbefraktningsavtalet kan anses innebära överlåtelse med bevarat svenskt driftsinflytande får det med hänsyn till intresset av att Salénrederierna kan bibehålla sin ställning inom den internationella kyltrafiken anses motiverat att medge överlåtelsen.

Med bifall till ansökningen lämnade regeringen tillstånd till ifrågavarande överlåtelse och uppdrar åt kommerskollegium att utfärda nödvändiga handlingar.”

Ja, Rune Torwald, så är det med lagens mening. Sjöfolket får hävda sina intressen, men regeringen går redarkapitalets ärenden och beslutar precis tvärt emot vad som sagts i utredningen, vad som sagts i förarbetena till lagstiftningen och vad som uttryckts i densamma. Sådan är den svenska kapitalismen och sådan är den svenska regeringen.

BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Beträffande vår reservation från socialdemokratiskt håll om bare-boat charter vill jag säga till Rune Torwald att vi starkt markerat var vi står i frågan. Anledningen var den ringa förståelse som vi mötte i utskottet för de krav vi rest i vår motion.

Utskottsmajoriteten hänvisar bl. a. till en promemoria som utarbetats

inom kommunikationsdepartementet. Det sägs ingenting om vad man anser om det som står i promemorian, kanske därför att promemorian aldrig föredragits eller visats i utskottet. Den omnämndes bara i samband med att betänkandet skulle justeras.

Men jag har tagit del av vad som står i promemorian, Rune Torwald. Där står bl. a. att man skall kunna göra undantag från svensk säkerhetslagstiftning, från arbetsrätt, från sjömanslagens bestämmelser, från sjöarbetstidslagen och från sociallagstiftningen. Man skall kunna göra undantag från detta om det gäller bare-boat charter. Det är detta som skrämmer och oroar, och det är vad vi velat markera här. Från borgerligt håll har man inte ens velat nämna promemorian vid namn, och därför har vi blivit ännu mer oroad.

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

Vissa sjöfartsfrågor

RUNE TORWALD (c):

Herr talman! Jag är litet förundrad över att Tommy Franzén i dessa sjöfartssammanhang beskyller befälsorganisationerna för att gå redarkapitalets ärenden, för det är vad han gör.

Det var så att personalorganisationen inte var ense, och befälsorganisationerna accepterade det skildrade arrangemanget.

Till herr Rosqvist vill jag säga att det tillhör praxis i utskottet att inte i förväg uttala sig om en utredning som är på gång. Denna praxis har vi följt.

TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Jag skall bara helt kort – för att tillmötesgå alla som skall resa hem – säga några ord till Rune Torwald.

Sjöfolksförbundet är trots allt den stora dominerande organisationen när det gäller sjöfart. Det är det som rimligen borde väga tyngst – för våra ställningstaganden väger det i alla fall tyngst.

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1 och 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1935 av Lars Werner m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Tommy Franzén begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 25 mom. 1 och 2 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1935 av Lars Werner m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Tommy Franzén begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 274
Nej – 13

Fredagen den
19 maj 1978

*Vissa pensions-
frågor*

Mom. 3 a

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 25 mom. 3 a röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av Sven Mellqvist m. fl.

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

Ja - 150
Nej - 125
Avstår - 11

Mom. 3 b

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av Sven Mellqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Birger Rosqvist begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 25 mom. 3 b röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av Sven Mellqvist m. fl.

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

Ja - 151
Nej - 131
Avstår - 4

§ 8 Vissa pensionsfrågor

Föredrogs arbetsmarknadsutskottets betänkande 1977/78:36 med anledning av propositionen 1977/78:153 om vissa pensionsfrågor, m. m. jämte motion.

Regeringen hade i propositionen 1977/78:153 (budgetdepartementet) efter föredragning av budgetministern Ingemar Mundebo föreslagit riksdagen att bemyndiga regeringen att

1. besluta om minskning av de fortlöpande avgifterna enligt statens allmänna tjänstepensionsreglemente (SPR) och om deras ersättande med reducerat lönekostnadspålägg enligt vad som förordats under 1.

2. vidtaga ändringar i SPR (1959:287) enligt vad som förordats under 2.

3. besluta om personlig pensionsrätt för en avdelningschef vid statens livsmedelsverk enligt vad som ställts i utsikt under 3.

4. besluta om pension åt en f. d. biskop i missionsverksamhet enligt vad som förordats under 4.

5. utvidga statens skadeansvar vid viss arbetsmarknadsutbildning enligt vad som förordats under 5.

I detta sammanhang hade behandlats den under allmänna motionstiden vid 1977/78 års riksmöte väckta motionen 1977/78:1660 av Blenda Littmarck (m) och Per-Eric Ringaby (m), vari yrkats att riksdagen hemställde att regeringen i den utsträckning så befanns skäligt bestämde om ett förhöjt underlag för till Karl-Gustav Hallström utgående pension eller – i den mån så befanns mer lämpat – framlade förslag till riksdagen om personlig pension utöver nu utgående pensionsförmåner.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen skulle bifalla propositionen 1977/78:153.

2. att motionen 1977/78:1660 inte föranledde någon riksdagens åtgärd.

BLENDA LITTMARCK (m):

Herr talman! Först vill jag meddela att jag icke – jag upprepar: icke – har för avsikt att begära votering. Men jag tycker ändå att behandlingen av den här motionen inte bör gå helt tyst förbi – den motion som Per-Eric Ringaby och jag har väckt och som har nr 1660.

Ett noggrant studium av det aktualiserade pensionsärendet har övertygat både Per-Eric Ringaby och mig om att en klar oförrätt har begåtts mot Karl Hallström. Jag hänvisar bl. a. till JO, som har uttalat stark kritik mot det sätt på vilket Hallström har behandlats. JO pekar på det orimliga i att en person som fått bästa tänkbara vitsord kort tid därefter förs över på övergångsstat.

Trots högsta tjänstgöringsbetyg tvingades Hallström till slut att söka anställning som aspirant inom ett område där han tidigare varit taxeringsinspektör. Fallet var på sin tid mycket uppmärksammat och upprörde åtskilliga fackligt aktiva.

Jag är nu rädd för att för mycket av auktoritetstro har påverkat utskottets ställningstagande. Jag beklagar att ingen har tagit hänsyn till decenniernas förödmjukelser, som en av våra statstjänstemän utsatts för, och till att han fått uppbära en för låg pension. Även om ärendet är gammalt och oförrätten har drabbat en enda människa borde utskottet ha tagit till vara möjligheten att

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Vissa pensions-
frågor*

rätta till vad som har brustit – detta också som en trygghet för andra som kan befinna sig i, har befunnit sig i eller kommer att befinna sig i samma situation.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motionen.

I detta anförande instämde Per-Eric Ringaby (m).

EVA WINTHER (fp):

Herr talman! Det är djupt beklagligt och svårt när människor upplever sig vara illa behandlade. Denna fråga har dock prövats mycket noga i olika sammanhang. När Hallströms sak första gången var uppe i riksdagen 1958 med anledning av en motion, sade statsutskottet att man inte funnit tillräckliga skäl föreligga för att tillmötesgå de yrkanden som då framställdes. Det är 20 år sedan. Därefter har ärendet prövats både av den dåvarande socialdemokratiska regeringen och av den nuvarande regeringen utan åtgärd. Utskottet har nu i sin prövning av frågan, som jag försäkrar att vi har försökt göra med omsorg, inte funnit anledning tillstyrka motionen. Jag vill därför yrka bifall till utskottets hemställan.

BLEND A LITTMARCK (m):

Herr talman! Jag vill ändå ha vägen fri att återkomma till riksdagen en gång till för att få rättvisa i detta ärende.

Överläggningen var härmed slutad.

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1660 av Blenda Littmarck och Per-Eric Ringaby, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

§ 9 Föredrogs

Arbetsmarknadsutskottets betänkande

1977/78:37 med anledning av regeringens proposition 1977/78:176 om redovisning av verksamheten inom den nämnd som avses i särskilt huvudavtal för den offentliga sektorn

Utskottets hemställan bifölls.

§ 10 Anmälades och bordlades

Utrikesutskottets betänkande

1977/78:15 med anledning av propositionen 1977/78:173 om medel för det nordiska ministerrådets allmänna budget år 1979 m. m.

Försvarsutskottets betänkanden

1977/78:25 med anledning av propositionen 1977/78:151 om höjning av premier vid utbildning till reservofficer jämte motion

1977/78:26 med anledning av propositionen 1977/78:127 om familjebidragslag m. m. jämte motion

1977/78:27 med anledning av propositionen 1977/78:139 om försvarsmaktens hälso- och sjukvård i fred jämte motioner

Socialutskottets betänkande

1977/78:36 med anledning av propositionen 1977/78:105 om åtgärder mot narkotikamissbruk jämte motioner

Kulturutskottets betänkanden

1977/78:24 med anledning av propositionerna 1977/78:91 om radions och televisionens fortsatta verksamhet m. m. och

1977/78:144 med förslag till lag om ansvarighet i försöksverksamhet med närradio, m. m. jämte motioner

1977/78:28 angående uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Utbildningsutskottets betänkande

1977/78:22 med anledning av propositionen 1977/78:100 såvitt gäller anslag till högskola och forskning jämte motioner samt propositionen 1977/78:82 om stöd till de fria samfundens teologiska seminarier

Näringsutskottets betänkanden

1977/78:64 med anledning av propositionen 1977/78:100 i vad avser vissa anslag inom handelsdepartementets verksamhetsområde jämte motioner

1977/78:66 med anledning av propositionen 1977/78:100 i vad avser vissa anslag inom handelsdepartementets verksamhetsområde och propositionen 1977/78:161 om finansiering av handelssekreterarkontor i Paris jämte motioner

§ 11 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framstälts

den 19 maj

1977/78:490 av *Bertil Zachrisson* (s) till kommunikationsministern om planerna på avgiftsbeläggning av vägar och broar:

Vilka planer har regeringen när det gäller avgiftsbeläggning av vägar och broar?

Nr 147

Fredagen den
19 maj 1978

*Meddelande om
frågor*

Fredagen den
19 maj 1978

*Meddelande om
frågor*

1977/78:491 av *Börje Nilsson* (s) till kommunikationsministern om åtgärder för att förbjuda användningen av viss bilbarnstol:

Hösten 1976 sålde Epa AB en bilbarnstol med typbeteckningen M 69 A. Statens väg- och trafikinstitut, som gjorde en undersökning av bilbarnstolars säkerhet, påtalade i en rapport att stolen M 69 A vid kollisioner innebar risker för personskador. Med stöd av marknadsföringslagen yrkade konsumentombudsmannen förbud för Epa att sälja bilbarnstolen i fråga. Frågan prövades av marknadsdomstolen. Den 22 april 1977 förbjöd marknadsdomstolen Epa att saluhålla bilbarnstolen M 69 A.

Bestämmelserna i marknadsföringslagen riktar sig till näringsidkare. Marknadsdomstolens beslut innebär sålunda ett förbud mot saluhållande av bilbarnstolen i fråga. Däremot innebär det inte ett förbud för allmänheten att använda stolen. Varken polis eller bilbesiktningspersonal kan ingripa mot de bilägare som har bilbarnstolen M 69 A i sina bilar. Någon aktiv information om säkerhetsriskerna med denna bilbarnstol bedrivs inte av vare sig polisen eller AB Svensk Bilprovning.

Mot denna bakgrund vill jag ställa följande fråga till kommunikationsministern:

Har statsrådet för avsikt att vidtaga åtgärder så att den förbjudna bilbarnstolen M 69 A inte längre används?

§ 12 Kammaren åtskildes kl. 14.13.

In fidem

BENGT TÖRNELL

/Solveig Gemert